



DIREKTORAT JENDERAL KEBUDAYAAN
KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN



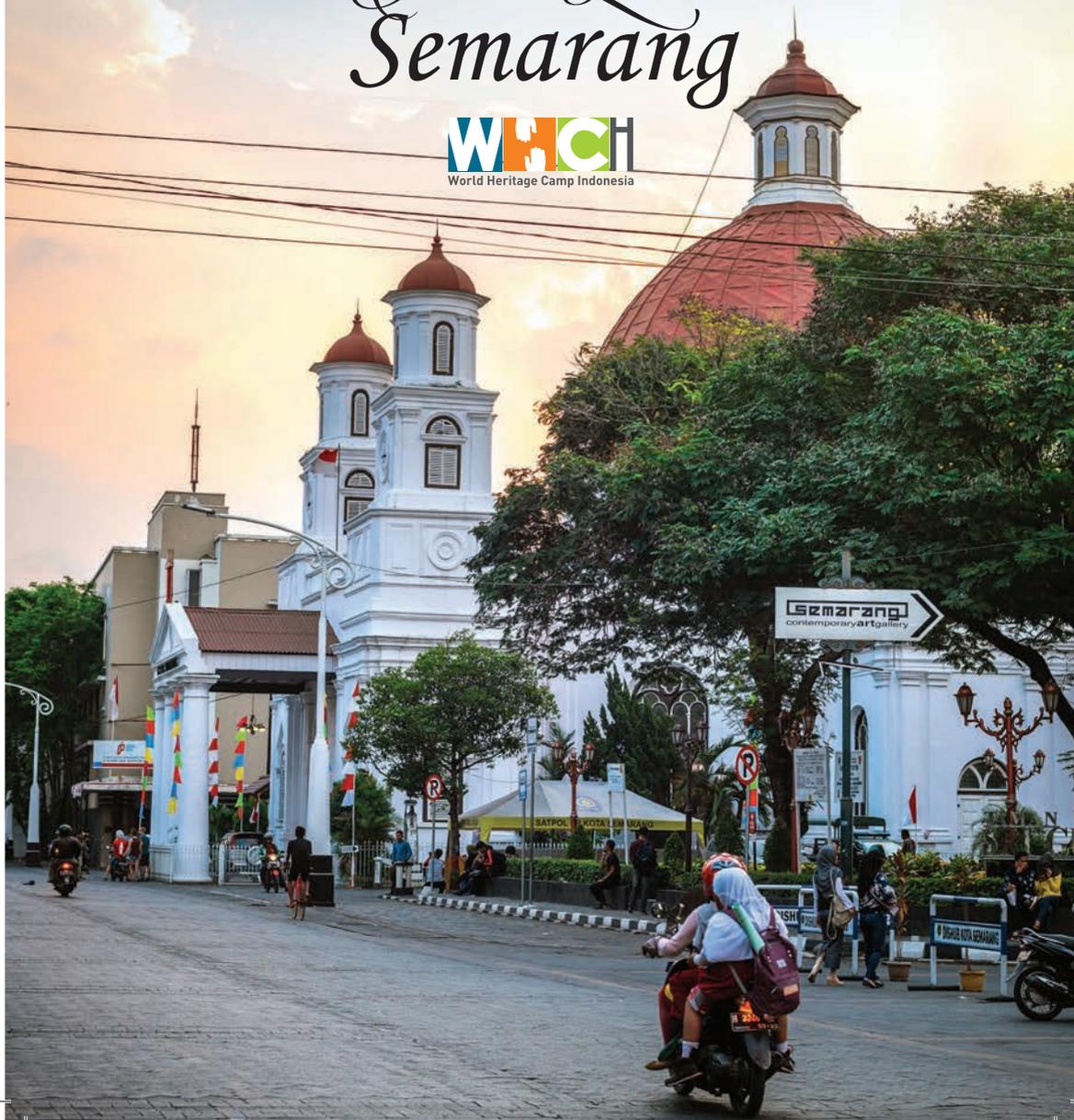
United Nations
Educational, Scientific and
Cultural Organization



Indonesian
National Commission
for UNESCO

JALUR GULA

Kembang Peradaban Kota Lama Semarang





NOMOR MENGACU KE SISIPAN PETA



4 **KATA PENGANTAR**

6 **GULA UNTUK PERADABAN**

- 9 Dari Gula Rakyat ke Revolusi Industri
- 10 Raja Gula Asia Tenggara Dari Semarang
- 11 Jalur Distribusi Pembentuk Kota
- 14 Semarang Gudang
- 15 Pencarian Stasiun Kereta Pertama
- 18 Berangkat Pukul Tujuh
- 19 Warisan Budaya Bernilai Penting

20 **KOTA LAMA DALAM BINGKAI SEJARAH: CITADEL YANG BERGANTI WAJAH**

26 **SUIKERFABRIEK: KEJAYAAN DULU RIWAYATMU KINI**

- 26 Era Perkebunan Swasta
- 27 Nilai dari Pengalaman Buruk dan Baik
- 28 Industri Biaya Tinggi

30 **PELESTARIAN KOTA LAMA: REVITALISASI SEPARUH JALAN**

- 30 Tekanan Manusia dan Faktor Alam
- 33 Perlu Diselidiki Lagi

PENGARAH Nadjamuddin Ramly, Direktur Warisan dan Diplomasi Budaya

PENANGGUNG JAWAB Yunus Arbi, Kasubdit Warisan Budaya Benda Dunia

KOORDINATOR KEGIATAN Anton Wibisono, Kasi Pengelolaan, Direktorat Warisan dan Diplomasi Budaya

KETUA PELAKSANA Kurniawan Fadli, Direktorat Warisan dan Diplomasi Budaya

TIM PENYUSUN

PENANGGUNG JAWAB Danu Pujiachiri

KARTOGRAFI Kusuma Bambang W., Ratih Utami Khairana

DESAIN PETA DAN BUKLET Fredy Susanto

NASKAH DAN FOTOGRAFI Reynold Sumayku

NARASUMBER Albertus Kriswandhono, Krisprantono (BPK2L, Unika Soegijapranata),

Tjahjono Rahardjo (BPK2L, IRPS), Era Christina, Walyanto, Agung Bhakti,

Purnomo, Wawan (PG Tasikmadu, PTPN IX), Staf Museum Lawang Sewu (PT KAI)

TERIMA KASIH KEPADA

Pemerintah Provinsi Jawa Tengah, Pemerintah Kota Semarang, Museum Lawang Sewu & PT Kereta Api

Indonesia (PT KAI), Pabrik Gula Tasikmadu & PT Perkebunan Nusantara (PTPN) IX, Badan Pengelola

Kawasan Kota Lama (BPK2L) Semarang, Indonesian Railway Preservation Society (IRPS)

DICETAK AGUSTUS 2017



Assalamu'alaikum Warrohmatullahi Wabarokatuh
Salam sejahtera untuk kita semua,

*Kalaulah bukan karena tinta
Takkan kugubah sebuah puisi
Kalaulah bukan karena cinta
Takkan berjumpa pada kegiatan ini*

Syukur alhamdulillah saya ucapkan kepada seluruh pihak yang telah mendukung terbitnya buklet berjudul *Jalur Gula Kembang Peradaban Kota Lama Semarang*, yang mengisahkan sejarah perkembangan industri gula di Pulau Jawa dan kaitannya dengan kawasan kota lama Semarang.

World Heritage Camp Indonesia (WHCI) merupakan sebuah program yang diselenggarakan oleh Direktorat Warisan dan Diplomasi Budaya, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan. Program ini diharapkan dapat berperan serta dalam mendorong generasi muda untuk menjadi bagian yang peduli terhadap upaya-upaya pelestarian Kawasan Kota Lama Semarang. Saat ini Kawasan Kota Lama Semarang telah dimasukkan ke dalam daftar sementara sebagai Warisan Budaya oleh lembaga PBB dalam bidang pendidikan, ilmu pengetahuan, dan kebudayaan (UNESCO).

Sejak abad ke-19 hingga sepertiga awal abad ke-20, industri gula di Pulau Jawa pernah menjadi produsen gula kristal terbesar di dunia setelah Kuba. Hingga tahun 1925, terdapat 202 pabrik gula yang aktif di Jawa. Saat ini, di seluruh Indonesia, hanya tersisa 35 pabrik gula. Itu pun tidak semuanya masih aktif beroperasi.

Perkembangan industri gula di Tanah Jawa pada masa kolonial tumbuh seiring dengan revolusi teknologi permesinan dan transportasi. Bahkan, rel kereta pertama yang dibangun antara Semarang dengan Tanggung (1864-1867) tercatat sebagai rel kereta yang pertama di Indonesia.

Pada masa awalnya, jaringan kereta api di Semarang erat kaitannya dengan distribusi hasil bumi pula. Sebagai kota pelabuhan, perdagangan, dan jasa; kawasan kota lama Semarang pada zaman itu merupakan tujuan distribusi hasil bumi sebelum kegiatan pengapalan dilakukan ke pasar dunia.

Nilai-nilai tersebut saat ini masih berlaku dan melekat pada

Semarang secara keseluruhan. Namun, tidak hanya sebagai kota perdagangan dan jasa, kota Semarang pun berbenah untuk menjadi salah satu tujuan wisata unggulan. Ancang-ancang untuk menjadi Warisan Dunia menuntut kesiapan seluruh pemangku kepentingan agar bersama-sama mampu memenuhi persyaratannya dalam hal revitalisasi maupun pengelolaannya secara berkelanjutan.

Persyaratan yang paling nyata saat ini antara lain dalam mengatasi tantangan fenomena alam maupun tekanan manusia. Melalui peta dan kegiatan diskursus di lokasi, diharapkan generasi muda tidak hanya berwawasan wisata, tetapi juga akan memiliki kepedulian secara keruangan mengenai kaitan antara alam, tata kota, dan nilai-nilai penting dari suatu kawasan bersejarah.

Melalui rangkaian kegiatan ini pula, kami berharap agar pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh oleh para peserta kegiatan World Heritage Camp Indonesia pada akhirnya dapat bermanfaat luas. Bukan hanya dalam mempromosikan kawasan kota lama Semarang sebagai Warisan Budaya, melainkan juga dalam upaya pelestariannya.

Tidak ada gading yang tidak retak, namun tidak ada usaha dan doa yang tak terbalas. Semoga kegiatan ini menjadi langkah awal bagi pelestarian warisan budaya yang ada di Indonesia.

*Pulau Pandan jauh di tengah
Dibalik Pulau Angsa Dua
Hancur badan dikandung tanah
Budi baik tuan-tuan
Puan-puan akan terkenal jua*

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

NADJAMUDDIN RAMLY

Direktur Warisan dan Diplomasi Budaya
Direktorat Jenderal Kebudayaan
Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan



madu, PG Colomadu juga didirikan atas kehendak Mangkunegara IV.

Pada masa itu, di Pulau Jawa tengah berlangsung *cultuurstelsel* (1830-1870) yang dipaksakan oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda. Bangsa Indonesia relax mengengangnya sebagai era tanam paksa (baca juga: *Suikerfabriek: Kejayaan Dulu Riwayatmu Kini*). Perkebunan-perkebunan besar dikelola oleh penguasa kolonial. Tidak sembarang pengusaha, apalagi petani, boleh mendirikan perkebunan dan pabrik. Namun, mengingat statusnya sebagai raja setempat, Mangkunegara IV diperbolehkan oleh pemerintah Hindia Belanda untuk membangun pabrik gula. Tak pelak lagi, Mangkunegara IV menjadi satu-satunya orang Jawa yang memiliki pabrik gula di zaman itu.

"Pabrik iki openono, sanajan ora nyugih, nanging nguripi, kinaryo papan pangupo jiwone kawulo dasih (Pabrik ini peliharalah, meski tidak membuat kaya, tetapi menghidupi, memberikan perlindungan, sebagai jiwa rakyat)," ucap Mangkunegara IV saat mendirikan PG Tasikmadu.

Di masa sekarang, *suikerfabriek* alias PG Colomadu di sebelah barat Kota Surakarta tidak lagi beroperasi. Warisan budaya Mangkunegara IV dalam industri gula yang aktif tinggal tersisa di PG Tasikmadu.

Para pekerja mengangkut batang-batang tebu yang baru dipanen, untuk dibawa dengan truk menuju Pabrik Gula Tasikmadu di Karanganyar. Pada masa kolonial Belanda, produk gula dari wilayah Surakarta, Karanganyar, dan Yogyakarta juga dikirimkan melalui jalur distribusi ke Semarang. Dari Semarang, baru dikapalkan ke pasar dunia.



Foto atas: Suasana penimbangan dan pengangkatan tebu, awal dari proses penggilingan di PG Tasikmadu, Karanganyar. Saat ini, PG Tasikmadu berada dalam pengelolaan PT Perkebunan Nusantara (PTPN) IX. **Foto bawah:** PG Tasikmadu dilihat dari bagian belakang. Gunung-gunungan berwarna cokelat adalah ampas penggilingan tebu. Ampas tersebut digunakan sebagai pengganti bahan bakar tungku dalam proses penggilingan. Namun, terkadang jumlahnya berlebihan sehingga dapat dikirimkan ke pabrik-pabrik lain yang membutuhkan.



DARI GULA RAKYAT KE REVOLUSI INDUSTRI

Masyarakat Jawa telah membudidayakan tebu, bahan baku gula, jauh sebelum kedatangan bangsa Belanda pada abad ke-17 melalui kongsi dagangnya, VOC (Vereenigde Oost-Indische Compagnie).

Dalam buku berjudul *Sugar, Steam and Steel: The Industrial Project in Colonial Java, 1830-1885* (2014), penulis G. Roger Knight menguraikan bahwa sebelum 1820, pengolahan tebu menjadi gula di Jawa dilakukan secara tradisional. Metode tradisional ini mirip dengan “gaya Tiongkok”. Knight menyebutkan, cara pengolahan serupa juga ditemukan di berbagai tempat lain di Asia Tenggara.

“Pabrik (sebelum revolusi industri mencapai Jawa) adalah konstruksi sederhana. Umumnya terdiri dari dua rol kayu tegak yang digerakkan oleh kerbau yang kepalanya diikatkan ke suatu balok. Cairan yang dihasilkan (dari penggilingan itu) kemudian direbus menjadi gula dalam wajan terbuka,” tulis Knight.

Setelah VOC ditutup pada 1799, penguasa kolonial Hindia Belanda melihat bahwa hasil bumi, khususnya gula, adalah salah satu potensi terbesar bagi sumber pemasukan ke kas mereka. Karena itulah, penguasa kolonial berupaya mengembangkan potensi ini. Mereka mengambil keuntungan dengan cara menggabungkan teknologi industri yang tengah berkembang di Dunia Barat saat itu dengan agrikultur di Jawa.

Mesin yang disebut *vacuum pan* dianggap peralatan penting dalam teknologi industri gula di zaman itu. Pada 1860-an, Kuba sebagai negeri produsen gula terbesar memiliki 77 pabrik yang dilengkapi *vacuum pan* dan peralatan terkait lainnya yang digerakkan tenaga uap di dalam “ruang masak”. Sementara itu, pada era yang sama, tulis Knight, “Jika perhitungan ini benar, Jawa—dengan tidak kurang dari 56 (pabrik yang dilengkapi *vacuum pan*)—tidaklah terlalu jauh tertinggal.”

Knight sebenarnya meragukan akurasi data yang diperolehnya itu. Namun, seandainya pun agak meleset angkanya, dari segi teknologi, fakta tersebut tetap menunjukkan keseriusan penguasa kolonial dalam menggenjot produksi gula. Kebetulan, pada masa itu produksi tebu memang menonjol dibanding hasil bumi lainnya. “Gula di Jawa bukanlah monokultur,” tulis Knight, “(namun) terutama dilakukan akibat absennya hasil bumi lainnya.”

Krisprantono, seorang doktor dalam bidang *design & historic setting* yang juga pengajar di Fakultas Teknik Universitas Katolik (Unika) Soegijapranata Semarang, berpendapat senada. Khususnya tentang teknologi industri gula zaman kolonial. “Semula, rakyat menggunakan tenaga manusia dan hewan untuk menggiling tebu menjadi gula. Dengan pabrik, penguasa kolonial membuat proses tersebut sistematis dan berskala besar. Pabrik menggunakan mesin tenaga uap. Sejak itu proses produksi gula pun berubah drastis.”

“Gula di Jawa bukanlah mono-kultur,” tulis Knight, “(namun) terutama dilakukan akibat absennya hasil bumi lainnya.”

RAJA GULA ASIA TENGGARA DARI SEMARANG

Walaupun dirintis sejak era tanam paksa, masa jaya industri gula kolonial terjadi justru setelah sistem itu dihentikan pada 1870. "Gula menjadi produk terpenting antara tahun 1880 hingga krisis ekonomi dunia pada sekitar 1930," jelas Krisprantono.

Hal ini tak lepas dari kebijakan baru pemerintah kolonial. Sebagai pengganti *cultuurstelsel*, mereka meluncurkan *Agrarische Wet* (setara UU Pokok Agraria) pada 1870. Kebijakan itu memungkinkan pihak swasta menguasai dan mengelola lahan-lahan perkebunan luas. Dapat dikatakan, sejak saat itulah era liberalisasi industri dimulai di Jawa.



Di masa ini pula, sosok bernama Oei Tiong Ham (1866-1924) mencuat di Semarang dan kemudian melegenda. Seperti halnya Mangkunegara IV di Surakarta, Oei Tiong Ham juga bagian dari segelintir warga lokal yang pada masa kolonial Belanda mampu melihat dan memanfaatkan peluang. Saat itu, peluang bisnis gula memang terbuka berkat revolusi industri, kebutuhan gula di pasar dunia, dan kebijakan penguasa.

Lahir di Semarang, Oei Tiong Ham mewarisi jiwa bisnis dari ayahnya, Oei Tjie Sien, pemilik perusahaan Kian Gwan. Awalnya, ladang bisnis Oei adalah hasil bumi seperti kopi, karet, kapuk, gambir, tapioka, serta opium. Namun, pada 1880-an, Oei dengan sigap mengakuisisi lima pabrik gula yang bangkrut. Masing-masing pabrik gula Pakis (Pati), Rejoagung (Madiun), Ponon (Jombang), Tanggulangin (Sidoarjo), dan Kretan (Malang).

Ia juga memproklamasikan berdirinya Oei Tiong Ham Concern (OTHC). Kelak, perusahaan itu menjadi salah satu yang terbesar di Asia. Dari kantor pusat di Semarang, ia melebarkan sayap dengan membuka kantor cabang. Mulai dari Batavia hingga Makassar. Di mancanegara, kantor cabang dan jaringan dagangnya dibuka di Singapura, Bangkok, Kalkuta, Bombay, Karachi, Shanghai, Hongkong, London, dan New York.

Oei menjadi sosok terkaya di Asia Tenggara. Koran *De Locomotief* terbitan Semarang di masa itu pernah menulis bahwa ia adalah "orang terkaya di antara Shanghai dan Australia."

Sejumlah jejak kejayaan bisnis Oei Tiong Ham kini masih dapat disaksikan. Di kota lama Semarang, terdapat setidaknya tiga gedung eks kantor OTHC atau milik sang taipan. Yang pertama di Jalan Kepodang Nomor 25 (kini kantor PT. Rajawali Nusindo atau RNI). Yang kedua, gedung bertingkat dua dengan banyak pintu dan jendela, di sudut pertemuan antara Jalan Kepodang dan Jalan Suari. Gedung itu dahulu kantor NV Kian Gwan, cikal bakal OTHC. Yang ketiga, gedung milik Oei yang pernah digunakan sebagai kantor Monod Diephuis & Co di Jalan Kepodang Nomor 11-13 (sekarang menjadi galeri).

Di luar kawasan kota lama Semarang, tepatnya di tepi Kali Baru dekat

Jalan Komodor Laut Yos Sudarso juga terdapat gudang yang dahulu dikelola OTHC. Suatu lahan kosong penuh pepohonan dan semak di Jalan Sultan Agung dahulu merupakan balai penelitian gula yang didirikannya. Kemudian, jangan dilupakan bangunan mirip istana yang terletak agak jauh ke arah barat daya dari kawasan kota lama. Posisinya di kawasan Balai Kambang, tepatnya di Jalan Kyai Saleh. Dahulu, gedung megah itu salah satu kediaman Oei Tiong Ham. Sekarang gedung itu dikelola oleh Kantor Otoritas Jasa Keuangan Jawa Tengah dan DIY.

“Pada masa kolonial, untuk skala perkebunan, hampir semua tebu dan pabrik gula dimiliki oleh Belanda. Rakyat hanya menjadi petaninya. Jadi, pada masa itu tidak banyak orang non-Eropa seperti Oei Tiong Ham,” jelas Krisprantono. “Penguasa kolonial Belanda pun sangat segan kepadanya.”

Bagaimanapun, pada 1920, Oei Tiong Ham pindah ke Singapura. Di sanalah ia kemudian menjemput akhir hayat pada 1924.

JALUR DISTRIBUSI PEMBENTUK KOTA

Gula menjadi produk ekspor utama oleh penguasa kolonial Hindia Belanda sejak sekurang-kurangnya tahun 1874. Dalam *Changing Economy in Indonesia: A Selection of Statistical Source Material from the early 19th Century up to 1940* oleh Mansvelt, W.M.F. (editor), disebutkan bahwa gula selalu unggul. Melampaui kopi, teh, rempah-rempah, tembakau, kopra, timah dan biji timah, minyak tanah, dan karet.

Halaman sebelah: Oei Tiong Ham. Foto bawah: Kaum muda menikmati senja di bekas kantor De Javaasche Bank di Jalan Letjend Soeprapto yang sekarang difungsikan sebagai kafe dan galeri. Salah satu daya tarik bangunan kuno di kawasan kota lama adalah sebagai objek wisata. Namun, para ahli menyerukan pentingnya keaslian arsitektur.





Perahu dan kapal kayu bersandar di tepian Kali Baru, yang dibangun pemerintah kolonial Belanda. Dekat lokasi ini terdapat mercusuar Willem III. Kanal ini adalah codetan dari Kali Semarang. Dulu dapat dilayari jauh ke dalam, hingga ke kawasan kota lama Semarang, tempat perkantoran administrasi perdagangan.

Selain teknologi permesinan dalam industri, ada faktor penting lainnya yang mendorong percepatan produksi dan distribusi industri gula. Tidak lain, faktor ini adalah jaringan rel kereta api, yang juga buah kemajuan berkat revolusi industri.

Pada saat PG Colomadu (1861) dan Tasikmadu (1871) didirikan, jaringan rel kereta api belum terbentang di Pulau Jawa. Artinya, kemungkinan besar, hasil panen tebu dibawa ke Colomadu maupun Tasikmadu dengan pedati yang ditarik sapi, kerbau, atau kuda. Dengan cara itu terdapat keterbatasan dalam hal jarak tempuh dan kecepatan.

Setelah ada rel kereta, tebu dari perkebunan yang jauh jaraknya pun bisa dikirimkan ke pabrik. Dengan waktu lebih cepat pula. Keuntungan ini bukan hanya dalam suplai tebu, melainkan juga dalam distribusi hasil pengolahannya, yakni gula. Bahkan, lebih daripada itu, kombinasi antara industri gula dan jaringan rel kereta api ikut merangsang tumbuhnya wilayah-wilayah lain. Terutama wilayah pesisir utara Jawa, yang menjadi awal dari pengiriman hasil bumi ke pasar dunia.

Di bagian timur Jawa, Surabaya menjadi awal distribusi produk gula dari banyak pabrik. Di bagian tengah Jawa, Semarang bahkan tumbuh sebagai kota perdagangan dan pelabuhan akibat jaringan distribusi serupa.

Pada era kolonial itu sempat dikenal istilah *suikerlijn*. Istilah itu mengacu



kepada jalur distribusi gula yang mengarah ke Semarang, terutama dari berbagai pabrik di arah barat (Cirebon, Banyumas, Tegal, Pemalang, Pekalongan saat ini). Kendati demikian, gula dari arah selatan dan tenggara (wilayah Yogyakarta, Surakarta, Klaten, dan Sragen saat ini) juga menonjol. Pada masa itu, pabrik gula terdekat dari Semarang diperkirakan adalah Tjepiring (Cepiring) di Kendal. Jaraknya sekitar 40 kilometer ke arah barat.

“Belanda membangun rel kereta langsung menuju pelabuhan,” sebut Krisprantono. Yang disebut pelabuhan pada masa itu adalah muara dari suatu “codetan” lurus ke arah barat laut, dari Kali Semarang menuju laut lepas. Belanda membangun kanal itu sebagai jalan pintas ke laut dan diperkirakan selesai antara 1870-1872. Awalnya, kanal buatan itu disebut *Nieuwe Havenkanaal*, kemudian populer sebagai Kali Baru. Pelabuhan di muaranya menjadi awal pengiriman produk gula dari aneka pabrik di bagian tengah Pulau Jawa.

Kawasan kota lama Semarang adalah tempat administrasi dan keuangan terkait hasil bumi, sebelum pengapalan komoditas ke pasar dunia. Ketika era gula bergejolak, di sana berdiri pula kantor-kantor perusahaan terkait dengan industri gula. “Mulai dari kantor ekspor-impor, pialang, bank, asuransi, hingga perwakilan negara lain. Ada Siam (Thailand), Inggris, dan Norwegia,” jelas Krisprantono.

Tampak pada masa sekarang, kantor-kantor administrasi dan perdagangan itu umumnya memang terletak di bagian barat kota lama. Menghadap ke Kali Semarang.

Di kali yang kini terkenal dengan Jembatan Mberok-nya itu (dulu *Sociëteitsbrug*), hanya kapal-kapal kecil yang bisa lewat dan bersandar di tepian yang menghadap ke kota lama. “Kali Semarang dekat kota lama agaknya pelabuhan lokal, hanya untuk bahan makanan yang terkait dengan wilayah Semarang. Gudang-gudang gula tidak banyak terdapat di kota lama karena waktu itu lebih banyak di dekat pelabuhan,” paparnya.

Kali Semarang sendiri, pada masa kolonial mungkin sedikit lebih lebar dibanding sekarang. Begitu pula kedalamannya, tidak seperti sekarang yang dangkal dan penuh lumpur. Hingga setidaknya tahun 1920-an atau 1930-an, Kali Semarang diperkirakan antara 5-7 meter dalamnya. Dapat dilayari oleh kapal-kapal kayu berukuran kecil dan sedang, yang masuk dari pesisir. Foto-foto dari zaman kolonial mengonfirmasi hal ini.

“Semua fakta itu menjadi bagian dari ruang sejarah kota lama Semarang dalam konteks masa kolonial,” kata Albertus Kriswandhono. Nama Kris yang kedua ini, Kriswandhono, juga adalah ahli arsitektur perkotaan dari Fakultas Teknik Unika Soegijapranata, sekaligus penasihat Badan Pengelola Kawasan Kota Lama (BPK2L) di Semarang.

Sejumlah jejak sejarah yang terkait masih dapat disaksikan hingga kini. Menara syahbandar (*uitkijk*) di Jalan Kampung Sleko dulu berfungsi untuk mengawasi lalu lintas kapal di Kali Semarang dekat area perkantoran

Gula dan jaringan rel kereta api ikut merangsang tumbuhnya wilayah lain. Terutama pesisir utara Jawa, yang menjadi awal dari pengiriman hasil bumi...

dagang. Sementara di bagian muara Kali Baru, mercusuar Willem III (diperkirakan berdiri pada 1884) digunakan untuk mengawasi aktivitas pelabuhan, sekaligus panduan untuk kapal-kapal dari arah Laut Jawa.

Menurut kajian Kriswandhono, kawasan kota lama Semarang mulai dibangun sebelum era industri gula. Pada 1677-1678, Kerajaan Mataram mengizinkan VOC membangun benteng di Semarang. Lokasi pilihan VOC adalah kelokan Kali Semarang. Persisnya di Kampung Sleko saat ini.

Benteng bersudut lima (*vijfhoek*) itu, pada masa setelahnya dirobohkan oleh VOC. Sebagai penggantinya, mereka membangun benteng baru, sekaligus paritnya, di sekeliling kota yang mereka rancang pula. Kawasan di dalam benteng itulah yang sekarang dikenal sebagai kota lama Semarang (baca juga: *Kota Lama dalam Bingkai Sejarah: Citadel yang Berganti Wajah*).

SEMARANG GUDANG

Kaitan antara kota lama Semarang dengan agrikultur dan jaringan rel kereta api masa kolonial, belakangan ini semakin tersingkap berkat kajian-kajian ilmiah. “Di Semarang, tidak mungkin ada rel kereta kalau tidak ada kepentingan distribusi produk agrikultur,” jelas Kriswandhono.

Stasiun dan jaringan rel kereta api pertama di Nusantara dibangun oleh penguasa kolonial Belanda di Semarang. Suatu petunjuk lain mengenai peran kota ini dalam perdagangan dan distribusi hasil bumi. “Namun, saat ini ada fakta arkeologis bahwa stasiun kereta pertama di Semarang sudah tenggelam,” tambahnya.

Sebagian kalangan masyarakat mengira, stasiun kereta pertama di Semarang adalah Stasiun Semarang Gudang. Namun, hal itu tidak tepat.

Pada zaman kolonial, nama stasiun itu dieja Samarangh Goederenstation, lalu menjadi Samarangh Goedang. Kini Semarang Gudang. Stasiun itu dioperasikan oleh NIS (Nederlands-Indische Spoorweg Maatschappij), jawatan kereta api swasta zaman kolonial. Kendati demikian, Semarang Gudang bukanlah stasiun kereta api pertama di Semarang.

Mengenai hal ini memang terdapat beberapa informasi simpang-siur. Orang mungkin cenderung menunjuk Semarang Gudang sebagai stasiun pertama di Semarang karena sisa-sisanya masih ada dan jelas. Berupa satu bangunan memanjang.

Untuk mencapainya, dari bagian timur kawasan kota lama Semarang, tujuh arah utara melalui Jalan Ronggowarsito. Setelah melihat kawasan rawa yang luas di sebelah kanan, belok ke kanan memasuki suatu gang di kawasan permukiman Kemijen. Gang itu dinamai Jalan Spoorlaan 1.

Berjalan terus menelusuri gang permukiman itu, kita akan menyaksikan sisa-sisa stasiun Semarang Gudang di sebelah kanan. Kondisinya nyaris hancur dan dikelilingi genangan air. Jauh pada latar belakangnya tampak instalasi-instalasi penyimpanan bahan bakar berbentuk silinder nan men-

“Di Semarang, tidak mungkin ada rel kereta kalau tidak ada kepentingan distribusi produk agrikultur.”



julang milik Pertamina.

“Pada 1990-an hingga 2000-an, seingat saya stasiun ini masih berfungsi,” sebut Sunarno, warga sepuh yang tinggal di dekat sisa bangunan stasiun. Lagi-lagi sejauh ingatannya, kawasan itu semakin parah terdampak rob sejak 1990-an.

Sunarno juga menceritakan, sejak itu, ia berkali-kali melakukan pengurugan agar rumahnya aman dari banjir. “Pintu rumah saya yang asli sekarang ada di bawah tanah. Tetangga saya rumahnya dulu berlantai dua. Sekarang, lantai rumah mereka adalah yang dulunya lantai dua,” risahnya.

PENCARIAN STASIUN KERETA PERTAMA

Semarang Gudang merupakan stasiun untuk barang dan terus digunakan hingga era kemerdekaan Indonesia. Menurut data PT Kereta Api Indonesia (KAI), Stasiun Semarang Gudang dihentikan pengoperasiannya, lantas ditinggalkan, pada 2008. Sebabnya, kawasan itu seringkali terdampak rob. Sekarang, lahan di sekeliling sisa bangunan stasiun digunakan oleh masyarakat setempat sebagai tambak.

Seorang staf PT KAI di Museum Lawang Sewu memberikan informasi namun tidak bersedia dikutip namanya. Menurutnya, bangunan pertama terkait rel kereta di Semarang adalah halte. “Halte Kemijen,” katanya.

“Itu halte yang dibangun seiring rel kereta api pertama antara Semarang dengan Tanggung,” jelasnya. Tanggung sekarang masuk wilayah Kabupaten Grobogan, juga di Jawa

Kereta api barang dari arah timur melintasi rel kereta di daerah Kemijen. Tampak pada latar belakang wilayah rawa dan tambak yang dahulu adalah lokasi Stasiun Semarang Gudang dan Halte Kemijen. Sedangkan Stasiun Semarang telah tertimbun tanah di bawah permukiman penduduk.



Tengah. “Yang sekarang disebut Stasiun Tanggung, pada zaman itu sebenarnya juga halte. Halte adalah tempat perantara di antara dua stasiun besar,” tambahnya.

Halte kereta, jelasnya, pada masa sekarang masih dapat dijumpai di Pulau Jawa. Di halte, penumpang bisa naik dan turun, namun tidak bisa membeli karcis kereta. Karcis hanya bisa dibeli di stasiun.



Atas: “Stasiun Samarang” dari arsip KITL (Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde). Bawah: Iklan pembukaan rel “Samarang”-Tanggung di koran era kolonial, *De Locomotief*.



“Halte juga tempat pertemuan para pemeriksa jalur kereta api. Dari dua arah berlawanan, mereka berjalan menelusuri rel untuk memeriksa kelayakannya. Di halte mereka bertemu dan mengakhiri tugas,” jelasnya.

“Lokasi Halte Kemijen dulu di antara Semarang Gudang dan Depo Pertamina,” katanya. Bangunannya telah lama hancur dan terendam air. Jika kita berdiri di Semarang Gudang dan memandang ke arah selatan, letaknya setelah rel kereta yang membentang di atas bagian lahan yang tanahnya ditinggikan. Rel itu kini digunakan untuk kereta yang melaju dari Semarang ke arah timur, atau sebaliknya.

Bagaimanapun, tim pegiat sejarah kereta api dari

Indonesian Railway Preservation Society (IRPS) menyebutkan fakta berbeda mengenai Halte Kemijen. Menurut mereka, yang dianggap Halte Kemijen sebenarnya rumah sinyal kereta. Namun, diperkirakan eksis hanya antara 1935-1938.

Rumah sinyal di Kemijen itu milik SJS (Semarang-Joana Stoomtram Maatschappij), perusahaan kereta api swasta lainnya pada masa kolonial. Letaknya pada jalur kereta ke arah timur—dari Semarang menuju Demak, Pati, dan Cepu.

Terkait dengan jalur yang sama, sebelumnya pada 1882, SJS membangun suatu stasiun di lokasi yang sekarang merupakan Pasar Jurnatan. Stasiun Jurnatan itu adalah stasiun sentral, berukuran cukup megah. Sedangkan kantor SJS sendiri terletak persis di simpang Jalan Ronggowarsito

dan Jalan Pengapon. Kini masih dapat dilihat walau kondisinya rusak berat.

Apabila informasi ini tepat, berarti sudah jelas: Semarang Gudang, rumah sinyal Kemijen, dan Jurnatan bukanlah stasiun kereta pertama di Semarang. Lalu, manakah yang sebenarnya stasiun pertama?

Wilayah tempat Halte Kemijen dan Semarang Gudang berdiri, sekarang dikenal sebagai kawasan Kemijen atau Tambaksari, dahulu disebut *Spoorlaan* mengingat banyaknya instalasi kereta api. Di sana, sebenarnya masih ada sisa jejak dari satu stasiun lain. Stasiun ini disebut “Stasiun Semarang” (dieja “Samarang” pada era kolonial).

Sesungguhnya, stasiun inilah yang disebutkan sebagai “jalur pertama antara Samarang-Tangoeng” oleh kolonial Belanda dalam iklan surat kabar bertarikh 1867. Stasiun “Samarang” ini milik NIS.

Seremoni yang mengawali pembangunan rel dilakukan langsung oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda saat itu, Baron Sloet van de Beele, pada 17 Juni 1864. Adapun penggunaannya mulai 10 Agustus 1867. Sebagai stasiun ujung (*koopstation*) NIS, “Samarang” sekaligus juga kantor pusat mas-rapai kereta tersebut.

Stasiun ini kemudian ditutup oleh kolonial Belanda di awal abad ke-20 karena sering diterjang rob. Saat ini, sisa-sisa reruntuhan stasiun “Samarang” sulit ditemukan. Posisinya pun tersamar di tengah permukiman.

Pada 2009, pegiat pelestarian dan sejarah kereta api sekaligus anggota BPK2L, Tjahjono Rahardjo, melacak sisa-sisa “Stasiun Samarang” bersama tim Indonesian Railway Preservation Society (IRPS).

Dalam blog-nya, kala itu Tjahjono menuliskan hasil penyelidikan tim IRPS: “Kami tidak menduga akan menjumpai sesuatu yang signifikan. Namun, begitu menemukan posisinya di tengah permukiman padat, kami melihat beberapa objek yang tampak familiar. Segera kami mencocokkannya dengan foto lama yang kami miliki, dan terkejut karena objek-objek itu persis sama dengan yang tampak dalam foto.”

Tim IRPS menemukan, saat itu bagian peron dan dinding “Stasiun Samarang” telah digunakan sebagai bagian dari struktur rumah warga. Sulit dikenali secara sepintas.

Ketika dihubungi melalui saluran telepon, Tjahjono menjelaskan bahwa penyelidikan tersebut didorong keraguan jika Kemijen disebut sebagai stasiun ataupun halte pertama. “Dari foto zaman Belanda, bangunannya justru berciri rumah sinyal. Jelas bukan stasiun. Yang membangun pun perusahaan SJS, bukan NIS. Tidak mungkin jika bangunan itu yang disebutkan dalam iklan terkait jalur NIS pada 1867,” jelas Tjahjono.

“Sebenarnya, dari jalan di depan Semarang Gudang pun masih bisa tampak sisa bagian atap Stasiun Samarang itu,” kata Tjahjono. “Namun, dinding yang dahulunya bagian peron sekarang ada di dalam rumah warga. Di depannya juga sudah ada dinding lain. Kawasan itu kini memang permukiman yang padat.”

Sesungguhnya, stasiun inilah yang disebutkan sebagai “jalur pertama antara Samarang-Tangoeng” oleh kolonial Belanda dalam iklan surat kabar bertarikh 1867.

BERANGKAT PUKUL TUJUH

Suatu arsip lama bertanggal 1 Agustus 1867 berisi jadwal yang dirilis NIS pada masa itu untuk kereta Samarang (Semarang)-Tangoeng (Tanggung). Jadwal itu berlaku untuk 10 Agustus 1867.

Menurut arsip tersebut, perhentian kereta ada dua: Broemboeng (Brumbung) dan Allas-Toewa (Alastua). Kereta berangkat dari Semarang pukul 07.00 pagi dan tiba di Tanggung pukul 08.00. Dari Tanggung, kereta NIS itu berangkat pukul empat sore dan tiba di Semarang pukul lima sore.

Tiket jenis *gemengde trein* (kereta campuran) dijual kepada publik. Harga tiket kelas I adalah tiga gulden. Sedangkan tiket kelas dua dan tiga masing-masing seharga 1,5 dan 0,42 gulden.

Jadwal NIS itu juga mencantumkan catatan tambahan: "Panduan resmi jam keberangkatan dan kedatangan kereta api, tarif dan ketentuan yang berbeda untuk pengangkutan penumpang, barang bawaan, barang dagangan, kuda, pedati dan ternak tersedia luas untuk didapatkan di semua stasiun dan toko buku dengan harga 0,5 gulden."

Demikianlah. Kemudian, saat Stasiun Samarang hendak ditinggalkan, dibangun dua gedung penggantinya sekaligus, mulai 1904 hingga 1907: Stasiun Tawang dan *Het Hoofdkantoor van de NIS* (kantor pusat NIS) atau yang sekarang dikenal sebagai gedung Lawang Sewu. Penyempurnaan kedua bangunan itu diperkirakan terus berlangsung hingga setidaknya 1914. Sejak itu, Stasiun Tawang berfungsi sebagai stasiun utama untuk penumpang, sedangkan Lawang Sewu sepenuhnya menjadi kantor NIS (kini museum). Sejak era ini pula, Semarang Gudang menjadi stasiun khusus untuk barang.

Sementara itu, perusahaan kereta api swasta lainnya yakni SCS (Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij), membangun jalur kereta dari Semarang ke Cirebon. Kurun waktunya antara 1897-1914 kemudian dilanjutkan pada 1912-1921. Jalur itu melewati wilayah pesisir ke arah barat. Di Semarang, stasiunnya adalah Pendrikan, kemudian pindah ke Poncol.

Pada masa sekarang, dari kesemua stasiun kereta tersebut, hanya Stasiun Tawang, Stasiun Poncol, dan gedung Lawang Sewu yang tersisa utuh dan tetap digunakan. Sedangkan Stasiun Samarang, Stasiun Semarang Gudang, rumah sinyal Kemijen, Stasiun Pendrikan, dan Stasiun Jurnatan telah menghilang keseluruhan atau tersisa bekas-bekasnya saja.

WARISAN BUDAYA BERNILAI PENTING

Sejumlah kalangan berpendapat, silang informasi mengenai sejarah stasiun pertama dan jaringan rel kereta api di Semarang membutuhkan kajian ilmiah secara lebih mendalam. Kemudian, sisa-sisa jejaknya perlu dilestarikan pula.

Alasannya sederhana. Nama-nama itu bukan sekadar stasiun-stasiun pertama di Semarang, melainkan juga di Indonesia. "Walaupun sisa ba-

Harga tiket kelas I adalah tiga gulden atau sekitar 22.000 rupiah pada kurs sekarang. Sedangkan tiket kelas dua dan tiga masing-masing seharga 1,5 dan 0,42 gulden.



ngunan stasiun itu tidak bisa diselamatkan lagi, mungkin perlu ada semacam tugu peringatan,” sebut Tjahjono.

Dalam kesempatan berbeda, Kriswandhono sepakat. “Jika membicarakan konservasi kawasan, memang perlu mengikutsertakan sejumlah lokasi lain di luar kawasan itu yang juga terkait,” katanya.

Di dalam kawasan kota lama Semarang sendiri, kini masih terdapat lebih dari 200 bangunan bernilai sejarah. Sebagian di antaranya terkait langsung dengan industri gula. Dengan demikian, menurut Kriswandhono, Semarang—khususnya kawasan kota lama—adalah warisan budaya yang berharga.

“Namun,” lanjutnya, “penghargaan terhadap warisan budaya kota lama Semarang tidak bisa secara terpisah dari konteks kebudayaannya. Kota lama Semarang harus dilihat sebagai bagian dari mata rantai perdagangan dan industri zaman kolonial sehingga nilainya kelihatan.”

Proses terbentuknya Semarang sebagai kota pelabuhan, perdagangan, dan jasa; menurut Kriswandhono dan Krisprantono mengandung nilai-nilai penting. Karena itu, mengetahui persis sejarah dan lokasi bangunan-bangunan bersejarah adalah bekal sangat berharga dalam upaya pelestariannya. Seraya melestarikan, generasi sekarang dapat menjadikannya pelajaran untuk menuju masa depan.

Sisa-sisa stasiun Semarang Gudang di kawasan Kemijen. Pada masa kolonial, kawasan ini dikenal sebagai *Spoorlaan* mengingat banyaknya infrastruktur terkait kereta api. Dari dua stasiun dan satu halte di wilayah ini, sekarang hanya tersisa Semarang Gudang. Itu pun terancam genangan air.

Menurut para ahli, wilayah Semarang bagian utara terbentuk dari proses pengendapan perlahan-lahan. Sekurangnya sebelum abad ke-15, mulai wilayah yang sekarang adalah Pasar Bulu ke arah utara diperkirakan masih merupakan pesisir, bahkan laut.

Apabila benar, tidak heran jika penjelajah muhibah asal Tiongkok, Laksamana Cheng Ho, dikisahkan mendarat di “Pelabuhan Simongan” pada awal abad ke-15.

Di dekat sanalah, menurut hikayat, Cheng Ho mendaratkan armadanya. Kemudian, kelompok tersebut mendirikan Kelenteng Sam Poo Kong atau Gedong Batu. Untuk membayangkan hal ini, kita perlu melupakan Banjir Kanal Barat Semarang di dekat situ, yang baru dibangun kolonial Belanda—bersamaan dengan Banjir Kanal Timur—pada awal abad ke-20.

Pada abad ke-15 dan ke-16, Semarang termasuk wilayah kekuasaan Demak. Kemudian, juga pada abad ke-16, Kerajaan Mataram mengambil alihnya. Lantas, bagaimana dengan kawasan kota lama Semarang?

Kita perlu mengetahui prosesnya dengan terlebih dahulu menyimak apa yang terjadi di Mataram pada Oktober 1676. Saat itu, ibu kota Mataram yang berlokasi di Plered (atau Pleret di wilayah Bantul sekarang) diserbu oleh pasukan perlawanan. Adalah Trunojoyo, bangsawan dari Madura, yang memimpin perlawanan itu.

Akibat serangan Trunojoyo, Raja Mataram yakni Amangkurat I terpaksa mengungsi. Kemudian raja jatuh sakit, dan akhirnya meninggal dunia di Tegal. Penggantinya di takhta Mataram, Amangkurat II, meminta bantuan kepada VOC untuk memadamkan perlawanan Trunojoyo.

Pada September 1677, Perjanjian Jepara disepakati. Salah satu isinya adalah bahwa Sultan Amangkurat II, Raja Mataram, harus mengizinkan VOC mendirikan benteng di pesisir, jika VOC membantu Mataram dalam memadamkan perlawanan Trunojoyo.

Wilayah Semarang—kala itu dieja oleh Belanda sebagai Samarangh—pada 15 Januari 1678 diserahkan oleh Amangkurat II kepada VOC. Sejak saat itu, pusat kekuatan VOC berpindah dari Jepara ke Semarang.

Mengenai Trunojoyo, memang VOC membantu. Pasukan VOC bersama aliansinya berhasil mengepung Trunojoyo dan memaksanya menyerah pada 27 Desember 1679 di lereng Gunung Kelud. Pada 2 Januari 1680, Trunojoyo dihukum mati oleh Amangkurat II.

Di Semarang, VOC segera membangun suatu benteng bersudut lima yang dikenal sebagai *Vijfhoek*. Letak benteng itu persis memenuhi suatu kelokan Kali Semarang—saat ini dikenal sebagai kawasan Sleko. Di tempat yang sama, pada salah satu ujung di tepian Kali Semarang, sekarang terdapat sisa-sisa menara syahbandar yang dibangun pemerintah kolonial pada masa industri dan distribusi hasil bumi (abad ke-19 dan ke-20).

Benteng *Vijfhoek* abad ke-17 itulah yang kelak menjadi cikal bakal



Foto atas: Seorang perempuan muda berpose untuk difoto di jembatan kecil di Taman Srigunting, dengan latar belakang Gereja Blenduk. **Bawah:** Akar dan pepohonan tumbuh subur selama puluhan tahun. Daya tarik tersendiri yang eksotis. Namun, inti dari revitalisasi adalah mengembalikan gedung bersejarah sedekat mungkin ke kondisi aslinya.





Foto atas: Kelompok-kelompok remaja berkeliling untuk menikmati suasana kawasan kota lama Semarang.
 Bawah: Senja di Jalan Letjend Soeprapto atau *Heerenstraat* pada zaman kolonial. Di sebelah kanan tampak pepohonan yang menaungi Taman Srigunting (ruang terbuka yang disebut *Paradeplein* pada masa kolonial) dan Gereja Blenduk.



kawasan kota lama Semarang. Dalam suatu peta lama yang bertarikh 1695, tampak bahwa di sekeliling Benteng *Vijfhoek* belum banyak terdapat bangunan maupun permukiman.

Pada 5 Oktober 1705, setelah bertahun-tahun pendudukan, Semarang resmi menjadi kota VOC. Saat itu, Pakubuwono I menandatangani persetujuannya, sebagai ganti dari penghapusan utang Mataram kepada VOC. Sekitar setahun kemudian, pada 1706, benteng ini dikepung oleh lebih dari 3.000 warga keturunan Cina. Namun, serdadu VOC yang dikerahkan berlipat-lipat untuk mengamankan situasi.

Suatu peta kuno lainnya yang bertarikh 1741 menunjukkan bahwa VOC membangun kota lama Semarang ke arah timur dan tenggara dari Benteng *Vijfhoek*. Itulah kawasan kota lama Semarang yang masih dapat disaksikan dan hidup hingga kini. Namun, Benteng *Vijfhoek* pada masa itu kemudian dirobohkan. VOC membangun benteng baru di sekeliling kota, dan diperkirakan selesai sebelum tahun 1756.

Sampai masa itu, Semarang merupakan suatu kota benteng (*citadel*). Terdapat enam kubu pertahanan atau bastion di sudut-sudut benteng kota. Masing-masing dinamai sebagai bastion De Zee, De Hersteller, Ceylon, Amsterdam, Ijzer, dan bastion De Smits.

Benteng itu didirikan VOC di sekeliling kota sebagai sarana perlindungan diri. "Bukan hanya terhadap kemungkinan perlawanan masyarakat pribumi, melainkan juga ancaman dari bangsa-bangsa Eropa lain," sebut Kriswandhono. Melalui sejumlah literatur masa itu, dapat diketahui bahwa persaingan dagang di Nusantara yang terkadang melibatkan pertempuran senjata, kerap terjadi di antara orang Belanda dan Inggris.

Pada 1824, Pemerintah Hindia Belanda (pengganti VOC yang bangkrut dan ditutup pada 1799) agaknya telah merasa aman. Konsep benteng kota dianggap tidak lagi perlu, dan dirobohkan. Kemungkinan besar, keputusan itu juga dipengaruhi oleh pembangunan jalan raya pos dari Anyer hingga Panarukan (1808-1811) yang diperintahkan oleh Gubernur Jenderal Herman Willem Daendels.

Jalan raya pos sebenarnya dibangun dengan suatu alasan lain: agar pasukan Hindia Belanda bisa bergerak cepat sepanjang pesisir utara Jawa. Oleh para insinyur suruhan Daendels, jalan raya itu disambungkan dengan jalan utama yang membelah kawasan kota lama Semarang, yakni *Heerenstraat*. Sekarang, jalan itu dinamai Jalan Letjend Soeprasto.

Sejak itulah masa distribusi hasil bumi terjadi dan melibatkan peran penting Semarang sebagai kota pelabuhan. Sedangkan sebagai pengganti benteng kota, penguasa Hindia Belanda mendirikan benteng baru yang besar di sebelah barat dari Kali Semarang. Tepatnya dekat kawasan Poncol.

Dinamai *Prins van Oranje*, sekarang benteng tersebut lebih dikenal masyarakat sebagai "benteng pendem". Maklum, setengah konstruksi bangunannya kini terpendam di bawah permukaan tanah.

Suatu peta kuno lainnya yang bertarikh 1741 menunjukkan bahwa VOC membangun kota lama Semarang ke arah timur dan tenggara dari Benteng *Vijfhoek*. Itulah kawasan kota lama Semarang yang masih dapat disaksikan dan hidup hingga kini.

Pada 1799, VOC (*Vereenigde Oost-Indische Compagnie* alias perusahaan dagang Belanda di Hindia Timur) ditutup oleh Kerajaan Belanda. Penyebabnya: bangkrut.

Sejak saat itu, pengelolaan wilayah kolonial di Hindia Belanda, termasuk Pulau Jawa, langsung dipegang oleh Kerajaan Belanda melalui Gubernur Jenderal. Namun, sejak 1825 hingga 1830, Perang Jawa meletus. Perlawanan yang dipimpin oleh Pangeran Diponegoro itu semakin menguras anggaran pemerintah Hindia Belanda.

Sebelum dan setelah Perang Jawa, mereka juga menghabiskan dana untuk mengatasi perlawanan di Sumatra Barat yang dikenal sebagai Perang Padri. Di dalam negerinya sendiri, Belanda juga harus mengongkosi penyelesaian Revolusi Belgia (1830-1831). Revolusi itu berujung pada berdirinya Belgia sebagai negeri merdeka yang terpisah dari Kerajaan Belanda Bersatu.

Di Jawa, pusat kekuasaan Hindia Belanda, tugas untuk menyetatkan kembali kas pemerintah jatuh ke pundak Johannes van den Bosch, gubernur jenderal yang mulai bertugas pada 1830. Selama tiga tahun masa administrasinya (hingga 1833), Van Den Bosch memulai kebijakan *cultuurstelsel* atau yang dikenang oleh masyarakat Indonesia sebagai zaman tanam paksa. Pada masa itu, sekitar 20 persen lahan milik penduduk wajib ditanami dengan sejumlah tanaman bernilai ekonomi. Jenisnya ditentukan.

Pada dasarnya, hasil bumi dari lahan petani diserahkan seperti mekanisme pajak. Melalui monopoli ini, pemerintah kolonial mendapatkan produk-produk agrikultur bernilai ekonomi tinggi untuk dipasarkan ke mancanegara. Tanaman andalan pada masa itu antara lain tembakau, karet, rina, kopi, indigo (tanaman untuk pewarna tekstil), teh, kayu manis, kakao, dan kemudian terutama tebu—bahan baku gula.

"*Cultuurstelsel* adalah penjajahan melalui bupati-bupati," demikian istilah Krisprantono, pegiat pelestarian kota lama Semarang, konsultan pariwisata sejarah, sekaligus ahli arsitektur dan pengajar di Unika Soegijapranata. "Tekanan kepada petani dan pemilik lahan masa itu dilakukan melalui para penguasa lokal. Berbagai catatan menunjukkan, mereka tak kalah menekan petani dibanding pemerintah kolonial," tambahnya.

Penguasa-penguasa lokal pada masa itu menerima keuntungan dari tanam paksa, sehingga semakin terlibat dalam sistem yang merugikan penduduk. Para "pengawas" inilah kepanjangan tangan pemerintah kolonial di desa-desa.

"Pada kenyataannya, rakyat menyerahkan lebih banyak dibanding yang ditentukan oleh penguasa kolonial, karena permainan di antara penguasa-penguasa lokal ini," kata Krisprantono.

Seandainya ada seorang petani atau pemilik lahan tidak bersedia



Salah satu lorong di sudut pabrik gula Tasikmadu, Karanganyar. Sekitar 20 persen mesin dan peralatan pabrik ini merupakan warisan zaman kolonial. Harga gula yang tidak menentu, berkurangnya lahan tebu, dan persaingan dengan gula impor hasil teknologi tinggi mengakibatkan pabrik gula Indonesia sulit untuk bertahan.

mengikuti aturan tanam paksa, ia wajib bekerja selama 60 hari dalam setahun, di perkebunan milik pemerintah kolonial. Karena pengawasan ketat, akhirnya para penduduk tidak bisa leluasa bepergian ke luar dari kampungnya tanpa izin.

Pulau Jawa, salah satu pulau yang dilukiskan subur di dunia sekaligus pusat tanam paksa, tak ubahnya suatu perkebunan raksasa. Mutlak dikendalikan oleh penguasa kolonial Belanda. Sejak tanam paksa diterapkan pada 1830, ekspor pemerintah kolonial Belanda ke pasar dunia meningkat tajam. Hanya dalam beberapa tahun, utang-utang dari masa VOC berhasil dibayar. Selanjutnya tinggal menanggung laba.

Tekanan dan penderitaan penduduk demikian hebat sehingga diduga turut menyebabkan bencana kelaparan dan epidemi pada tahun 1840-an di Cirebon dan Jawa bagian tengah. Maklum, tanaman-tanaman yang bernilai ekonomi tinggi itu telah mengambil alih lahan pertanian pangan. Lahan padi berkurang. Konsentrasi dan tenaga petani pun terpaksa lebih diarahkan kepada tanaman wajib.

ERA PERKEBUNAN SWASTA

Untuk memaksimalkan keuntungan, terdapat satu strategi lain yang diluncurkan oleh Van Den Bosch: pembuatan koin sebagai alat tukar.

Menurut Henry Scott Boys dalam buku berjudul *Some Notes on Java and Its Administration by the Dutch (1892)*, dana yang digalang di Belanda untuk memulai sistem tanam paksa menghasilkan efek dua kali lipatnya, berkat koin itu. "Nilai intrinsiknya tidak sampai setengah dari nilai nominalnya. Koin-koin ini dijadikan alat tukar kepada petani atau pembudidaya," catat Henry. Ia mengunjungi Jawa pada 1889 dalam

perjalanannya dari Sydney menuju Hongkong, dengan tujuan akhir Inggris. Henry tidak sekadar melihat-lihat untuk melancong. Ia mencatat banyak hal dari yang ia lihat dan ketahui selama berada di Jawa.

"Pokok inilah yang disebutkan dalam *Max Havelaar*," catat Henry. *Max Havelaar* adalah buku yang ditulis Multatuli, nama samaran dari Eduard Douwes Dekker, dan terbit pertama kali pada 1860. Buku itu

mengkritik perlakuan pemerintahan kolonial Belanda kepada penduduk, terutama dalam sistem tanam paksa.

Disebut-sebut bahwa buku tersebut termasuk yang melatar-belakangi pemberhentian *cultuurstelsel* pada 1870. Catat Henry, "Pemerintah (kolonial) Belanda memperoleh keuntungan bersih lima juta sterling, dan ini suatu alasan yang sangat kuat untuk bungkam (dari kritik)."

Sejak 1870, penguasa kolonial Belanda membuka kemungkinan swastanisasi perkebunan melalui *Agrarische Wet*. Sejak inilah, industri gula

Halaman sebelah (foto kiri): Seorang pekerja merawat mesin pabrik. PG Tasikmadu beroperasi 24 jam sehari selama musim giling. **Halaman sebelah (kanan):** Penggerak berukuran raksasa yang berada di bagian penggilingan tebu. Langsung terlihat begitu memasuki PG Tasikmadu dari pintu depan.



berkembang dan melambung ke pasar dunia. Henry mencatat, produksi kopi di Jawa selama 10 tahun (1868-1878) adalah 52.000 ton per tahun. Gula berlipat-lipat lagi: 207.000 ton per tahun.

NILAI DARI PENGALAMAN BURUK DAN BAIK

Di masa kolonial, sebelum krisis ekonomi dunia pada 1930, terdapat 202 *suiikerfabriek* (pabrik gula) di seantero Pulau Jawa.

"Itu baru pabriknya. Wilayah perkebunan tebu pada masa itu tentu jauh lebih luas lagi. Gula adalah potensi lokal yang (pernah) mengglobal. Ilmu pengetahuan bangsa kolonial pada masa itu telah membuat wilayah kita menjadi produsen yang besar," sebut Krisprantono.

Berkaca pada masa kejayaan gula itu, menurutnya ada nilai-nilai penting yang dapat ditarik sebagai pelajaran untuk masa sekarang. Bahkan dari masa tanam paksa yang kejam itu sekalipun. Di antaranya, "Kesuburan tanah dan iklim. Betapa subur tanah di Pulau Jawa. Sebagai bangsa, Indonesia juga negara agraris yang subur, namun sekarang kita tidak memanfaatkan itu dengan seharusnya," papar dia.

Kemudian, dari orang-orang seperti Mangkunegara IV dan Oei Tiong Ham ada pula nilai-nilai penting yang dapat dipelajari. Mereka mampu melihat peluang, berani bernegosiasi dengan penguasa kolonial, dan berani

Sulit (untuk perawatan maupun panen) menggunakan mesin. Kalaupun pakai mesin, ironis juga karena jumlah penduduk kita besar dan butuh pekerjaan.

bersaing dalam perdagangan global.

Sejak 1930 hingga masa kemerdekaan, kenyataannya jumlah pabrik gula menurun terus. Eka Christina, staf PG Tasikmadu, membenarkannya. "Sejak krisis moneter 1998 memang sudah dilakukan penggabungan-penggabungan. Saat ini tinggal delapan pabrik gula yang beroperasi di wilayah PTPN IX," jelasnya. Wilayah kerja PTPN IX meliputi Provinsi Jawa Tengah.

Antara 2007-2008, Pabrik Gula (PG) Cepiring dan Colomadu sempat "dibangunkan kembali" namun hanya untuk mengolah *raw sugar* menjadi gula. "Pengolahan *raw sugar* itu pengolahan gula yang tidak dari awal, tidak dari tebu, melainkan suatu proses yang bermula dari tengah. Ya, pada akhirnya memang menjadi gula juga," jelasnya.

Kendati demikian, pada akhirnya pabrik-pabrik gula yang mengolah *raw sugar* menjadi gula pun terpaksa ditutup. Sebabnya sederhana: "Raw sugar itu bahan baku impor, tetapi kemudian impornya dihentikan," ucap Christina.

Saat ini, menurut Christina, pabrik gula tidak lagi memiliki perkebunan sendiri. "Pabrik hanya menyewa lahan untuk ditanami tebu. Selebihnya adalah tebu milik petani," katanya. Adapun hasil pengolahan gula akan dibagi antara pabrik dan petani. Hitungan bagi hasilnya: 34 persen untuk pabrik gula, 66 persen untuk petani.

"Yang untuk pabrik sebenarnya merupakan biaya pengolahan," lanjut Christina. Produk gula jatah pabrik dijual dengan cara lelang oleh kantor pusat PTPN IX di Surakarta. Sedangkan dari gula jatah petani biasanya 90 persen yang dilelang. "Sepuluh persen lainnya diserahkan ke petani secara natura," ucap Christina, "kemudian ditangani oleh asosiasi pengusaha tebu rakyat untuk pelelangan maupun penjualannya."

INDUSTRI BIAYA TINGGI

Secara keseluruhan, industri gula Indonesia saat ini dalam keadaan sulit. Dari yang tadinya salah satu produsen terbesar di masa kolonial, saat ini justru mengimpor.

Beberapa masalah yang tampak dalam beberapa tahun terakhir adalah harga gula yang tidak menentu, peralatan yang kurang modern, menyusutnya lahan tebu, dan menurunnya minat petani untuk bertanam tebu. Belum lagi persaingan dengan gula impor dalam mekanisme pasar bebas.

Dalam setahun, tanaman tebu hanya panen sekali. Bandingkan dengan padi yang panen dua-tiga kali setahun. Demikian pula palawija lainnya.

"Biaya produksi tebu kita pun tinggi. Belum bisa untuk profit. Sebatas bertahan hidup saja. Kita kurang pintar mengelola diri sendiri. Padahal alam dan orangnya pintar-pintar," kata Christina.

Staf PG Tasikmadu lainnya, yakni Agung Bhakti dari Bagian Instalasi, mengungkapkan sekitar 80 persen mesin di PG Tasikmadu sudah diperbarui. Namun, sisanya yakni 20 persen adalah warisan zaman kolonial.

"Untuk kebutuhan dalam negeri pun produksi kita belum mencukupi.

Pabrik gula membutuhkan percepatan teknologi dan bantuan pemerintah dalam kebijakan,” kata Agung. Ia menambahkan, “Namun, permesinan pun tidak mudah, misalnya di kebun yang sekarang kondisinya tidak luas dan terpisah-pisah. Sulit (untuk perawatan maupun panen) menggunakan mesin. Kalaupun pakai mesin, ironis juga karena jumlah penduduk kita besar dan butuh pekerjaan.”

Proses penggilingan tebu di PG Tasikmadu. Walyanto dan Purnomo dari Bagian Tanaman di pabrik itu menyebutkan, pabrik gula idealnya juga mengelola lahan perkebunan yang luas disertai riset varietas. Saat ini pabrik hanya mengelola lahan sewaan, dan luasnya kurang. Tebu banyak berasal dari petani, yang terus berkurang minatnya.

Terdapat satu ungkapan menarik lagi dari Agung. Hal ini terkait mesin-mesin pabrik gula yang buatan zaman kolonial namun masih tetap digunakan hingga sekarang. “Artinya apa sebenarnya? Kita ini bangsa yang pandai merawat atau bangsa yang tidak mampu membuat mesin baru?,” tanya dia tanpa mencari jawaban.

Dari cerita dan pemaparan para pemerhati, ilmuwan, maupun praktisi industri masa sekarang; sebenarnya terdapat benang merah. Dengan mengetahui jejak kejayaan produksi hasil bumi masa kolonial, beserta jaringan distribusinya, pembangunan kotanya, kita mendapat cermin dan bahan pembelajaran menuju masa depan.

“Tapi kita semakin konsumtif. Orang zaman dulu malu makan di luar—kesannya di rumah tidak ada makanan. Sekarang kita bangga makan di luar. Makin mahal makin bangga. Hal lain, minat generasi muda untuk jadi petani kian tipis,” kata Agung.



Pada zaman kolonial Belanda, kawasan kota lama Semarang adalah pusat kegiatan niaga untuk hasil bumi.

Saat ini, Semarang secara umum juga tetap merupakan kota perdagangan dan jasa. Namun, khusus kawasan kota lama, pemerintah kota melalui Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) berhasrat menjadikannya sebagai “kota pusaka” pada 2020.

Kawasan kota lama Semarang saat ini masuk ke dalam daftar sementara sebagai Warisan Dunia, yang dipertimbangkan oleh lembaga PBB untuk pendidikan, pengetahuan, dan kebudayaan (UNESCO). Dengan status sebagai warisan budaya bernilai tinggi, pada masa mendatang, kawasan kota lama akan banyak terkait dengan aktivitas pariwisata dan kegiatan budaya. Namun, untuk ke sana terdapat banyak tantangan.

Pada 2007, Pemerintah Kota Semarang membentuk Badan Pengelola Kawasan Kota Lama (BPK2L). Fungsinya adalah dalam perencanaan kota dan lingkungan di kawasan kota lama. Dengan menggandeng tangan para praktisi, ahli, dan komunitas terkait, penataan terus dilakukan.

Sejumlah bangunan megah dan cantik zaman kolonial telah diperbaiki dan difungsikan sebagai kafe, restoran, maupun galeri seni. Taman Srigunting yang pada masa Belanda disebut *Paradeplein* telah disulap menjadi ruang terbuka yang teduh dan nyaman. Bahkan pohon-pohon besar di sana dipasang lampu berwarna-warni.

Alhasil, kawasan kota lama mulai kembali hidup dan bernuansa cerah. Telah muncul tanda-tanda untuk menjadi salah satu tujuan wisata paling menarik di Semarang.

TEKANAN MANUSIA DAN FAKTOR ALAM

Bagaimanapun, masih banyak bangunan bersejarah lain yang belum tersentuh revitalisasi. Kondisinya beragam. Ada yang sekadar dibiarkan kosong, tidak terurus. Ada yang rusak berat dan nyaris runtuh.

Selain itu, ruas jalan utama yang membelah kawasan ini, Jalan Letjen Soeprapto, terlalu ramai oleh kendaraan. Dinas Perhubungan Kota Semarang telah memasang rambu-rambu, agar kendaraan besar dengan sumbu dua ton tidak melintas di kota lama. Namun, menurut pengamatan, di jalan itu tidak terdapat jalur khusus pejalan kaki bagi wisatawan.

Terdapat wacana agar kendaraan bermotor sama sekali tidak melewati jalan tersebut, bahkan di kawasan kota lama secara keseluruhan. Hal ini juga terkait dengan pemikiran untuk menciptakan kawasan bebas polusi. “Masih coba kami rumuskan formulanya,” kata Wali Kota Semarang Hendrar Prihadi kepada media belum lama berselang. “Setelah dapat rumusan yang tepat baru bisa bicara.”

Menurut banyak pihak, pekerjaan ini memang belum selesai. Baru menjelang separuh jalan. Namun, tidak hanya itu. Albertus Kriswandho-



Gedung tua yang bernilai sejarah namun lama terbengkalai dan kosong sering menggoda masyarakat untuk memanfaatkannya, seperti yang cukup banyak tampak di Jalan Sendowo dan Kepodang. Menurut para ahli, melestarikan kawasan juga harus dibarengi upaya mengangkat kesejahteraan masyarakat di dalam dan di sekelilingnya.

no, pegiat pelestarian yang juga peneliti arsitektur sejarah dan pengajar di Unika Soegijapranata, menyebutkan pentingnya revitalisasi yang dibarengi pencarian nilai-nilai berharga.

“Apakah semua rangkaian peradaban masa silam itu memiliki nilai penting dalam konteks masa sekarang? Ini yang terus kami gali bersama-sama pemangku kepentingan yang lain,” jelasnya. Menurutnya, nilai-nilai signifikan itu meliputi ruang dan isi. Ruangnya tentu kawasan kota lama Semarang. “Isinya bisa berbagai macam. Apakah terkait filosofi saat pembangunannya, teknologinya, juga berbagai bentuk tinggalannya,” papar Kriswandhono yang juga penasihat BPK2L.

Nilai-nilai filosofi adalah bagaimana Semarang sebagai kota pelabuhan, perdagangan, dan jasa bisa muncul. Kemudian, nilai teknologi misalnya dapat dipelajari dari rancang kota, arsitekturnya, serta infrastruktur lain yang terkait—sebut saja jalur kereta api. Untuk mengidentifikasi nilai-nilai penting itu dibutuhkan kajian lintas ilmu. “Singkatnya, hasil dari suatu memori kolektif,” sebut Kriswandhono.

Ancaman terhadap kawasan kota lama Semarang datang dari faktor alam dan faktor manusia. Untuk faktor alam, pembangunan dua kanal banjir oleh Belanda merupakan petunjuk: sejak dahulu, Kota Semarang

langganan banjir. Nasib stasiun-stasiun kereta pertama di kawasan Kemijen atau Tambaksari pun serupa. Semua terdampak rob (banjir akibat air pasang dari laut).

Kolam retensi atau polder di depan Stasiun Tawang belum cukup. Kali Semarang pun masih penuh lumpur. Menurut catatan, kali yang diseberangi Jembatan Mberok itu direncanakan bakal mengalami revitalisasi pula. Bahkan akan dihidupkan kembali, agar dapat dilayari perahu wisata.

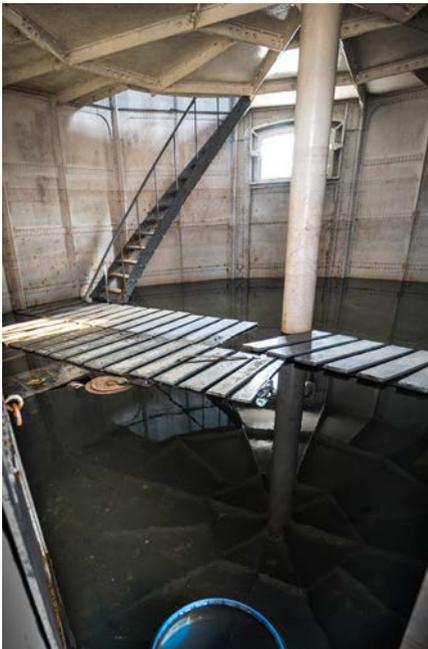
“Memang masih terus dikerjakan soal air itu. Saat ini juga ada fenomena pemanasan global, kenaikan permukaan air laut, dan penurunan

permukaan tanah,” ucap Albertus Kriswandhono. Menurut data tahun 2016, penurunan permukaan tanah di dalam dan di sekitar kawasan kota lama Semarang bervariasi—mulai dari dua sentimeter hingga delapan sentimeter per tahun.

Dari faktor manusia, tantangannya antara lain berupa laju pertumbuhan penduduk, munculnya kawasan permukiman kumuh, serta alih fungsi bangunan secara keliru. Pemerintah kota, melalui

Satpol PP, menertibkan pedagang kaki lima di kawasan kota lama Semarang. Misalnya di Jalan Kepodang dan Jalan Merak. Bagaimanapun, berdasarkan pengamatan terakhir, situasi yang berkesan kumuh kembali terlihat.

Kiri bawah: Lantai dasar menara mercusuar Willem III hampir selalu tergenang air laut. Problem itu telah lama terjadi di Semarang. **Kanan bawah:** Banjir rob yang dibarengi penurunan permukaan tanah mengakibatkan sejumlah kawasan dekat pesisir menjadi rawa atau kolam permanen. Begitu pula yang menimpa area per gudangan di tepi Kanal Baru ini.



Terutama di bagian depan bangunan-bangunan tua yang tak digunakan dan tak terawat. "Kondisi sosial masyarakat memang harus ditingkatkan juga," tegas Kriswandhono.

Aneka permasalahan dan tantangan ini perlu diidentifikasi lebih dalam. "Dengan begitu, bisa ditangani bersama-sama. Paling tidak secara normatif ada kemauan bersama. Detailnya biar diurus oleh anak-anak muda dan ahlinya. Hasil kajian itu diharapkan bakal mengarah kepada penyusunan rencana aksi," katanya. Ia memberikan kalimat kunci. "Untuk pelestarian kawasan memang harus bekerja sama, bersama-sama. Kemudian, dibutuhkan dirigen yang baik. Dalam hal ini, dirigen adalah pemerintah Kota Semarang," ucap Kriswandhono.

PERLU DISELIDIKI LAGI

Sementara itu, terdapat kebutuhan lain yang juga dirasakan penting. Kaitan antara sebagian gedung di kawasan kota lama Semarang dengan industri gula zaman kolonial perlu terus dikaji lagi.

"Ada bangunan-bangunan bagus, namun kaitannya dengan (industri) gula masih harus dibuktikan. Misalnya, diketahui itu dahulu kantor asuransi, jadi harus dibuktikan hubungannya dengan perdagangan gula," kata seorang ahli dan praktisi lainnya, Krisprantono.

Menurutnya, teks-teks atau berkas dari zaman kolonial perlu dipelajari lagi. "Perlu dibuktikan keasliannya. Jadi, masyarakat pun yakin. Beberapa gedung bahkan ada yang naskah-naskah pendukungnya belum ketemu. Perlu diselidiki hubungannya dengan industri gula," imbuhnya lagi.

Salah satu gedung yang dimaksud oleh Krisprantono tampaknya adalah eks Nederlandsch-Indisch Lijfrente Maatschappij (Nillmij), suatu perusahaan asuransi. Gedung megah itu dirancang oleh Thomas Karsten dan berdiri mulai 1916. Sekarang difungsikan sebagai kantor perusahaan asuransi Jiwasraya.

Menurut Krisprantono, kawasan kota lama Semarang adalah lahan kajian yang bagus tentang lanskap perkotaan bersejarah. Dalam kacamata ini, jika ada bangunan baru hendak dibangun di kawasan itu, harus disesuaikan pula dengan sekelilingnya. Ini topik arsitektur yang spesifik.

Persoalannya, bagaimana supaya kota lama bisa bertahan dengan tidak terlalu banyak perubahan. Bagaimanapun, fungsi gedung tua dan bersejarah tentu bisa saja berubah, menyesuaikan dengan kondisi zaman. Misalnya sekarang menjadi kafe, galeri, dan lain-lain. Bisa pula ada tambahan sesuai kebutuhan zaman sekarang, misalnya kamar mandi. Namun, bagian-bagian inti bangunan harus dikembalikan ke aslinya.

"Dari sudut arsitektur dan filosofinya, yang ideal adalah revitalisasi menuju bentuk yang sedekat mungkin dengan kondisi asli. Termasuk detail bahan-bahan material yang digunakan. Bukan persoalan sederhana," paparnya lagi.

Dari sudut arsitektur dan filosofinya, yang ideal adalah revitalisasi menuju bentuk yang sedekat mungkin dengan kondisi asli. Termasuk detail bahan-bahan material yang digunakan.

Mengenai nilai-nilai penting yang dapat digali, menurut Krisprantono ada banyak. Misalnya dari teknologi arsitektur. "Kok bisa sedemikian indahnya gedung-gedung itu dibangun melalui pengetahuan arsitektur pada masa itu," ucapnya sambil menunjuk gedung yang kini digunakan oleh Restoran Ikan Bakar Cianjur.

Menurutnya, itu adalah salah satu gedung tertua di kawasan kota lama Semarang, namun direvitalisasi dengan baik. "Dulunya itu gedung *Landgerecht* atau pengadilan tinggi," sebutnya. Gedung itu dibangun pada abad ke-18 namun saat ini kondisinya sangat baik dan mendekati aslinya.

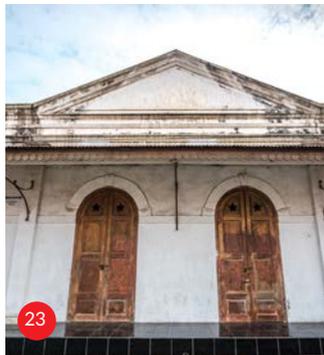
Ketika ditanya apakah bangunan-bangunan di kota lama Semarang berstatus cagar budaya, kali ini jawaban menarik diperoleh dari Kris yang lain, yakni Kriswandhono: "Undang-Undangnya keluar agak terlambat

sehingga banyak bangunan bersejarah yang tidak terselamatkan. Tapi persoalannya bukan selebar kertas. Status cagar budaya sebenarnya 'kan selebar kertas," katanya.

"Yang lebih penting adalah pola pikir masyarakat. Kalau bangunan bersejarah, seharusnya dilindungi. Cara berpikir seperti inilah yang juga perlu kita tingkatkan," tegas Kriswandhono.

Seseorang tidur di bangku taman yang terletak di lorong yang menghubungkan Jalan Kepodang dengan Jalan Letjend Soeprapto. Dalam konteks tujuan wisata, beberapa syarat yang perlu dipenuhi adalah terciptanya perasaan aman bagi pengunjung, kebersihan lingkungan, keindahan, serta kondisi sosial masyarakat yang bersahabat.





NOMOR MENGACU KE SISIPAN PETA



Kawasan kota lama Semarang mekar sebagai kota pelabuhan, perdagangan, dan jasa pada masa kolonial berkat rantai distribusi gula. Warisan budaya dengan banyak nilai penting.
Bagaimana kita melestarikannya?



DIDUKUNG OLEH:

