

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang Masalah**

Sistem Tanam Paksa (STP) yang diterapkan oleh pemerintah kolonial telah menghasilkan berbagai komoditas unggul yang menjadi primadona di pasar Eropa mulai dari kopi, tebu, indigo dan teh. Pelaksanaan sistem tanam paksa yang pada dasarnya merupakan sebuah sistem yang menggabungkan sistem penyerahan wajib dan sistem pajak tanah dan pelaksanaannya lebih terstruktur dan terorganisir dengan baik<sup>1</sup>. Tebu menjadi salah satu komoditas yang fokus untuk ditingkatkan produksinya yang nantinya diolah menjadi gula, apalagi setelah diberlakukannya Undang-Undang Agraria pada 1870 membuat industri gula semakin berkembang.

Wilayah Cirebon merupakan salah satu wilayah penghasil gula terbesar di Hindia Belanda terlebih setelah diberlakukannya Undang-Undang Agraria pada 1870, mulai bermunculan pabrik-pabrik gula milik swasta seperti Pabrik Gula Soerawinangoen, Pabrik Gula Plumbon, Pabrik Gula Gempol, Pabrik Gula Paroengdjaja, Pabrik Gula Djatiwangi, Pabrik Gula Kadipaten dan yang paling besar adalah Pabrik Gula Karangsung yang didirikan pada 1896 milik perusahaan Belanda NV. Mij Tot Eksploitatie der Suiker onderneming Karangsung,<sup>2</sup> dan ada 3 pabrik lain di Karesidenan<sup>3</sup> Cirebon.

---

<sup>1</sup> Alfa Tirza Aprillia, "Meninjau Praktik Kebijakan Tanam Paksa di Hindia Belanda 1830-1870", *Estoria: Journal of Social Science and Humanities*, Vol 1, No 2, 2021, hlm 124.

<sup>2</sup> Lisa Susanti, "Pengaruh Kolonial Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Cirebon Tahun 1752-1830," *Jurnal Prodi Ilmu Sejarah*, Vol 3, No. 3 2018: .,hlm. 17.

<sup>3</sup> Karesidenan Cirebon merupakan wilayah administratif pemerintahan Hindia Belanda yang meliputi wilayah bekas Kesultanan Cirebon; Kota Cirebon, Kabupaten Cirebon, Kabupaten Indramayu, Kabupaten Majalengka, Kabupaten Kuningan.

Pabrik-pabrik yang semakin banyak tentunya meningkatkan produksi gula di wilayah Cirebon di mana pada tahun 1881-1882 jumlah produksinya mencapai 55.365<sup>4</sup> *pikul*.<sup>5</sup> Pada periode selanjutnya industri gula terus mengalami perkembangan mulai dari jumlah lahan, pabrik hingga produksi tebu. Pada tahun 1930 jumlah pabrik gula di Cirebon mengalami peningkatan dengan jumlah tertinggi mencapai 16 pabrik gula dan jumlah produksinya mencapai 744.300<sup>6</sup> *metrik ton*.<sup>7</sup> Hal inilah yang menunjukkan bahwa industri gula di Cirebon pada masa itu tumbuh dengan sangat baik, pemerintah Kolonial Belanda yang tergiur akan adanya masa depan yang cerah dari industri ini terus mendorong peningkatan produksi gula di Hindia Belanda.

Peningkatan produksi gula di wilayah Cirebon terhambat dari sektor distribusi karena pada masa itu pemerintah kolonial masih menggunakan cara tradisional misalkan tenaga manusia, menggunakan delman, kerbau, dan beberapa alat tradisional lainnya. Jumlah moda distribusi tradisional yang sudah ditingkatkan tetap saja tidak membantu mengatasi masalah distribusi. Masih banyak tebu yang rusak di jalan saat akan didistribusikan dari petani ke pabrik dan ada gula yang membusuk saat akan dikirimkan ke pelabuhan dari pabrik. Pemerintah Hindia Belanda melalui Menteri Urusan Jajahan J.C. Baud sudah memberikan solusi yaitu dengan meningkatkan jumlah hewan ternah dengan

---

<sup>4</sup> Koloniaal verslag van 1882, Bijlage CCC.

<sup>5</sup> Pikul merupakan satuan tradisional di Asia dan Jawa, diaman 1 pikul = 62,5 kilogram

<sup>6</sup> Abdul Wahdi, *Memperkuat Simpul Ekonomi Kerakyatan Wilayah Pesisir*, Jakarta: Bank Indonesia Institute, 2021, hlm. 52-56.

<sup>7</sup> Metrik ton di bahasa Indonesia biasa disebut Ton, jadi 1 Metrik ton = 1.000 kilogram

mengekspor Keledai, dan mengirim 20 buah kereta dengan roda bergigi ke Jawa namun tetap gagal.<sup>8</sup>

Permasalahan akan angkutan ini juga pernah terjadi di Yogyakarta pada masa STP. Pada saat itu untuk mengatasinya pemerintah melalui perusahaan kereta api swasta Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij (NISM) mendirikan jalur kereta api pertamanya dengan rute Semarang Yogyakarta pada tahun 1864<sup>9</sup>. Kebijakan ini kemudian diikuti oleh pemerintah kolonial di Cirebon untuk mendirikan jalur kereta api, di mana pada 1897 pemerintah kolonial akhirnya memberikan konsesi kepada perusahaan kereta api swasta yaitu Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS) untuk mulai membuat jalur kereta api dengan rute Semarang Poncol sampai Banjir Kanal (Stasiun Parujakan) lalu dilanjutkan dari Banjir Kanal (Stasiun Parujakan) sampai Kadipaten pada tahun 1901. Pembangunan ini bertujuan menghubungkan Cirebon dengan Semarang dan daerah disekitarnya untuk memudahkan mobilitas dari pabrik ke pelabuhan karena pada masa itu pelabuhan di Semarang merupakan salah satu pelabuhan tersibuk.

Jalur kereta api yang dibuat oleh SCS pada 1897 dibangun melewati kawasan pabrik gula di daerah Semarang sampai Cirebon yang kemudian diangkut ke pelabuhan jaringan jalur ini dikenal dengan nama *Suikerlijn*.<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> Agus Mulyana, *Sejarah Kereta Api di Priangan*, Yogyakarta:Penerbit Ombak, 2017, hlm. 55.

<sup>9</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara & Asosiasi Perkeretaapian Indonesia, *Sejarah Perkeretaapian di Indonesia*, Penerbit Angkasa, 1997, hlm. 53.

<sup>10</sup> Iwan Hermawan, "Stasiun-Stasiun Scs Di Kota Cirebon: Lokasi Dan Fungsinya [SCS Stations in Cirebon: Their Locations and Functions]," *Naditira Widya* Vol 14, No. 1 2020: .,hlm. 36.

Keberadaan moda angkutan kereta api di Pulau Jawa tidak terlepas dari keperluan dan tuntutan dari pemerintah kolonial yang ingin mengembangkan industri di Nusantara. Cirebon yang memang menjadi salah satu pusat industri di Jawa menjadi fokus pengembangan oleh pemerintah kolonial dan pada 1903 Cirebon menjadi Kota Praja.

Pembangunan jalur kereta api yang menghubungkan pabrik dengan pelabuhan dan gudang, serta pembangunan jalur trem yang menghubungkan lahan tebu dengan pabrik gula. Membawa banyak perubahan bagi industri gula pada masa itu, SCS yang memang dikhususkan membuat jalur untuk keperluan angkutan memperbanyak jalur-jalurnya dan sudah membangun 222 KM jalurnya<sup>11</sup>,serta terdapat 14 stasiun lintas Cirebon-Kadipaten yang dikelola oleh SCS.

Pada periode 1912-1915 perusahaan kereta api milik pemerintah kolonial yaitu Stattpoorwegen (SS) juga membangun jalur kereta api di Cirebon di mana jalur ini menghubungkan Cikampek Cirebon pada 1912 dan jalur Cirebon-Kroya pada tahun 1915.<sup>12</sup> Pembangunan jalur ini dilakukan untuk mengimbangi pertumbuhan perkebunan dan pabrik-pabrik yang begitu pesat di wilayah Karesidenan Cirebon. Hal ini terjadi karena permintaan pasar yang meningkat namun jalur kereta milik SCS tidak bisa sepenuhnya mengakomodir kebutuhan angkutan dan pemerintah Belanda ingin menambah pemasukan dan menghemat pengeluaran jika membuat jalur kereta api milik sendiri.

---

<sup>11</sup> Aditya Dwi Laksana, *Susur Jejak Kereta Api Cirebon-An*, hlm. 21.

<sup>12</sup> Ibnu Murti Hariyadi, *Selayang Pandang Sejarah Perkeretaapian Indonesia 1867-2014* Bandung: Pt KAI, 2015. ,hlm. 72.

Pembangunan jalur kereta api untuk memudahkan transportasi dan distribusi gula dari pabrik ke pelabuhan, serta dari Cirebon ke kota lain. Dengan demikian disepakatilah kerja sama untuk melakukan penggabungan jalur milik SCS dengan jalur milik SS sehingga masyarakat dan komoditas lain tidak perlu berpindah stasiun. Stasiun Cirebon (SS) dihubungkan dengan stasiun Parujakan (SCS) dengan jalur sampai ke pelabuhan Cirebon<sup>13</sup>. Hal ini semakin jelas menunjukkan bahwa tujuan dari pembangunan jalur kereta api adalah untuk kepentingan ekonomi, di mana bisa dilihat dari akhir setiap jalur kereta api adalah pelabuhan dan awal dari jalurnya di wilayah pabrik.

Keberadaan perusahaan kereta api di Cirebon yang berperan dalam perkembangan industri gula pada masa itu layak diteliti, karena memiliki urgensi penting dalam perkembangan industri gula dan perkembangan wilayah Cirebon itu sendiri. Penulis menemukan adanya signifikansi pada penelitian ini dimana, pada hasil penelitian yang sebelumnya penulis tidak merasa terpuaskan dari hasil penelitiannya. Maka pada penelitian ini diharapkan bisa memenuhi rasa ketertarikan penulis, Angkutan komoditas yang hadir di tengah-tengah kondisi yang sulit membuat keberadaan kereta api dan trem pada masa itu sangat penting dan berdampak sangat besar salah satunya terhadap luas lahan pabrik gula yang pada tahun 1911 mencapai 12.675 <sup>14</sup> *bau*<sup>15</sup> yang semuanya sudah terintegrasi dengan jalur trem dan kereta api. Fokus kajian dalam penelitian ini terletak pada

---

<sup>13</sup> Iwan Hermawan, "Railway: Economic Power of the Dutch Colonial Era", *Prosiding Balai Arkeologi Jawa Barat*, Vol 2, No 1, 2019, hlm. 90.

<sup>14</sup> Abdul Wahdi, *op.cit.*, hlm. 77.

<sup>15</sup> Bau atau Bouw merupakan satuan agraria yang digunakan pada masa kolonial di Jawa, 1 bau = 0,70 - 0,74 ha

apa saja peran perusahaan kereta api SCS dan SS dalam perkembangan industri gula di Cirebon 1897-1930. Untuk periodesasinya dipilih 1897 sebagai awal dari pembuatan jalur kereta api oleh SCS dan 1930 saat terjadi depresi ekonomi sehingga membuat industri gula mengalami penurunan yang cukup drastis.

### **1.2. Rumusan Masalah**

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah "Bagaimana Peranan Perusahaan Kereta Api Semarang-Cirebon Strootam Maatschappij (SCS) dan Statsspoorwogen (SS) dalam Perkembangan Industri Gula di Cirebon 1897-1930?". Pada rumusan masalah ini peneliti menjabarkan 3 pertanyaan sebagai berikut:

1. Bagaimana perkembangan industri gula di Karesidenan Cirebon pada tahun 1897-1930?
2. Bagaimana perkembangan perusahaan kereta api SCS dan SS di Karesidenan Cirebon pada tahun 1897-1930?
3. Bagaimana peranan perusahaan kereta api SCS dan SS dalam perkembangan industri gula di Karesidenan Cirebon pada tahun 1897-1930?

### **1.3. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini adalah mendeskripsikan "Peranan Perusahaan Kereta Api Semarang-Cirebon Strootam Maatschappij (SCS) dan Statsspoorwogen (SS) Dalam Perkembangan Industri Gula Di Cirebon 1897-1930" dan menjawab pertanyaan-pertanyaan penelitian yang dijabarkan sebagai berikut.

1. Mengetahui perkembangan industri gula di Karesidenan Cirebon pada tahun 1897-1930.

2. Mengetahui perkembangan perusahaan kereta api di Karesidenan Cirebon tahun 1897-1930.
3. Memahami peranan perusahaan kereta api dalam perkembangan industri gula di Karesidenan Cirebon tahun 1897-1930.

#### **1.4. Manfaat Penelitian**

##### **1.4.1. Manfaat Teoretis**

Dari hasil penelitian yang ditemukan, peneliti berharap hasilnya bisa digunakan sebagai salah satu patokan, acuan atau sebagai bahan perbandingan dalam pengembangan ilmu serta teori terkait perusahaan kereta api dan industri gula di Cirebon pada tahun 1897-1930.

##### **1.4.2. Manfaat Praktis**

1. Bagi Pemerintah Daerah Cirebon

Hasil penelitian ini dapat menjadi referensi mengenai sejarah lokal yang ada di wilayah Cirebon terutama mengenai peranan perusahaan kereta api SCS dan SS dalam perkembangan industri gula di Cirebon.

2. Bagi Masyarakat Cirebon

Hasil penelitian ini dapat menjadi sumber informasi bagi masyarakat Cirebon, khususnya peserta didik dan guru mengenai peranan perusahaan kereta api SCS dan SS dalam perkembangan industri gula di Cirebon.

##### **1.4.3 Manfaat Empiris**

Penelitian ini akan memberikan wawasan serta pengetahuan mengenai peranan perusahaan kereta api SCS dan SS dalam perkembangan industri gula

di Cirebon pada 1897-1930 yang bisa mengembangkan pengetahuan Holistik, Kontemporer dan Dinamis.

## **1.5. Landasan Teori**

### **1.5.1. Kajian Teori**

#### **1.5.1.1. Pertumbuhan Ekonomi**

Pertumbuhan ekonomi adalah peningkatan nilai dan kuantitas produksi barang dan jasa yang dihitung oleh suatu negara dalam jangka waktu tertentu.<sup>16</sup> Pertumbuhan ekonomi mengacu pada peningkatan produksi barang dan jasa ekonomi dalam suatu perekonomian selama periode tertentu. Pertumbuhan ini dapat diukur dengan PNB atau PDB yang disesuaikan dengan inflasi. Pertumbuhan ekonomi dipengaruhi oleh modal fisik, modal manusia, angkatan kerja, dan teknologi. Peningkatan jumlah dan kualitas populasi usia kerja, peralatan yang tersedia, dan metode penggabungan tenaga kerja, modal, dan bahan baku dapat meningkatkan output ekonomi,<sup>17</sup> Pertumbuhan ekonomi memiliki dua sumber utama, yaitu pertumbuhan jumlah tenaga kerja dan pertumbuhan produktivitas tenaga kerja. Pertumbuhan ekonomi penting karena dapat meningkatkan pendapatan riil masyarakat, mengurangi kemiskinan, dan meningkatkan standar hidup. Pertumbuhan ekonomi juga berbeda dengan pembangunan ekonomi, di mana pertumbuhan ekonomi merujuk pada peningkatan pendapatan per kapita. Beberapa faktor yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi, 1) SDM, 2) SDA, 3) Modal, 4) Inflasi.<sup>18</sup>

---

<sup>16</sup> Teddy Christianto, *Teori-Teori Pertumbuhan Ekonomi dan Hubungannya dengan Variabel Makro Ekonomi*, Mitra Cendikia Media, hlm. 5-9.

<sup>17</sup> Arthur Lewis, *The Theory Of Economic Growth*, Routledge, hlm. 10-11.

<sup>18</sup> Teddy Christianto, *op,cit.*, hlm. 10.

Ada beberapa teori dalam pertumbuhan ekonomi diantaranya:

a. Teori Neoklasik

Teori yang diperkenalkan oleh Adam Smith ini menyatakan bahwa tiga faktor utama yang memengaruhi pertumbuhan ekonomi yaitu modal, tenaga kerja, dan perkembangan ekonomi.

b. Teori Klasik

Teori ini juga dikembangkan oleh Adam Smith yang mengatakan bahwa sistem liberal yang terdiri dari dua komponen yaitu pertumbuhan penduduk dan outputnya bisa meningkatkan perekonomian suatu negara ke titik tertingginya

c. Teori Historis

Teori ini menyatakan bahwa kegiatan ekonomi yang dilakukan di masyarakat akan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi negara yang berkembang menjadi pertumbuhan industri sampai ke tahap kapitalis. Tokoh teori ini adalah Karl Bucher, Werner Sombrat dan Frederich List.

Keberadaan industri gula di wilayah Cirebon mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di wilayah Cirebon, hal ini meningkat dengan adanya perusahaan kereta api di Wilayah Cirebon yang semakin meningkatkan pertumbuhan ekonomi di wilayahnya. Peneliti menggunakan teori pertumbuhan ekonomi Historis, di mana dengan teori ini pertumbuhan ekonomi yang diawali dari kegiatan perekonomian masyarakat Cirebon dan sekitarnya bertumbuh menjadi industri dengan keberadaan industri gula dan industri perkereta apian sampai ke tahap kapitalis dengan pemerintah Kolonial Belanda sebagai pemegang saham

mayoritas. Selain itu pemilihan teori ini didasari oleh pengaruh perekonomian terhadap perkembangan suatu industri yang nantinya mempengaruhi kehidupan sosial ekonomi masyarakat.

#### **1.5.1.2 Teori *Challenge and Response***

Teori tantangan dan respon yang dicanangkan oleh sejarawan Arnold J. Toynbee; Tantangan dan respon adalah sebuah dimensi kausalitas pertarungan ide, wacana, atau gerakan yang lahir dari satu kebudayaan atau pemikiran yang satu sama lain saling terkait dan saling bersifat reaktif.<sup>19</sup> Toynbee menekankan bahwa tantangan berperan dalam menstimulus respon manusia, di mana respon yang dikeluarkannya akan membentuk perkembangan dan evolusi bagi kehidupan manusia.

Pertumbuhan suatu peradaban atau perubahan disuatu masyarakat biasanya didasari atau diawali oleh sekelompok minoritas elit, di mana mereka mempunyai kekuatan untuk melakukan suatu perubahan. Perubahan yang selalu didasari adanya tantangan baik dari alam maupun dari manusia, membuat arah perubahan berbeda tergantung orang yang mencanangkannya serta tantangan seperti apa yang dihadapi. Respon yang hadir didalam masyarakat tidak bisa hadir tanpa adanya rangsangan, teori tantangan dan respon ini timbul karena ada rangsangan, sehingga rangsangan tersebut menghasilkan sebuah reaksi yang melahirkan perubahan.

---

<sup>19</sup> Nasrullah, "Tantangan dan Respon Kaum Tua dan Kaum Muda Terhadap Tarekat di Minangkabau", *Anil Islam: Jurnal Kebudayaan dan Ilmu Keislaman*, Vol 9, No 2, 2016, hlm. 8.

Teori ini peneliti gunakan karena melihat di mana tantangan yang dihadapi oleh pemerintah Belanda kala itu di mana mereka harus memenuhi permintaan produksi dan ekspor gula yang tinggi sehingga menimbulkan respon dengan memberikan konsesi kepada perusahaan kereta api swasta yaitu Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS) untuk melakukan pembuatan jalur kereta api di Cirebon yang diharapkan bisa mengatasi tantangan yang muncul dari peningkatan ekspor dan produksi komoditas gula. Hal ini merupakan penerapan dari teori tantangan dan respon yang dicanangkan oleh Arnold J. Toynbee.

### **1.5.2. Kajian Pustaka**

Kajian pustaka sering disebut juga sebagai literatur review. Kajian pustaka merupakan bahan bacaan yang memiliki keterkaitan dengan sebuah penelitian. Kajian pustaka menjadi salah satu sumber literatur yang dapat memberikan informasi tentang suatu kajian yang berhubungan dengan tema penelitian. Kajian pustaka merupakan serangkaian kegiatan yang dilakukan untuk mendalami, mencermati, menelaah, dan mengidentifikasi pengetahuan yang mengarah pada pandangan kritis terhadap penelitian yang telah dilakukan. Penelitian tersebut signifikan dengan penelitian yang sedang dilakukan.

Pertama adalah tulisan mengenai sejarah perekonomian Cirebon yang berjudul Memperkuat Simpul Ekonomi Kerakyatan Wilayah pesisir Bank Indonesia dan Perkembangan Ekonomi Cirebon. Pustaka ini menjelaskan tentang bagaimana perkembangan ekonomi Cirebon dari masa ke masa salah satunya di masa kolonial dan masa tanam paksa salah satu industri yang

mempengaruhi ekonomi Cirebon kala itu adalah Gula. Gula mulai banyak diproduksi mulai tahun 1870an di Cirebon terutama di Kadipaten sendiri terdapat enam pabrik gula, yaitu Pabrik Gula Soerawinangoen, Pabrik Gula Plumbon, Pabrik Gula Gempol, Pabrik Gula Paroengdjaja, Pabrik Gula Djatiwangi, Pabrik Gula Kadipaten, Pabrik Gula di Karang Suwung merupakan salah satu Pabrik gula tersohor karena menjadi salah satu tempat produsen gula besar di Karesidenan Cirebon<sup>20</sup>. Pabrik Gula Karangsuwung didirikan pada tahun 1896 milik perusahaan Belanda *NV. Mij Tot Ekploitatie der Suiker onderneming Karangsuwung*. Beberapa perusahaan lain yang memiliki pabrik gula di Cirebon *Nederlandsche Handelmaatschappij. Maatschappij tot Exploitatie van de Suikerfabriek Sindanglaut, Maatschappij tot Exploitatie van de Suikerondernemingen Karangsuwung*. Gula didistribusikan melalui jalur kereta api yang dioperasikan oleh Perusahaan Kereta api NV Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij (SCS).<sup>21</sup>

Kedua adalah tulisan mengenai sejarah perkebunan di Indonesia yang berjudul *Sejarah Perkebunan di Indonesia di Tinjau dari Kajian Sosial Ekonomi* yang ditulis oleh Sartono Kartodirdjo dan Djoko Suryo. Pustaka ini menjelaskan tentang perkembangan perkebunan di Indonesia yang berkembang dari corak tradisional menjadi corak kolonial, yang merupakan hasil dari kapitalisme agraris barat. Sistem perkebunan yang dibawa oleh negara-negara kolonial ini berbeda jauh dengan sistem kebun yang sudah ada dan dikenal masyarakat

---

<sup>20</sup> Susanti, "Pengaruh Kolonial Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Cirebon Tahun 1752-1830", *Jurnal Prodi Ilmu Sejarah* Vol 3, No 3, 2018, hlm. 9.

<sup>21</sup> Abdul Wahdi, *Op.cit.*, hlm. 57.

Indonesia yang bahkan sudah digunakan sejak masa leluhurnya, sistem perkebunan yang baru ini membawa dampak penting dan menimbulkan pembaharuan dalam sistem perkebunan di Indonesia dan negara-negara jajahan lainnya.

Ketiga adalah tulisan mengenai sejarah perkereta apian yang berjudul Sejarah Kereta Api di Priangan yang ditulis oleh Agus Mulyana. Pustaka ini menjelaskan tentang perjalanan kereta api di priangan dan aspek yang menjadi fokus pembahasan diPustaka ini mulai dari awal pembangunan, arah jalur kereta api, dan pelaksanaan pembangunan selain itu didalamnya membahas mengenai buruh, keadaan masyarakat serta pekerja. Pustaka ini memfokuskan pembahasan dalam ruang lingkup priangan di mana merupakan wilayah bekas mataram yang kemudian berubah pada masa kolonial dengan terbentuknya Karesidenan Priangan.<sup>22</sup>

### **1.5.3. Hasil Penelitian yang Relevan**

Dalam mencari sumber untuk digunakan dalam penelitian, peneliti menemukan beberapa sumber terkait yang membahas permasalahan yang hampir sama, sebagai berikut.

Pertama, skripsi mengenai perkembangan jalur kereta api yang dibuat oleh perusahaan Staatsspoorwegen (SS) dengan judul *Pembangunan Jalur Kereta Api di Priangan Ruas Cicalengka Garut tahun (1887-1889)* yang ditulis oleh Asep Rahmat Taufik Hidayat yang merupakan mahasiswa Pendidikan Sejarah Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Siliwangi, tulisannya

---

<sup>22</sup>Agus Mulyana,*Op,cit.*, hlm. 9-10.

memiliki relevansi dengan penelitian ini terutama dalam peranan perusahaan kereta api negara SS. Secara singkat skripsi ini membahas mengenai latar belakang pembangunan jalur kereta api ruas Cicalengka-Garut, proses pembangunannya, serta dampak yang dihasilkan dari pembangunan jalur ini mulai dari dampak dibidang ekonomi, sosial, kesejahteraan masyarakat. Pembangunan jalur kereta api ini didasari dari pelaksanaan politik tanam paksa yang mana meningkatkan hasil produksi dari pada tahun-tahun sebelumnya, di mana dari peningkatan ini diperlukan adanya perbaruan dari segi angkutan yang mana harus memenuhi peningkatan produksi. Akhirnya pemerintah hindia belanda melalui perusahaan kereta api pemerintah yaitu Staatspoorwegen (SS) mendirikan jalur kereta api yang menghubungkan Bandung-Yogyakarta-Surabaya dan stasiun Cibatu merupakan stasiun pertama dari ruas Priangan-Cilacap.

Persamaan, penelitian ini adalah memiliki kesamaan dalam segi peranan perusahaan kereta api negara Staatspoorwegen (SS) dalam upaya untuk mendukung peningkatan produksi komoditas penting pada masa kolonial sehingga bisa menyokong ekspor komoditas penting yang meningkat pesat pada masa itu. Perbedaan, penelitian ini memiliki perbedaan dalam segi pembahasan yang lebih memfokuskan penelitian pada pembangunan jalur serta dampak pada masyarakat sekitarnya, selain itu dari cakupan ruang lingkup dan tempat penelitiannya juga berbeda. Kebaharuan yang bisa penliti temukan dan kembangkan terutama dalam peranan perusahaan kereta api negara (SS) dalam mengembangkan jalur di utara Jawa yang memiliki tujuan berbeda dengan jalur

di Selatan Jawa. Dimana bisa menghasilkan kebaruan di dalam penelitian itu sendiri.

Kedua, skripsi yang membahas mengenai pembangunan jembatan Cirahong di Ciamis dengan judul *Pengaruh Pembangunan Jembatan Cirahong terhadap Perkembangan Perkebunan di Kabupaten Galuh-Ciamis Tahun 1893-1942*, yang ditulis oleh Ramadhan Prasetyo dari Jurusan Pendidikan Sejarah Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Siliwangi. Tulisan ini memiliki relevansi dengan tulisan penulis karena membahas bagaimana peranan atau pengaruh dari perusahaan kereta api terutama kereta api negara terhadap perkembangan perkebunan.

Persamaan penelitian ini adalah sama-sama membahas peranan perusahaan kereta api negara Statsspoorwogen(SS) dan kontribusinya dalam membantuk meningkatkan mutu disuatu wilayah dengan keberadaan jalur kereta api dan jalur tremnya terutama jembatan Cirahong yang menjadi faktor penting pembahasan ini, jembatan Cirahong sendiri memberikan pengaruh yang positif bagi perkembangan perkebunan di Galuh Ciamis sama dengan keberadaan jalur kereta api dan trem di Karesidenan Cirebon yang telah memberikan dampak positif bagi perkebunan. Perbedaan penelitian ini dengan penulis adalah pada ruang lingkup pembahasannya, fokus penelitiannya, serta dampak yang bisa dihasilkan dari penelitian ini dimana ruang lingkup penelitian ini di Galuh-Ciamis dan fokus penelitiannya di Pengaruh Jembatan Cirahong sendiri bukan jalur selatan secara umum berbeda dengan tulisan peneliti yang secara umum membahas jalur trem. Kebaruaran yang bisa peneliti temukan adalah mengenai

keberadaan dan peranan SCS dan SS di utara Jawa, hal ini menjadi pembahasan yang menarik untuk dikembangkan karena kedua perusahaan ini mempunyai peranan pentingnya masing-masing di wilayah utara Jawa.

Ketiga, artikel ilmiah dengan judul “*Kereta Api SCS: Angkutan Gula di Cirebon*” yang disusun oleh Iwan Hermawan dari Balai Arkeologi Jawa Barat merupakan historiografi yang memiliki relevansi dengan penelitian ini. Kesimpulan dari jurnal ini adalah pemerintah kolonial melalui UU Agraria 1870 memberi kebebasan kepada pihak swasta untuk menanamkan modalnya di perkebunan dan pertanian dan dari sinilah mulai banyak bermunculan industri-industri perkebunan milik swasta di beberapa daerah disekitar pelabuhan. Salah satu industri yang banyak muncul adalah gula, terdapat beberapa pabrik gula, antara lain, pabrik gula Sindang Laut, Karang Suwung, Gempol, Arjawinangun, dan Jatiwangi. dalam rangka pengangkutan dan mobilitas barang yang cepat dan efisien. Maka, pada 1897 diberikan konsesi kepada *Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS)* dengan rute Semarang Poncol sampai dengan Banjir Kanal (Stasiun Prujakan) dan Banjir Kanal (Prujakan) sampai dengan Kadipaten pada tahun 1901 dibawah sistem Cultuurstelsel. Pada masa Cultuurstelsel, terdapat sistem kerja yang dikenal sebagai kontrak gula (*Suikercontrach*).<sup>23</sup>

Persamaan penelitian ini adalah perusahaan kereta api SCS yang merupakan perusahaan perkereta apian swasta berpengaruh besar terhadap

---

<sup>23</sup> Iwan Hermawan, “Kereta Api SCS: Angkutan Gula di Cirebon” *Patanjala: Journal of Historical and Cultural Research*, Vol 12, No 2, 2020, hlm. 35.

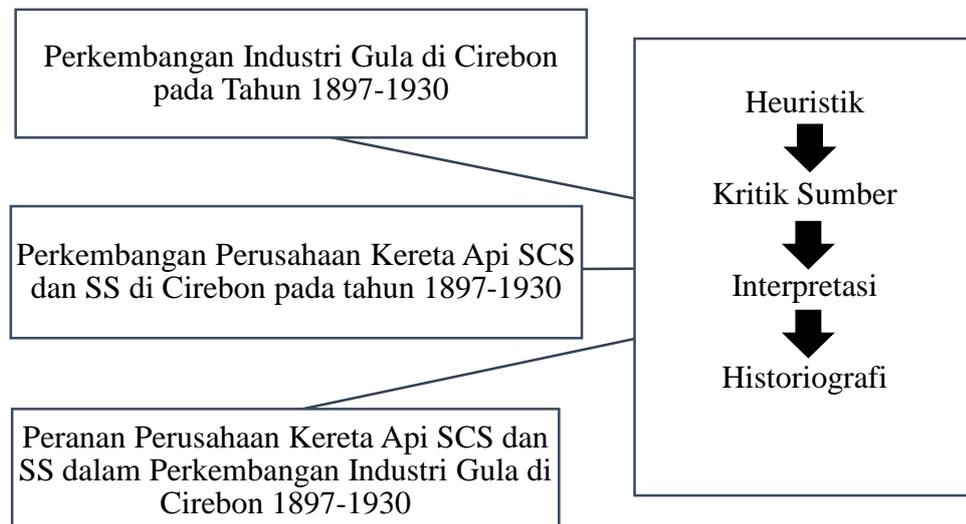
pengangkutan komoditas gula, selain itu persamaan lainnya adalah aspek yang dibahas adalah komoditas gula yang memang menjadi komoditas paling berharga pada masa itu. Perbedaan penelitian ini adalah dalam skripsi ini memfokuskan pembahasan penelitian pada perusahaan SCS. Sedangkan dalam penelitian saya perusahaan SS juga ikut dibahas karena dalam sejarahnya perusahaan SS juga ikut berperan dalam perkembangan perkereta apian di Cirebon, selain itu pada penelitian ini juga lebih mengedepankan pada kondisi dan peninggalan perusahaan SCS mulai dari bekas jalur rel, bekas stasiun dan bekas halte yang ditelusuri dengan cukup mendetail. Kebaharuan bisa ditemukan dari hasil penelitian ini adalah peranan SS di Karesidenan Cirebon, selain itu perkembangan industri gula juga dituliskan oleh peneliti sehingga bisa dikembangkan dan menghasilkan kebaharuan dari penelitian sebelumnya.

#### **1.5.4. Kerangka Konseptual**

Kerangka konsep adalah hubungan antara konsep yang satu dengan konsep yang lain dari masalah yang diteliti atau merupakan ringkasan dari tinjauan pustaka dari masalah yang diteliti. Bagian ini memberikan petunjuk kepada penulis dalam merumuskan masalah penelitian. Penulis menggunakan kerangka konseptual untuk menjawab rumusan masalah yang telah disederhanakan menjadi pertanyaan penelitian untuk kemudian di jawab oleh metode penelitian historis.

Kerangka konseptual dalam penelitian ini mengaitkan antara teori pertumbuhan ekonomi dan challenge and response. Pertumbuhan ekonomi di sebuah kota akan dihadapkan dengan berbagai konsekuensi mulai dari

kebutuhan akan barang, urbanisasi masyarakat, dan stabilisasi harga. Hal ini memunculkan tantangan yang akan menghadirkan response terhadapnya. Karesidenan Cirebon mengalami pertumbuhan ekonomi yang pesat di abad XIX. Pertumbuhan ini tidak lepas dari adanya industri gula milik swasta pertumbuhan industri ini berdampak pada pertumbuhan ekonomi di Karesidenan Cirebon dan menimbulkan tantangan agar industri ini bisa terus ikut andil dalam pertumbuhan ekonomi kota, hal ini menimbulkan masalah baru akan adanya angkutan publik yang efisien dan bisa memenuhi kebutuhan pasar, kereta api dipilih sebagai jawaban dari masalah ini, akhirnya jalur kereta api di bangun di Karesidenan Cirebon dan perusahaan kereta api ini menjadi response dari pemerintah terhadap tantangan angkutan, nantinya kereta api ini berperan penting dalam perkembangan industri gula di Cirebon.



**Gambar 1.1 Kerangka Konseptual**

## 1.6. Metode Penelitian

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan metode penelitian historis, Metode sejarah merupakan proses menguji dan menganalisa secara kritis rekaman dan peninggalan masa lampau di mana dalam metode penelitian ini terdapat Heuristik, Kritik sumber, Interpretasi, dan Historiografi.<sup>24</sup>

### 1.6.1. Heuristik

Heuristik (heuristics) merupakan sebuah kegiatan mencari sumber-sumber untuk mendapatkan data- data/materi sejarah/evidensi sejarah. Sumber-sumber sejarah terdiri atas arsip, dokumen berupa sumber tertulis bagi informasi sejarah (surat perjanjian, undang-undang, hibah, konsesi), Pustaka, majalah/jurnal, surat kabar serta bahan tertulis lainnya ataupun film. Dalam penelitian ini peneliti mencari sumber-sumber dari Pustaka, arsip daerah, serta beberapa jurnal yang membahas industri gula dan sejarah perekonomian di Cirebon. Di mana peneliti melakukan pencarian sumber ke perpustakaan daerah Cirebon dan di internet terutama *website* yang mempunyai dokumen-dokumen peninggalan kolonial Belanda seperti website milik Universitas Leiden (KITLV), dan *Delpher*.

Sumber Primer adalah sumber yang didapatkan langsung dari pelaku sejarah, orang yang menjalani peristiwa tersebut dan hidup pada masanya ataupun berkas-berkas dokumen dan arsip ataupun Pustaka yang diterbitkan pada masa yang sama dengan peristiwa sejarahnya. Penulis mengumpulkan beberapa sumber arsip yaitu sebagai berikut:

---

<sup>24</sup> Nina Herlina, *Metode Sejarah Edisi Revisi 2020*, Bandung: Satya Historika, 2008, hlm. 31.

1. *Gedenboek der Saatsspoor en Tramwegen in Nederlandsche Indie 1875-1925*, yang di tulis oleh S. A. Reitsma pada tahun 1925. Intinya arsip ini membahas mengenai perkembangan perusahaan kereta api negara di Hindia Belanda, mulai dari latar belakangnya, proses pembangunan jalur-jalurnya, dan keberadaan jalur kereta SS di luar Jawa. Peneliti mendapatkan sumber ini dari website milik perpustakaan Belanda Koninklijke Bibliotheek (KB) yaitu Delpher.
2. *Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij Statuten*, keputusan mengenai anggaran dasar dan kebijakan internal lainnya yang dikeluarkan pada 1895. Intinya dari arsip ini adalah membahas mengenai kebijakan keuangan dari perusahaan SCS dan kebijakan internal lainnya mulai dari pembagian saham, dan pembagian tugas. Peneliti mendapatkan sumber ini dari website milik perpustakaan Belanda Koninklijke Bibliotheek (KB) yaitu Delpher.
3. *Nederlandsch-Indische Spoorwegpolitiek* oleh R. A Jellema pada tahun 1929. Peneliti mendapatkan sumber ini dari website milik perpustakaan Belanda Koninklijke Bibliotheek (KB) yaitu Delpher.

Sumber sekunder merupakan dokumen atau sebuah Pustaka yang ditulis berdasarkan bukti-bukti dari sumber pertama, penulis menemukan beberapa sumber sekunder yang bisa digunakan dalam menunjang proses penelitian diantaranya:

1. Pustaka Selayang Pandang Sejarah Perkeretaapian di Indonesia 1867-2014 karya Ibnu Murti Hariyadi. Intinya membahas mengenai perjalanan perkereta

apian di Indonesia terutama Pt. KAI mulai dari masa kolonial sampai ke masa sekarang. Peneliti mendapatkan buku ini dari e-commerce

2. Pustaka Penguasaan Tanah dan Tenaga Kerja di Jawa di Masa Kolonial karya Jan Breman 1983. Intinya membahas mengenai perkembangan kepemilikan tanah di Jawa pada masa kolonial, kondisi buruh di Jawa, dan membahas mengenai kondisi industri gula dan buruh gula. Peneliti mendapatkan buku ini dari e-commerce
3. Pustaka Sejarah Kereta Api di Priangan karya Agus Mulyana. Intinya membahas mengenai perkembangan perkereta apian di Priangan, proses pembangunannya, para pekerja, serta dampak bagi industri disekitarnya. Dan membahas mengenai perusahaan kereta api negara (SS) dalam perannya di priangan. Peneliti mendapatkan buku ini dari e-commerce
4. Pustaka Memperkuat Simpul Ekonomi Kerakyatan Wilayah Pesisir Bank Indonesia Dan Perkembangan Ekonomi Cirebon karya Abdul Wahid dkk. Intinya membahas mengenai perkembangan perekonomian di Cirebon, dari masa ke masa didalamnya juga membahas mengenai kondisi industri gula dan berbagai industri utama masyarakat Cirebon, juga membahas mengenai pribumi yang tinggal dan bekerja di Cirebon. Peneliti mendapatkan buku ini dari website Bank Indonesia.

### **1.6.2. Kritik Sumber**

Kritik adalah sebuah kegiatan pengujian secara kritis terhadap sumber-sumber sejarah yang telah ditemukan, untuk memperoleh otentisitas dan kredibilitas. Dalam metode sejarah dikenal dengan cara melakukan kritik

eksternal dan kritik internal Kritik eksternal adalah cara melakukan verifikasi atas pengujian terhadap aspek-aspek luar dari sumber sejarah.

1) *Gedenboek der Saatsspoor en Tramwegen in Nederlandsche Indie 1875-1925*. Kritik ekstern yang penulis lakukan pada sumber primer ini adalah jenis kertas yang digunakan, jenis tulisan yang digunakan merupakan ciri khas dari dokumen yang dikeluarkan pada masa kolonial, selain itu di dalamnya terdapat logo Kerajaan Belanda, dan penulisnya merupakan S. A. Reitsma yang merupakan *Hoofdambtenaar* didalam perusahaan SS jadi penulisnya kredibel dan bisa dipertanggung jawabkan selain itu perilsan arsip ini juga masih sezaman dengan masalah yang penulis ambil. Kritik internal yang penulis lakukan adalah isi dari arsip ini relevan dengan keadaan masa itu karena ada beberapa sumber primer lain didalamnya misalkan sketsa pembangunan jalur Cirebon-Kroya, jalur Cikampek-Cirebon, dan ada catatan atau tulisan tangan yang dimasukkan sebagai sumber.

2) *Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij Statuten*, kritik ekstern yang penulis lakukan kepada arsip ini adalah asal dari arsip ini, di mana merupakan arsip yang dikeluarkan langsung oleh internal perusahaan SCS, selain itu arsip ini diberikan oleh pemerintah Hindia Belanda kepada Koninklijk Instituut sehingga keaslian sumber ini bisa di pertanggung jawabkan ditandai dengan cap Koninklijk Instituut, selain itu arsip ini dikeluarkan pada tahun 1895 yang mana saat SCS menerima konsesi dan sezaman dengan masalah yang penulis ambil. Kritik intern yang penulis lakukan adalah dari mencari kebenaran dari isi di dalam arsip di mana di dalam arsip ini membahas

mengenai internal perusahaan SCS, didalamnya juga disebutkan nama-nama yang menjadi petinggi perusahaan.

3) *Nederlandsch-Indische Spoorwegpolitiek*, kritik ekstern yang penulis lakukan adalah untuk mengetahui sumber arsip ini dan mendapatkan hasil bahwa arsip ini merupakan sebuah disertasi yang ditulis oleh Ruurd Auke Jellema untuk memperoleh gelas Dokter di Ilmu Komresil Handels Hoogeschool Rotterdam,. Kertas, jenis tinta, dan jenis tulisan yang digunakan merupakan ciri khas di masa kolonial dan masih menggunakan mesin tik, kemudian di dalamnya juga terdapat stempel dari Koninklijke Bibliotheek (KB), tahun penerbitan arsip ini adalah 1929 dan masih sezaman dengan masalah yang penulis angkat. Kritik intern yang penulis lakukan adalah mengenai isi dari arsip dan sumber yang digunakan di dalam arsip, di mana isinya relevan dengan pembahasan yang penulis angkat dan sumber-sumbernya menggunakan sumber internal lain seperti dokumen pemerintah, arsip perusahaan dan wawancara dari pejabat perusahaan.

### **1.6.3. Interpretasi**

Interpretasi merupakan tahapan dalam menafsirkan fakta sejarah yang diperoleh setelah melakukan kritik sumber. Interpretasi merupakan suatu usaha untuk memahami dan menghubungkan fakta sejarah yang diperoleh sehingga menjadi satu kesatuan yang utuh dan rasional. Penulis melakukan interpretasi dengan metode hermeneutika.

1) *Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij Statuten* tidak menyebutkan secara rinci hierarki yang ada di perusahaan SCS namun penulis

menafsirkannya sebagai sebuah hierarki dilihat dari peran, tugas serta tanggung jawab beberapa posisi yang disebutkan dalam arsip penulis tafsirkan dan tulis kembali sebagai sebuah hierarki perusahaan.

- 2) *Gedenboek der Saatsspoor en Tramwegen in Nederlandsche Indie 1875-1925*. Tidak menyebutkan mengenai tujuan pembangunan jalur secara rinci hanya secara umum, namun penulis menafsirkannya sebagai tujuan pembangunan jalur secara rinci jika dilihat dari letak stasiun, penempatan jalur dan tujuan disambungkannya Jawa melalui kereta api sebagai sebuah cara agar memudahkan mobilitas pasukan dan pasokan.
- 3) *Nederlandsch-Indische Spoorwegpolitiek*. Tidak menyebutkan proses pembangunan jalur di Karesidenan Cirebon secara rinci, namun lebih menjelaskan tentang latar belakang dan perpolitikan dibalik pembangunan jalur ini. Maka penulis menghubungkannya dengan proses pembangunan dari sumber lain sehingga menghasilkan fakta sejarah yang utuh.

#### **1.6.4. Historiografi**

Tahapan terakhir dari penelitian ini adalah Historiografi. Historiografi merupakan tahap penulisan sejarah yang dilakukan oleh peneliti guna memaparkan, menyajikan, dan menyatukan hasil penafsiran dari beberapa sumber yang telah di dapat. Apabila seorang peneliti sudah dapat membangun ide-ide mengenai suatu hubungan antara fakta yang satu dengan yang lainnya, maka sejarawan dapat menuliskannya ke dalam penulisan sejarah (historiografi).

## 1.7 Sistematika Pembahasan

Sistematika yang akan digunakan oleh penulis mengacu pada panduan pedoman penulisan karya ilmiah dari Jurusan Pendidikan Sejarah Universitas Siliwangi:

Bab I, Penulis akan menjelaskan latar belakang masalah dalam penelitian ini yang menjelaskan peranan perusahaan kereta api SCS dan SS dalam perkembangan industri gula di Cirebon 1897-1930, Rumusan masalah yang disesuaikan dengan latar belakang, tujuan penelitian, tujuan teoritis, metode penelitian serta sistematika pembahasan.

Bab II, Penulis akan membahas mengenai awal perkembangan ekonomi di Cirebon sebelum industri gula berkembang, selanjutnya awal mula dari muncul dan berkembangnya industri gula di Cirebon sebelum pembangunan jalur kereta api pertama.

Bab III, Penulis akan membahas mengenai perkembangan perusahaan kereta api Semarang-Cirebon Strootam Maatschappij (SCS) Dan Statsspoorwogen (SS) di Cirebon mulai dan awal kemunculan perusahaan ini, awal pembuatan jalur kereta api milik mereka serta perkembangannya dalam periode 1897-1930.

Bab IV, Penulis akan membahas mengenai peranan perusahaan kereta api Semarang-Cirebon Strootam Maatschappij (SCS) Dan Statsspoorwogen(SS) dalam perkembangan Industri gula di Cirebon pada masa 1897-1930 di mana kedua perusahaan ini membuat jalur kereta api di Cirebon dengan tujuan membantu industri gula dalam memudahkan ekspor serta angkutannya.

Bab V, Penulis memasukkan kesimpulan dan saran dari keseluruhan pembahasan materi yang sudah disampaikan di bab-bab sebelumnya. Dan penulis mengharapkan adanya saran yang membangun untuk kebaikan penelitian dan penulis itu sendiri.