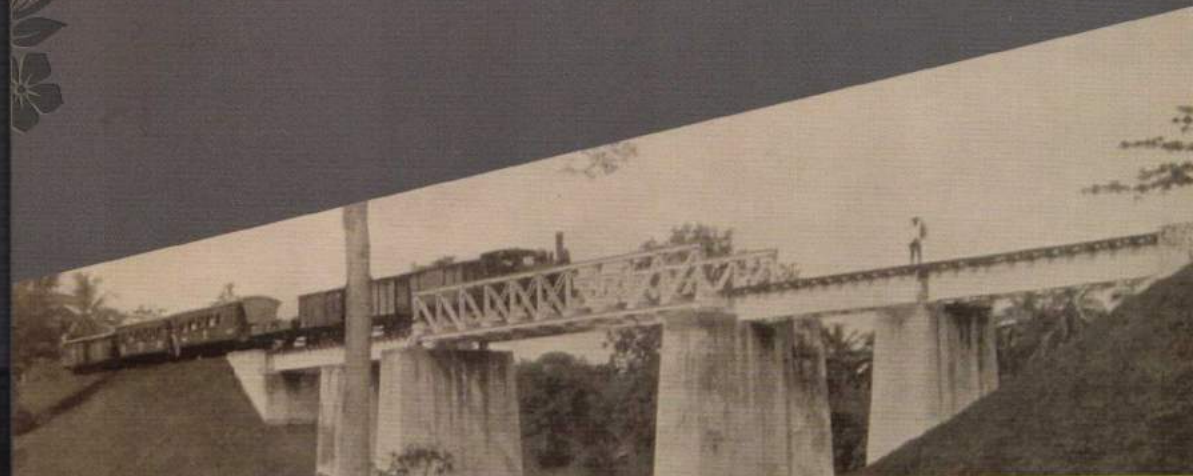




ARKEOLOGI TRANSPORTASI

Perspektif Ekonomi dan Kewilayahan
Keresidenan Banyumas 1830-1940an



PURNAWAN BASUNDORO

ARKEOLOGI TRANSPORTASI

Aspek Sosial dan Kewilayahan
Perdagangan Banyumas 1830-1940an



Universitas Padjadjaran
Bandung

Pasal 113 Undang-undang Nomor 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta:

- (1) Setiap Orang yang dengan tanpa hak melakukan pelanggaran hak ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf i untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp100.000.000 (seratus juta rupiah).
- (2) Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf c, huruf d, huruf f, dan/atau huruf h untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
- (3) Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf e, dan/atau huruf g untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).
- (4) Setiap Orang yang memenuhi unsur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang dilakukan dalam bentuk pembajakan, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp4.000.000.000,00 (empat miliar rupiah).

ARKEOLOGI TRANSPORT

Perspektif Ekonomi dan Kebijakan
Residensi Banyumas 183

Dr. PRADIMAN BASUNDORO, S.S., M.H.

Departemen Ilmu Sejarah

Universitas Airlangga

Jember, Jember



Airlangga
University
Press

Pusat Penerbitan
Universitas Airlangga

Tahun 2014 tentang Hak Cipta:

hak melakukan pelanggaran hak ekonomi Pasal 9 ayat (1) huruf i untuk Penggunaan Pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp100.000.000 (seratus juta rupiah).

hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang hak ekonomi Pencipta atau pemegang hak ekonomi Pasal 9 ayat (1) huruf c, huruf d, huruf f, dan/atau huruf g secara komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp100.000.000 (seratus juta rupiah).

hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang hak ekonomi Pencipta atau pemegang hak ekonomi Pasal 9 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf e, dan/atau huruf g secara komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp100.000.000 (seratus juta rupiah).

unsur sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf e, dan/atau huruf f, dan/atau huruf g secara komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp100.000.000 (seratus juta rupiah).

ARKEOLOGI TRANSPORTASI

Perspektif Ekonomi dan Kewilayahan
di Residennan Banyumas 1830-1940an

Dr. **PERJANJIAN BASUNDORO, S.S., M.Hum**

Departemen Ilmu Sejarah

Universitas Airlangga

Jember, Jember



Airlangga
University
Press

Pusat Penerbitan dan Percetakan
Universitas Airlangga

ARKEOLOGI TRANSPORTASI:

Perspektif Ekonomi dan Kewilayahan Keresidenan Banyumas 1830–1940an
Purnawan Basundoro

Perpustakaan Nasional RI. Data Katalog Dalam Terbitan (KDT)

Basundoro, P.

Arkeologi Transportasi: Perspektif Ekonomi dan Kewilayahan Keresidenan Banyumas 1830–1940an/Purnawan Basundoro. -- Surabaya: Airlangga University Press, 2019.

xvi, 240 hlm. ; 23 cm

ISBN 978-602-473-091-8

1. Transportasi - Sejarah. I. Judul.

809.933 558

Penerbit

AIRLANGGA UNIVERSITY PRESS

No. IKAPI: 001/JTI/95

No. APPTI: 001/KTA/APPTI/X/2012

AUP 820.17/03.19

Layout : Akhmad Riyanto
Desain Sampul : Rixvan

Kampus C Unair, Mulyorejo Surabaya 60115

Telp. (031) 5992246, 5992247

Fax. (031) 5992248

E-mail: adm@aup.unair.ac.id

Dicetak oleh:

Pusat Penerbitan dan Percetakan Universitas Airlangga (AUP)
(OC 146/03.19/AUP-B5E)

Cetakan pertama — 2019

Dilarang mengutip dan/atau memperbanyak tanpa izin tertulis dari Penerbit sebagian atau seluruhnya dalam bentuk apa pun.

PENG WAKIL BUPATI B

Assalamu'alaikum warohmatullahi wab

Pemerintah Kabupaten Ba
terbitnya buku *ARKEOLO
dan Kewilayahan Keresidenan*
oleh Dr. Purnawan Basundoro, S.S.,
kelahiran Banjarnegara. Buku ini di
bagi para ilmuwan yang berasal da
langkah yang sama, membedah be
di bekas Wilayah Keresidenan Bany
Kabupaten Banjarnegara.

Banjarnegara adalah satu dari e
dalam wilayah Keresidenan Banyum
ekonomi, dan perkembangan wila
wilayah Keresidenan Banyumas te
yang terkait antara satu dengan lain
bukti secara fisik masih bisa diker
masyarakat dan bentuk kearifan l
seni. Rangkaian peristiwa yang per
Banyumas, khususnya Banjarnegar
membaca buku ini semakin memaha
masa ke masa.

Pemerintah Kabupaten Banjarneg
terbitnya buku ini. Pernyataan terse
Kabupaten Banjarnegara 2017–2022
Banjarnegara Bermartabat dan Sejah
berbagai potensi yang dimiliki serta

denan Banyumas 1830–1940an

atalog Dalam Terbitan (KDT)

Perspektif Ekonomi dan
nyumas 1830–1940an/Purnawan
irlangga University Press,

I. Judul.

809.933 558

ampus C Unair, Mulyorejo Surabaya 60115

lp. (031) 5992246, 5992247

x. (031) 5992248

mail: adm@aup.unair.ac.id

rsitas Airlangga (AUP)

nyak tanpa izin tertulis dari
m bentuk apa pun.

PENGANTAR

WAKIL BUPATI BANJARNEGARA

Assalamu'alaikum warohmatullahi wabarokatuh

Pemerintah Kabupaten Banjarnegara sangat mengapresiasi terbitnya buku *ARKEOLOGI TRANSPORTASI Perspektif Ekonomi dan Kewilayahan Keresidenan Banyumas 1830-1940an* yang ditulis oleh Dr. Purnawan Basundoro, S.S., M.Hum., seorang akademisi muda kelahiran Banjarnegara. Buku ini diharapkan menjadi pemantik semangat bagi para ilmuwan yang berasal dari Banjarnegara untuk melakukan langkah yang sama, membedah berbagai potensi istimewa yang ada di bekas Wilayah Keresidenan Banyumas dan lebih khusus lagi adalah Kabupaten Banjarnegara.

Banjarnegara adalah satu dari empat kabupaten yang dahulu masuk dalam wilayah Keresidenan Banyumas. Permasalahan terkait transportasi, ekonomi, dan perkembangan wilayah dari empat kabupaten dalam wilayah Keresidenan Banyumas tempo dulu memiliki benang merah yang terkait antara satu dengan lainnya. Di beberapa tempat, beberapa bukti secara fisik masih bisa dikenali, termasuk pula adat kebiasaan masyarakat dan bentuk kearifan lokal berupa ujaran maupun karya seni. Rangkaian peristiwa yang pernah terjadi di wilayah Keresidenan Banyumas, khususnya Banjarnegara, akan mendorong siapa pun yang membaca buku ini semakin memahami tentang wilayah Banyumas dari masa ke masa.

Pemerintah Kabupaten Banjarnegara sangat berkepentingan dengan terbitnya buku ini. Pernyataan tersebut terkait dengan Visi Pemerintah Kabupaten Banjarnegara 2017–2022, yaitu “Mewujudkan Masyarakat Banjarnegara Bermartabat dan Sejahtera”. Memahami Banjarnegara dari berbagai potensi yang dimiliki serta dinamika kehidupan yang dialami

masyarakatnya dari waktu ke waktu akan menjadi pijakan yang kuat guna pelaksanaan pembangunan berikutnya.

Akhirnya, kepada Dr. Purnawan Basundoro, S.S., M.Hum., kami sampaikan terima kasih dan selamat atas selesainya penulisan buku ini. Semoga segera menyusul karya-karya berikutnya. Salam hangat untuk semua pembaca.

Wassalamu'alikum warrohmatullohi wabarokatuh

Banjarnegara, 1 April 2019

H. Syamsudin, S.Pd., M.Pd

PR
Salah satu sifat manusia adalah berpindah dari tempat ke tempat lain. Mereka tidak mengandalkan kaki yang berjalan atau berlari, namun cara semacam lain yang mengatasi keterbatasan jumlah barang yang dapat dibawa. Ketika keinginan manusia terhadap barang-barang pun membutuhkan alat bantu yang lebih canggih untuk membawa mereka ke tujuan yang diinginkan, tidak saja membantu manusia untuk berpindah, tetapi membantu membawa barang dalam jumlah yang banyak.

Selama berabad-abad, sejarah manusia menunjukkan berjalan amat lamban. Alat transportasi yang digunakan masyarakat waktu itu hanya mampu membawa lebih dari beberapa puluh kilometer per jam. Hal ini juga terjadi pada daya tampung perantara yang masih terbatas. Kondisi semacam ini menunjukkan bahwa hal yang memiliki hubungan erat dengan pertumbuhan ekonomi dan perluasan pasar signifikan baru terjadi pada akhir abad ke-19. Mulai saat itu, pemerintah mulai memikirkan pentingnya transportasi sebagai kebijakan liberalisasi ekonomi. Penggunaan teknologi kereta api yang semakin maju banyak hal secara signifikan di penerapannya.

Keresidenan Banyumas, seluasnya bagian tengah, merupakan salah satu wilayah yang juga dipengaruhi oleh sektor transportasi tersebut cukup tertutup yang se

tu akan menjadi pijakan yang kuat guna
utnya.

awan Basundoro, S.S., M.Hum., kami
nat atas selesainya penulisan buku ini.
tanya berikutnya. Salam hangat untuk

abarokatuh

Banjarnegara, 1 April 2019

H. Syamsudin, S.Pd., M.Pd

PRAKATA

Salah satu sifat manusia adalah bergerak, aktif berpindah dari satu tempat ke tempat lain. Pergerakan manusia pada awalnya hanya mengandalkan kaki yang mereka miliki dengan cara berjalan kaki atau berlari, namun cara semacam itu memiliki keterbatasan jarak tempuh dan keterbatasan jumlah barang yang bisa ikut dibawa dalam berpindah. Ketika keinginan manusia terhadap jarak tempuh semakin jauh, mereka pun membutuhkan alat bantu berupa sarana transportasi yang bisa membawa mereka ke tujuan yang dikehendaki. Sarana transportasi tidak saja membantu manusia menempuh jarak yang jauh, namun juga membantu membawa barang dalam jumlah yang lebih banyak.

Selama berabad-abad, sejarah perkembangan transportasi di Indonesia berjalan amat lamban. Alat transportasi yang berhasil diciptakan oleh masyarakat waktu itu hanya mampu menempuh jarak tempuh yang tidak lebih dari beberapa puluh kilometer dalam hitungan hari. Hal yang sama juga terjadi pada daya tampung pada alat-alat transportasi tersebut yang masih terbatas. Kondisi semacam itu tentu saja berdampak pada berbagai hal yang memiliki hubungan erat dengan sektor transportasi, seperti pertumbuhan ekonomi dan perluasan wilayah permukiman. Perubahan signifikan baru terjadi pada akhir abad ke-19 ketika pemerintah kolonial mulai memikirkan pentingnya transportasi massal untuk mendukung kebijakan liberalisasi ekonomi yang mulai dijalankan tahun 1870. Penggunaan teknologi kereta api yang dimulai di Jawa telah mengubah banyak hal secara signifikan di pulau terpadat di Indonesia ini.

Keresidenan Banyumas, sebuah wilayah yang terdapat di Jawa bagian tengah, merupakan salah satu wilayah yang perkembangannya juga dipengaruhi oleh sektor transportasi. Pada periode awal, wilayah tersebut cukup tertutup yang sebagian besar disebabkan oleh faktor

geografis. Faktor geografis hanya bisa ditaklukkan melalui tindakan yang cukup radikal dengan menggunakan berbagai alat bantu, salah satunya alat transportasi yang dibuat oleh manusia. Keberadaan alat transportasi mampu menaklukkan sungai yang deras, kawasan pegunungan yang tinggi, padang pasir yang kering, dan lain-lain. Keterhubungan antarwilayah menggunakan peralatan transportasi dengan sendirinya membuka isolasi wilayah tersebut. Wilayah Banyumas mengalami perubahan drastis setelah dilewati jalur-jalur transportasi modern yang mampu mengangkut manusia dan barang dalam jumlah massal, yaitu kereta api. Keberadaan transportasi kereta api di Banyumas sejak akhir abad ke-19 berdampak signifikan terhadap perkembangan wilayah dan mempercepat pertumbuhan ekonomi.

Buku ini secara mendalam membahas perubahan-perubahan mendasar di wilayah Keresidenan Banyumas sejalan dengan perkembangan infrastruktur transportasi. Perkembangan yang terjadi selama periode yang diteliti telah menjadi dasar yang kuat bagi perkembangan wilayah Banyumas saat ini. Kategori administrasi Keresidenan Banyumas memang sudah sejak lama terhapus, namun secara faktual daerah-daerah yang awalnya merupakan bagian dari kategori administrasi tersebut masih tetap menyatu, disatukan oleh identitas budaya dan diikat oleh kesamaan nasib masa lampau.

Sampai saat ini, buku yang mengkaji wilayah Banyumas masih belum banyak. Kalaupun sudah ada, sebagian masih fokus pada kajian budaya, bahasa, serta sejarah Banyumas pada periode yang paling awal. Kehadiran buku ini dimaksudkan untuk mengisi kekosongan literatur mengenai sejarah Banyumas periode modern atau kontemporer, sejak abad ke-19 sampai pertengahan abad ke-20. Melalui buku ini, pembaca diajak untuk berpesiar menembus lorong waktu ke masa lampau dan setelahnya kemudian menjadi paham mengapa wilayah Banyumas kontemporer menjadi seperti yang kita lihat saat ini. Itulah guna sejarah, yaitu memahami masa kini dengan berpijak kepada masa lampau.

Dengan selesainya buku ini, saya mengucapkan terima kasih kepada berbagai pihak yang telah memberi kontribusi. Pertama adalah istri saya, Andjarwati Noordjanah, yang terlibat aktif pada proses pencarian sumber

sa ditaklukkan melalui tindakan yang an berbagai alat bantu, salah satunya manusia. Keberadaan alat transportasi yang deras, kawasan pegunungan ering, dan lain-lain. Keterhubungan atan transportasi dengan sendirinya ut. Wilayah Banyumas mengalami jalur-jalur transportasi modern yang n barang dalam jumlah massal, yaitu si kereta api di Banyumas sejak akhir terhadap perkembangan wilayah dan mi.

membahas perubahan-perubahan anyumas sejalan dengan perkembangan bangan yang terjadi selama periode ang kuat bagi perkembangan wilayah strasi Keresidenan Banyumas memang n secara faktual daerah-daerah yang kategori administrasi tersebut masih titas budaya dan diikat oleh kesamaan

mengkaji wilayah Banyumas masih da, sebagian masih fokus pada kajian umas pada periode yang paling awal. n untuk mengisi kekosongan literatur ode modern atau kontemporer, sejak ad ke-20. Melalui buku ini, pembaca s lorong waktu ke masa lampau dan aham mengapa wilayah Banyumas kita lihat saat ini. Itulah guna sejarah, n berpijak kepada masa lampau.

aya mengucapkan terima kasih kepada i kontribusi. Pertama adalah istri saya, at aktif pada proses pencarian sumber

di berbagai lokasi, utamanya di Kota Purwokerto. Di kota legendaris tersebut kami berdua sempat bertemu dengan kolektor arsip yang sangat tekun dan murah berbagi informasi tentang Banyumas. Beliau adalah Dokter Soedarmadji. Beliau bahkan dengan sukarela memberikan berbagai koleksi pentingnya untuk dibaca dan difotokopi. Kepada beliau saya mengucapkan terima kasih yang tak terhingga, semoga amal kebbaikannya diterima oleh Allah SWT dan diberi ganti yang setimpal oleh-Nya. Ucapan terima kasih juga kami haturkan kepada Prof. Dr. Bambang Purwanto, M.A. yang telah memberikan masukan dan saran penting untuk perbaikan naskah awal buku ini. Sketsa sebagian peta di buku ini digambar ulang oleh Alfin Febrian Basundoro. kepadanya saya ucapkan terima kasih atas bantuannya. Kepada Jardin Urbania Basundoro juga diucapkan terima kasih atas kontribusinya dalam penelusuran foto-foto lama di internet.

Ucapan terima kasih juga saya sampaikan kepada wakil Bupati Banjarnegara, Bapak H. Syamsudin, S.Pd., M.Pd. yang telah bersedia menulis pengantar untuk buku ini. Buku ini sepenuhnya saya dedikasikan kepada tanah tumpah darah saya, Banyumas, yang terdiri atas daerah administrasi Kabupaten Banyumas, Banjarnegara, Cilacap, dan Purbalingga. Walau sebagian besar naskah awal buku ini dikerjakan di rantau, tetapi dalam pengerjaannya, imajinasi dan bayangan tidak pernah lepas dari Banyumas, tanah tumpah darah yang tidak akan pernah saya lupakan selamanya. Saya menyadari buku ini masih banyak kekurangan, sehingga saya berharap sudilah para pembaca memberikan masukan-masukan untuk perbaikan di masa mendatang.

Surabaya, 1 April 2019

Purnawan Basundoro

DAFTAR ISI

Pengantar Wakil Bupati Banjarnegara	v
Prakata	vii
Daftar Gambar	xii
Daftar Tabel	xv
BAB 1 TRANSPORTASI SEBAGAI PEMBUKA ISOLASI	1
Peran Penting Sektor Transportasi	1
Studi tentang Banyumas	9
BAB 2 KONDISI GEOGRAFI DAN POLITIK BANYUMAS AWAL ABAD KE-19	13
Geografi Banyumas	14
Penduduk dan Penyebaran Permukiman	17
Konstelasi Politik	23
Persentuhan Awal dengan Para Pendetang Eropa	28
Perang Diponegoro	32
BAB 3 JARINGAN TRANSPORTASI DI BANYUMAS AWAL ABAD KE-19	35
Jaringan Jalan Darat	35
Alat Transportasi Darat	39
Transportasi Sungai	42
Pantai Cilacap, Embrio Pelabuhan Cilacap	46
BAB 4 KEBIJAKAN TANAM PAKSA DI BANYUMAS	49
Pengambilalihan Wilayah Banyumas oleh Belanda	51
Pembenahan Infrastruktur Pengangkutan: Penggalan Terusan Kaliyasa	55
Perkembangan Perkebunan di Banyumas	63

BAB 5 SARANA TRANSPORTASI SE	Pengangkutan Hasil Perkebu Pengangkutan Barang dari I Aktivitas Pelabuhan Cilacap
BAB 6 ERA EKONOMI LIBERAL	Peran Swasta dalam Pengar Pengembangan Infrastrukt
BAB 7 MODERNISASI TRANSPORT	Jaringan Kereta Api di Bany Kereta Api <i>Serajoedal Stoomtr</i> Angkutan Darat non-Kereta
BAB 8 PERKEMBANGAN WILAYAH	Perkembangan Wilayah
	Perluasan Permukiman
BAB 9 MOBILITAS ORANG DAN BA	Mobilitas Orang
	Mobilitas Barang
BAB 10 PENUTUP	EKS KERESIDENAN BANYUM
	Perkembangan Perkotaan
	Nasib Kereta Api Lembah Se

Daftar Pustaka

DAFTAR ISI

.....	v	BAB 5 SARANA TRANSPORTASI SELAMA MASA TANAM PAKSA	79
.....	vii	Pengangkutan Hasil Perkebunan ke Pelabuhan	80
.....	xii	Pengangkutan Barang dari Pelabuhan ke Pedalaman	87
.....	xv	Aktivitas Pelabuhan Cilacap	89
DAFTAR PEMBUKA ISOLASI	1	BAB 6 ERA EKONOMI LIBERAL	95
Transportasi	1	Peran Swasta dalam Pengangkutan Produk Pemerintah	99
.....	9	Pengembangan Infrastruktur Transportasi	107
DAFTAR POLITIK BANYUMAS AWAL	13	BAB 7 MODERNISASI TRANSPORTASI	119
.....	14	Jaringan Kereta Api di Banyumas	121
.....	17	Kereta Api <i>Serajoedal Stoomtram Maatschappij</i> (SDS)	124
.....	23	Angkutan Darat non-Kereta Api	146
.....	28	BAB 8 PERKEMBANGAN WILAYAH DAN PERMUKIMAN	157
.....	32	Perkembangan Wilayah	159
DAFTAR POLISI DI BANYUMAS AWAL ABAD	35	Perluasan Permukiman	177
.....	35	BAB 9 MOBILITAS ORANG DAN BARANG	185
.....	39	Mobilitas Orang	186
.....	42	Mobilitas Barang	194
.....	46	BAB 10 PENUTUP	203
DAFTAR POLISI DI BANYUMAS	49	EKS KERESIDENAN BANYUMAS PERIODE KONTEMPORER	205
.....	51	Perkembangan Perkotaan	205
.....	55	Nasib Kereta Api Lembah Serayu	216
.....	63	Daftar Pustaka	223

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.	Lahan pertanian di daerah Purbalingga awal abad ke-20	21
Gambar 2.	Lukisan Pangeran Diponegoro dan Basah Prawirodirdjo	33
Gambar 3.	Peta Kawasan Banyumas semasa Perang Diponegoro.	34
Gambar 4.	Peta kawasan Banyumas pada pertengahan abad ke-18.....	37
Gambar 5.	Peta jaringan jalan darat di Banyumas awal abad ke-19	38
Gambar 6.	Pedagang alat-alat dapur menjajakan dagangan dengan memikulnya	40
Gambar 7.	Gerobak yang ditarik sapi merupakan salah satu alat transportasi darat di Banyumas.....	42
Gambar 8.	Jaringan sungai di Banyumas	43
Gambar 9.	Anak-anak Eropa berenang di tepian Sungai Serayu...	45
Gambar 10.	Nelayan di Pantai Cilacap 1930-an	46
Gambar 11.	Kondisi kanal Kali Yasa pada tahun 1908	61
Gambar 12.	Posisi gudang kopi	82
Gambar 13.	Peta Kota Banyumas tahun 1925.....	86
Gambar 14.	Pelabuhan Cilacap Tahun 1908	91
Gambar 15.	Pengangkutan tebu di Ajibarang menggunakan gerobak dengan tenaga manusia.....	108
Gambar 16.	Perkebunan tebu di Keresidenan Banyumas	111
Gambar 17.	Pabrik Gula Klampok 1920	113
Gambar 18.	Peresmian jembatan Sungai Pelus yang menghubungkan Desa Kedungmalang dan Desa Pabuwaran di Purwokerto sekitar tahun 1920-an	116
Gambar 19.	Jembatan kecil di Desa Banteran tahun 1926	118
Gambar 20.	Stasiun kereta api di kawasan Pelabuhan Cilacap	122
Gambar 21.	Gerbong kereta api di pabrik gula Klampok tahun 1915	127
Gambar 22.	Jalur kereta api SDS yang berada di tepi sungai Serayu	132

Gambar 23.	Peta jalur Kereta Api SD Banyumas.....	
Gambar 24.	Kereta api SDS sedang sekitar Kota Banjarnegara	
Gambar 25.	Stasiun kereta api SDS	
Gambar 26.	Salah satu lokomotif p	
Gambar 27.	Jembatan kereta api m Serayu di Patikraja	
Gambar 28.	Bus milik perusahaan penumpang dari Wonorejo	
Gambar 29.	Para pegawai kantor K bus milik SDS untuk tahun 1930-an.....	
Gambar 30.	Kantor Residen Banyumas 1930-an	
Gambar 31.	Pasar Wage tahun 1930	
Gambar 32.	<i>Vereeniging Kliniek Purwokerto</i> bakal Rumah Sakit	
Gambar 33.	<i>Tram Hotel</i> milik perusahaan tahun 1915.....	
Gambar 34.	Kantor Asisten Residen	
Gambar 35.	Sosietet di Cilacap tahun masyarakat Eropa di Cilacap	
Gambar 36.	Pasar Cilacap tahun 190	
Gambar 37.	Peta Kota Cilacap tahun	
Gambar 38.	Permukiman di daerah awal abad ke-20.....	
Gambar 39.	Parade <i>Veldpolitie</i> dengan alun Purwokerto tahun	
Gambar 40.	Sebuah kapal sedang Pelabuhan Cilacap tahun	
Gambar 41.	Alun-alun Purbalingga	
Gambar 42.	Pasar Wage Purwokerto	
Gambar 43.	Terminal Kebondalem pembukaan tahun 1954	

R GAMBAR

Perah Purbalingga awal abad ke-20 21
 Diponegoro dan Basah Prawirodirdjo 33
 Banyumas semasa Perang Diponegoro. 34
 Banyumas pada pertengahan abad 37
 Kerat di Banyumas awal abad ke-19 38
 Pur menjajakan dagangan dengan 40
 Sapi merupakan salah satu alat 42
 Banyumas 43
 Menang di tepian Sungai Serayu... 45
 Cilacap 1930-an 46
 Banyumas pada tahun 1908 61
 82
 tahun 1925 86
 tahun 1908 91
 Ajibarang menggunakan gerobak 108
 Residenan Banyumas 111
 tahun 1920 113
 Sungai Pelus yang menghubungkan 116
 Desa Baban di Purwokerto 118
 Kawasan Pelabuhan Cilacap 122
 Pabrik gula Klampok tahun 1915 127
 yang berada di tepi sungai Serayu 132

Gambar 23. Peta jalur Kereta Api SDS dan SS yang melewati wilayah Banyumas 134
 Gambar 24. Kereta api SDS sedang melintasi sebuah jembatan di sekitar Kota Banjarnegara..... 135
 Gambar 25. Stasiun kereta api SDS di Kota Purwokerto tahun 1900. 137
 Gambar 26. Salah satu lokomotif penarik kereta api SDS..... 140
 Gambar 27. Jembatan kereta api milik SDS yang melintasi sungai Serayu di Patikraja 144
 Gambar 28. Bus milik perusahaan Kereta Api SDS yang melayani penumpang dari Wonosobo ke Parakan pulang pergi 146
 Gambar 29. Para pegawai kantor Kabupaten Banyumas menyewa bus milik SDS untuk rekreasi ke Candi Borobudur tahun 1930-an..... 154
 Gambar 30. Kantor Residen Banyumas di Kota Banyumas tahun 1930-an 166
 Gambar 31. Pasar Wage tahun 1930-an 167
 Gambar 32. *Vereeniging Kliniek Purwokerto* tahun 1923, merupakan cikal bakal Rumah Sakit Umum Purwokerto 169
 Gambar 33. *Tram Hotel* milik perusahaan kereta api SDS, dibangun tahun 1915..... 171
 Gambar 34. Kantor Asisten Residen Cilacap awal abad ke-20..... 172
 Gambar 35. Sositet di Cilacap tahun 1908, tempat berkumpul masyarakat Eropa di Cilacap 174
 Gambar 36. Pasar Cilacap tahun 1908 175
 Gambar 37. Peta Kota Cilacap tahun 1943 176
 Gambar 38. Permukiman di daerah Dataran Tinggi Dieng pada awal abad ke-20..... 180
 Gambar 39. Parade *Veldpolitie* dengan sepeda motor di sekitar alun-alun Purwokerto tahun 1923 187
 Gambar 40. Sebuah kapal sedang bongkar-muat barang di Pelabuhan Cilacap tahun 1930-an..... 197
 Gambar 41. Alun-alun Purbalingga tahun 1980-an 208
 Gambar 42. Pasar Wage Purwokerto tahun 1950-an 211
 Gambar 43. Terminal Kebondalem Purwokerto pada awal pembukaan tahun 1954 213

di Kota Banjarnegara saat ini (2019)	220
gamerta di sebelah timur Kota	
sudah rusak parah (2019)	220
kereta api SDS yang melintang di	
h di Kota Banjarnegara (2019)	221

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Perkiraan jumlah penduduk pulau jawa sebelum tahun 1830	19
Tabel 2. Kepadatan penduduk Pulau Jawa tahun 1800 (per km ²) .	19
Tabel 3. Jumlah penduduk Keresidenan Banyumas tahun 1830....	20
Tabel 4. Pembagian wilayah di Keresidenan Banyumas tahun 1830	54
Tabel 5. Persentase hasil panen untuk uang kehormatan para pejabat di tiap kabupaten di Keresidenan Banyumas tahun 1838.....	66
Tabel 6. Klasifikasi tanaman kopi di Keresidenan Banyumas tahun 1838.....	67
Tabel 7. Hasil panen kopi di Keresidenan Banyumas tahun 1833-1841	70
Tabel 8. Lokasi pengolahan indigo serta jumlah keluarga yang terlibat tahun 1838	74
Tabel 9. Pembagian gudang kopi di Keresidenan Banyumas tahun 1838.....	81
Tabel 10. Jumlah kopi yang terkumpul di masing-masing kabupaten (dalam pikul)	85
Tabel 11. Barang ekspor-impor yang terdapat di Pelabuhan Cilacap tahun 1832.....	90
Tabel 12. Jumlah kopi yang dikumpulkan di berbagai gudang oleh S. A. Thomas.....	102
Tabel 13. Jumlah kopi pemerintah dari Keresidenan Bagelen yang dikumpulkan di Banyumas.....	103
Tabel 14. Keuntungan Perusahaan Kereta Api Negara (<i>Staats-spoorwegen</i>) lintas Yogyakarta-Cilacap tahun 1888-1894...	123

Tabel 15. Stasiun dan halte SDS antara Maos-Banjarnegara sampai tahun 1917.....	133
Tabel 16. Jumlah penumpang di beberapa halte selama 10 hari pada tahun 1904.....	136
Tabel 17. Barang-barang yang diangkut ke Banyumas oleh kereta api S.D.S. Tahun 1896.....	138
Tabel 18. Barang-barang yang diangkut dari Banyumas oleh kereta api S.D.S. Tahun 1896.....	139
Tabel 19. Perbandingan jumlah kopi dengan gula yang diangkut dari Banyumas oleh kereta api SDS (dalam ton) tahun 1909-1919.....	142
Tabel 20. Keuntungan Perusahaan kereta api SDS dari muatan Penumpang dan Barang (dalam Gulden).....	143
Tabel 21. Angkutan pedati dan dokar di Banyumas awal tahun 1990-an.....	149
Tabel 22. Perkembangan jumlah alat angkut di Kota Purbalingga tahun 1893-1903.....	151
Tabel 23. Jumlah kendaraan bermotor di beberapa keresidenan di Pulau Jawa tahun 1927.....	155
Tabel 24. Perkembangan penduduk Keresidenan Banyumas.....	178
Tabel 25. Jumlah penumpang kereta api yang naik dan turun di setiap halte dan stasiun SDS tahun 1920-1924.....	189
Tabel 26. Jumlah gerbong penumpang yang dioperasikan oleh SDS Tahun 1920-1924.....	191
Tabel 27. Jenis barang yang diangkut Kereta Api SDS tahun 1910..	195
Tabel 28. Jumlah Kopra yang diangkut dari Beberapa Stasiun SDS ke Pelabuhan Cilacap Tahun 1931-1932 (dalam ton).....	198
Tabel 29. Jumlah barang yang dikirim dan diterima di seluruh stasiun SDS Tahun 1930-1933 (dalam ton).....	199
Tabel 30. Pendapatan perusahaan kereta api SDS dari pengoperasian kereta api tahun 1929-1934 (dalam Gulden)	201

TRANSPORTASI SEBA

Sejak lama manusia menya sarana penting yang ikut me beserta seluruh potensi y manusia hanya cukup mengguna serta pundaknya sendiri untuk me Namun, seiring dengan kebutuhan tersebut menyebabkan mereka mer pengangkutan yang bisa memindah dan lancar. Pada tahap-tahap awal, s alat angkut yang bersifat massal, r seperti sapi, kerbau, kuda, atau unta u Berlahan-lahan, alat transportasi mu

PERAN PENTING SEKTOR TRANSPOR

Transportasi mempunyai per sektor perekonomian karena kegiat bagian tidak terpisahkan dari aktiviti perindustrian, dan pertanian tidak lancar apabila bahan baku ataupun ditangkutan atau didistribusikan de dalam sektor transportasi, maka ke tersebut akan mengalami hambatan p

Edward K. Morlok, *Introduction to Transport* (New York: McGraw-Hill, Inc., 1978), hlm. 34.

Muhammadin Siregar, *Management Pengang* (Jakarta: 1988), hlm. 2.

antara Maos-Banjarnegara sampai	133
beberapa halte selama 10 hari	136
angkut ke Banyumas oleh kereta	138
angkut dari Banyumas oleh kereta	139
opi dengan gula yang diangkut	142
eta api SDS (dalam ton) tahun	143
n kereta api SDS dari muatan	149
(dalam Gulden)	151
okar di Banyumas awal tahun	155
lat angkut di Kota Purbalingga	178
otor di beberapa keresidenan di	189
k Keresidenan Banyumas	191
eta api yang naik dan turun di	195
SDS tahun 1920-1924.....	198
apang yang dioperasikan oleh	199
ut Kereta Api SDS tahun 1910..	201
gkut dari Beberapa Stasiun SDS	
nun 1931-1932 (dalam ton).....	
irim dan diterima di seluruh	
1933 (dalam ton)	
n kereta api SDS dari	
tahun 1929-1934 (dalam Gulden)	

BAB 1

TRANSPORTASI SEBAGAI PEMBUKA ISOLASI

Sejak lama manusia menyadari bahwa transportasi merupakan sarana penting yang ikut memengaruhi perkembangan masyarakat beserta seluruh potensi yang dimilikinya.¹ Pada mulanya, manusia hanya cukup menggunakan kepala, punggung, pinggang, serta pundaknya sendiri untuk mengangkut barang yang dibutuhkan. Namun, seiring dengan kebutuhan manusia yang bersifat massal, hal tersebut menyebabkan mereka mencari cara untuk menyelenggarakan pengangkutan yang bisa memindah barang dalam jumlah banyak, cepat, dan lancar. Pada tahap-tahap awal, sejalan dengan makin dibutuhkannya alat angkut yang bersifat massal, mulai digunakanlah tenaga hewan, seperti sapi, kerbau, kuda, atau unta untuk mempermudah pengangkutan. Perlahan-lahan, alat transportasi mulai berperan secara ekonomis.

PERAN PENTING SEKTOR TRANSPORTASI

Transportasi mempunyai peranan yang sangat penting dalam sektor perekonomian karena kegiatan pengangkutan biasanya menjadi bagian tidak terpisahkan dari aktivitas ekonomi.² Kegiatan perdagangan, perindustrian, dan pertanian tidak mungkin berjalan dengan baik dan lancar apabila bahan baku ataupun hasil-hasil produksi tidak dapat didatangkan atau didistribusikan dengan baik. Apabila terjadi hambatan dalam sektor transportasi, maka kegiatan pada sektor-sektor ekonomi tersebut akan mengalami hambatan pula, atau malah macet.

¹ Edward K. Morlok, *Introduction to Transportation Engineering and Planning*, (New York: McGraw Hill, Inc., 1978), hlm. 34.

² Muchtarudin Siregar, *Management Pengangkutan*, (Jakarta: Berdikari Student Study Club Union, 1968), hlm. 2.

Hal lain yang juga penting adalah melalui sistem transportasi, produsen dan konsumen suatu komoditas dapat bertemu. Tanpa sistem transportasi, keduanya merupakan bagian yang saling terpisah. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa sistem transportasi merupakan faktor pengintegrasi sektor-sektor perekonomian.³ Dengan alat transportasi, bahan-bahan baku yang dihasilkan di wilayah-wilayah pertanian misalnya, dapat diangkut ke daerah pengolahan dan selanjutnya didistribusikan ke pasar untuk dijualbelikan kepada konsumen.

Melalui sistem transportasi, integrasi tidak semata-mata antara konsumen dan produsen, tetapi juga meliputi integrasi ekonomi dalam lingkup geografis.⁴ Wilayah dengan aktivitas perekonomian yang berbeda-beda akan saling menyatu dengan perantara sebuah sistem transportasi. Untuk kajian yang lebih luas, studi Howard W. Dick telah mengungkapkan hal tersebut dengan mengedepankan sistem transportasi antarpulau yang telah mendorong proses integrasi ekonomi Indonesia.⁵

Studi tentang dinamika sistem transportasi telah banyak dilakukan, terutama sistem transportasi antarpulau, yaitu pelayaran.⁶ Di Indonesia, transportasi antarpulau telah mempunyai peranan yang sangat penting sejak berabad-abad yang lalu, terutama pada masa kejayaan perdagangan antarpulau. Walaupun demikian, studi mengenai sistem transportasi antarpulau ini belum diimbangi dengan studi tentang transportasi darat

³ *Ibid.*, hlm. 2.

⁴ John Alexander and Lay J. Gibson, *Economic Geography*, (New Jersey: Prentice Hall Inc. 1979), hlm. 324.

⁵ Howard W. Dick, "Perdagangan Antar Pulau, Pengintegrasian Ekonomi dan Timbulnya Suatu Perekonomian Nasional," dalam Anne Booth, et al., peny., *Sejarah Ekonomi Indonesia* (Jakarta: LP3ES, 1988), hlm. 399-434.

⁶ Beberapa studi yang secara khusus membicarakan masalah pelayaran antara lain Adrian Horridge, *The Perahu: Traditional Sailing Boat of Indonesia*, (Oxford: Oxford University Press, 1982); J. N. F. M. Compo, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij: Stoomvaart en Staatvorming in de Indische Archipel 1888-1914*, (Hilversum: Verloren, 1992).

yang dapat dikategorikan sebagai transportasi antarpulau di wilayah Indonesia yang meliputi juga jalur darat dari pantai dan pelabuhan, sistem transportasi ini memiliki pengaruh yang besar terhadap dinamika kegiatan ekonomi antara wilayah pedalaman dengan wilayah pesisir. Studi sejarah tentang transportasi darat di Knaap lebih banyak disebabkan oleh kaitannya dengan masalah ini.⁹

Perkembangan sistem transportasi di Indonesia mulai terasa sejak Daendels memulai pembangunan *Ommekeerderweg* dari tahun 1808 sampai ke Amoy sampai ke Panarukan.¹⁰ Hal ini merupakan sebuah upaya yang sangat spektakuler yang berdampak pada semakin terbukanya wilayah pedalaman terhadap dinamika ekonomi serta perkembangan angkutan di wilayah pedalaman. Selain transportasi sungai, tetapi tidak selamanya transportasi sungai yang cocok sebagai sarana transportasi.

Banyak dugaan yang mengatahkan bahwa transportasi semata-mata sebagai sebuah upaya untuk meningkatkan integrasi, tetapi apabila kita telaah lebih lanjut, pertimbangan utama tindakannya

⁹ Walaupun studi mengenai sejarah transportasi darat belum menjadi sebuah studi yang komprehensif dari studi sejarah yang lebih besar, lihatlah J. S. Farnivall, *Netherlands India: A Study in Economic Development*, (London: George Allen and Unwin Press, 1944); Sartono Kartodirjo, *Perubahan Sosial dan Budaya di Indonesia: Suatu Tinjauan Tentang Imperium*, (Jakarta: Gramedia, 1982); dan *Indonesia Under Colonial Rule In The Nineteenth Century*, (Melbourne: Monash University Australia, 1982).

¹⁰ Alexander, *op. cit.*, hlm. 337.

¹¹ G. J. Knaap, ed., *Changing Economy of the East Indies*, (Batavia: Royal Tropical Institut, 1989), hlm. 128.

¹² Farnivall, *op. cit.*, hlm. 128, lihat juga Knaap

g adalah melalui sistem transportasi komoditas dapat bertemu. Tanpa sistem an bagian yang saling terpisah. Dengan a sistem transportasi merupakan faktor ekonomian.³ Dengan alat transportasi di wilayah-wilayah pertanian misalnya, dan selanjutnya didistribusikan ke a konsumen.

i, integrasi tidak semata-mata antara juga meliputi integrasi ekonomi dalam aktivitas perekonomian yang berbedan perantara sebuah sistem transportasi. Howard W. Dick telah mengungkapkan an sistem transportasi antarpulau yang ekonomi Indonesia.⁵

m transportasi telah banyak dilakukan, rpulau, yaitu pelayaran.⁶ Di Indonesia, mpunyai peranan yang sangat penting ama pada masa kejayaan perdagangan, studi mengenai sistem transportasi engan studi tentang transportasi darat

Economic Geography, (New Jersey: Prentice Hall Inc.,

Pulau, Pengintegrasian Ekonomi dan Timbulnya
the Booth, et al., peny., *Sejarah Ekonomi Indonesia*,

bicarakan masalah pelayaran antara lain Adrian
Indonesia, (Oxford: Oxford University Press, 1981),
Schappij: Stoomvaart en Staatvorming in de Indische

2).

yang dapat dikategorikan sebagai transportasi lokal.⁷ Padahal, di dalam wilayah Indonesia yang meliputi juga wilayah-wilayah pedalaman yang jauh dari pantai dan pelabuhan, sistem transportasi darat telah berperan terhadap dinamika kegiatan ekonomi wilayah setempat. Hubungan antara wilayah pedalaman dengan wilayah-wilayah lain tidak bisa dipisahkan dengan peranan sarana transportasi yang ada.⁸ Kurangnya studi sejarah tentang transportasi darat sebagaimana diakui oleh Gerrit J. Knaap lebih banyak disebabkan oleh minimnya data yang berkaitan dengan masalah ini.⁹

Perkembangan sistem transportasi darat di wilayah pedalaman di Jawa mulai terasa sejak Daendels memulai kerja besarnya dengan membangun *Great Postweg* dari tahun 1808 sampai tahun 1810 yang membentang mulai dari Anyer sampai ke Panarukan.¹⁰ Kerja besarnya tersebut merupakan sebuah upaya yang sangat spektakuler serta revolusioner, yang membawa dampak pada semakin terbukanya wilayah-wilayah pedalaman terhadap dinamika ekonomi serta politik dari luar. Sebelumnya, sistem pengangkutan di wilayah pedalaman lebih mengandalkan sistem transportasi sungai, tetapi tidak seluruh wilayah pedalaman memiliki aliran sungai yang cocok sebagai sarana transportasi.

Banyak dugaan yang mengatakan bahwa usaha besar Daendels semata-mata sebagai sebuah upaya untuk menghadang bala tentara Inggris, tetapi apabila kita telaah lebih jauh, kita bisa membaca bahwa pertimbangan utama tindakannya tidak lain adalah strategi ekonomi

⁷ Kebanyakan studi mengenai sejarah transportasi lokal, baik transportasi sungai maupun transportasi darat belum menjadi sebuah studi yang bersifat khusus dan hanya dijadikan sebagai pelengkap dari studi sejarah yang lebih besar. Bisa disebutkan misalnya dalam buku yang ditulis oleh J. S. Furnivall, *Netherlands India: A Study of Plural Economy*, (Cambridge: Cambridge University Press, 1944), Sartono Kartodirjo, *Pengantar Sejarah Indonesia Baru: 1500-1900; Dari Emporium Sampai Imperium*, (Jakarta: Gramedia, 1988), Djoko Suryo, "Social And Economic Life in Ruler Semarang Under Colonial Rule In The Later 19 Th. Century," Disertasi Program Doktor Monash University Australia, 1982.

⁸ Alexander, *op. cit.*, hlm. 337.

⁹ Gerrit J. Knaap, ed., *Changing Economy in Indonesia Volume 9, Transport 1819-1940*, (Amsterdam: Royal Tropical Institut, 1989), hlm. 26.

¹⁰ Furnivall, *op. cit.*, hlm. 128, lihat juga Knaap, *op. cit.*, hlm. 26.

kolonial.¹¹ Sebagaimana digambarkan oleh Denys Lombard, tidak mungkin menyiapkan pertahanan pantai utara Pulau Jawa secara efektif karena musuh bisa mendarat di mana saja dan mustahil bisa menyongsongnya di sana.¹² Pendapat Lombard tersebut bisa menepis spekulasi bahwa usaha Daendels membuka jalur utama sepanjang pantai utara Pulau Jawa semata-mata untuk menyongsong kedatangan bala tentara Inggris yang sewaktu-waktu bisa mendarat di wilayah Jawa yang merupakan koloni Belanda pada waktu itu. Dampak dibangunnya *Grote Postweg* oleh Daendels ternyata jauh melampaui perkiraannya. Jalan tersebut memang tidak memungkinkan untuk menahan pendaratan bala tentara Inggris, tetapi jalan tersebut telah mengubah secara besar-besaran kondisi perekonomian dan kehidupan di Jawa, terutama untuk wilayah pedalaman.¹³

Pasca perang Diponegoro (1825-1830), pemerintah Belanda terancam bangkrut akibat krisis keuangan yang menghebat. Sebagai jalan keluar untuk mengatasi hal tersebut, salah satu tindakan yang dilakukan oleh pemerintah kolonial Belanda adalah secara intensif mengeksploitasi

¹¹ Apabila kita melihat rute jalan raya yang dibangun oleh Daendels mulai dari Batavia melalui Buitenzorg (Bogor), terus melewati Puncak dan Cianjur menuju ke Bandung dan terus ke Sumedang maka sangat jelas sekali bahwa motif ekonomi menjadi penyebab utama dibangunnya jalan tersebut, mengingat daerah Priangan yang dilewati jalan tersebut merupakan daerah yang sangat subur dan menjadi andalan untuk dieksploitasi, terutama untuk penanaman kopi. *Ibid.*

¹² Denys Lombard, *Nusa Jawa Silang Budaya: Batas Batas Pembaratan*, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1996), hlm. 139.

¹³ Usaha Daendels di bidang militer pada akhirnya memang gagal. Pada tahun 1811, pasukan Inggris yang dipimpin oleh Sir Thomas Stamford Raffles berhasil menaklukkan semua pertahanan Belanda di Pulau Jawa. Lihat W. F. Wertheim, *Indonesia Society in Transition: A study of Social Change*, (The Hague: W. van Hoeve LTD, 1964), hlm. 59.

wilayah-wilayah koloninya, terutama pemerintah kolonial menerapkan sist

Sejak memberlakukan kebijakan kolonial memperlihatkan cirinya sebelumnya. Pemerintah kolonial menggali dan memanfaatkan sebanyak di Pulau Jawa. Sejalan dengan hal untuk dieksploitasi semakin intensif pedalaman yang sebelumnya masih terikat dengan kekuasaan lokal. Pel gubernemen mencakup 18 wilayah Keresidenan Banyumas yang secara wilayah pedalaman.

Banyumas yang sampai awal kekuasaan kesunanan Surakarta, resmi ditempatkan di bawah kekuasaan dan mulai dieksploitasi.¹⁶ Sebelumnya wilayah yang relatif terpencil dan ekonomis maupun geografis. Ketertut dipisahkan dengan kondisi geografis merupakan wilayah yang dikelilingi b

¹⁶Krisis keuangan pemerintah Belanda terutama di Pulau Jawa yang menghabiskan dana yang sangat di samping itu juga karena memisahkannya Belgia tahun 1830. Dengan lepasnya Belgia, maka hilang negara yang berupa tanah-tanah domain negara di Belanda swasta.

¹⁷Sistem tanam paksa yang diusulkan oleh V dan paksa serta prinsip monopoli. Prinsip yang di mana berjalan di Priangan yang terkenal dengan *Verplichte leverantijns*.

¹⁸H. R. Hugenholtz, "Taxes and Society: Regional dan Sartono Kartodirjo, ed., *Agrarian History*, (1986), hlm. 146.

¹⁹Lihat *Kaart der districten Mandirodjo, Banjoema*

kan oleh Denys Lombard, tidak mungkin antara Pulau Jawa secara efektif karena dan mustahil bisa menyongsongnya di bisa menepis spekulasi bahwa usaha panjang pantai utara Pulau Jawa semata-mata bala tentara Inggris yang sewaktu-waktu Jawa yang merupakan koloni Belanda gunanya *Grote Postweg* oleh Daendels saannya. Jalan tersebut memang tidak pendaratan bala tentara Inggris, tetapi ra besar-besaran kondisi perekonomian untuk wilayah pedalaman.¹³

1825-1830), pemerintah Belanda terancam yang menghebat. Sebagai jalan keluar ah satu tindakan yang dilakukan oleh alah secara intensif mengeksploitasi

ang dibangun oleh Daendels mulai dari Batavia i Puncak dan Cianjur menuju ke Bandung dan bahwa motif ekonomi menjadi penyebab utama n Priangan yang dilewati jalan tersebut merupakan n untuk dieksploitasi, terutama untuk penanaman

aya: *Batas Batas Pembaratan*, (Jakarta: Gramedia

da akhirnya memang gagal. Pada tahun 1811, nas Stamford Raffles berhasil menaklukkan semua F. Wertheim, *Indonesia Society in Transition: A study TD*, 1964), hlm. 59.

wilayah-wilayah koloninya, terutama Pulau Jawa.¹⁴ Untuk keperluan itu, pemerintah kolonial menerapkan sistem tanam paksa (*cultuur stelsel*).¹⁵

Sejak memberlakukan kebijakan sistem tanam paksa, pemerintah kolonial memperlihatkan cirinya yang lebih ambisius daripada sebelumnya. Pemerintah kolonial Belanda sangat berambisi untuk menggali dan memanfaatkan sebanyak mungkin hasil-hasil pertanian di Pulau Jawa. Sejalan dengan hal tersebut, maka perluasan wilayah untuk dieksploitasi semakin intensif dan meluas ke wilayah-wilayah pedalaman yang sebelumnya masih menjadi daerah bebas dan hanya terikat dengan kekuasaan lokal. Pelaksanaan tanam paksa di daerah gubernemen mencakup 18 wilayah keresidenan dan salah satunya di Keresidenan Banyumas yang secara geografis termasuk dalam kategori wilayah pedalaman.

Banyumas yang sampai awal abad ke-19 masih berada di bawah kekuasaan kesunanan Surakarta, sejak tanggal 22 Juni 1830 secara resmi ditempatkan di bawah kekuasaan pemerintah kolonial Belanda dan mulai dieksploitasi.¹⁶ Sebelumnya, wilayah Banyumas merupakan wilayah yang relatif terpencil dan tertutup dengan wilayah luar secara ekonomis maupun geografis. Ketertutupan daerah Banyumas tidak bisa dilepaskan dengan kondisi geografis yang melingkupinya.¹⁷ Banyumas merupakan wilayah yang dikelilingi beberapa pegunungan dan di sana-

¹⁴ Krisis keuangan pemerintah Belanda terutama dipicu oleh perang Diponegoro (1825-1830) di Pulau Jawa yang menghabiskan dana yang sangat besar sehingga menguras kas pemerintah. Di samping itu juga karena memisahkannya Belgia sebagai bagian dari Kerajaan Belanda pada tahun 1830. Dengan lepasnya Belgia, maka hilang juga sebagian sumber penghasil keuangan negara yang berupa tanah-tanah domain negara di Belgia yang sebelumnya banyak disewakan kepada swasta.

¹⁵ Sistem tanam paksa yang diusulkan oleh Van den Bosch didasarkan atas prinsip wajib tanam paksa serta prinsip monopoli. Prinsip yang digunakan adalah menurut model yang telah lama berjalan di Priangan yang terkenal dengan *Preanger-Stelsel* ataupun sistem yang dipakai oleh VOC, *Verplichte leverantijs*.

¹⁶ H. R. Hugenholtz, "Taxes and Society: Regional Differences in Central Java Around 1830" dalam Sartono Kartodirjo, ed., *Agrarian History*, (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1986), hlm. 146.

¹⁷ Lihat *Kaart der districten Mandirodjo, Banjoemas en Patikrodjo*.

sini dibelah oleh sungai-sungai yang kurang bersahabat atau agak sulit untuk dijadikan sebagai sarana transportasi. Sarana transportasi darat pun masih sangat terbatas. Jalan raya masih terbatas sebagai sarana politik dan militer ketimbang sebagai sarana ekonomi yang efektif.

Dengan kondisi seperti itu, upaya mengeskloitasi daerah Banyumas tidak mudah untuk segera dilakukan karena efisiensi kerja sangat dipengaruhi oleh kelancaran sistem transportasi. Kenyataan akan pentingnya sarana transportasi di wilayah Banyumas dapat kita ketahui lewat laporan dari sebuah tim yang dipimpin oleh Hallewijn yang melakukan pendataan di wilayah Banyumas pada tahun 1830 bersama Vitalis, Tak, dan Daendels (bukan Gubernur Jenderal Daendels). Mereka menyimpulkan bahwa Banyumas merupakan wilayah yang memiliki hubungan minim dengan daerah luar serta sarana transportasi yang sangat terbatas, sehingga dianggap sebagai daerah terisolasi.¹⁸ Kesulitan menjalin hubungan dengan daerah luar bukan saja dengan kabupaten-kabupaten di wilayah Priangan yang terletak di sebelah barat. Hubungan dengan daerah-daerah di sebelah utara, seperti Pekalongan, serta daerah di sebelah timur, seperti Bagelen, juga mengalami hal yang sama. Walaupun demikian, kepentingan-kepentingan ekonomi kolonial akhirnya berhasil mendobrak isolasi Banyumas serta membangun basis-basis ekonomi di sana melalui eksploitasi yang dimulai dengan memberlakukan sistem tanam paksa. Mengingat bahwa jenis-jenis pungutan yang harus dipenuhi oleh penduduk pada masa tanam paksa berwujud komoditi perkebunan (*cash crops*), maka sarana pengangkutan mutlak diperlukan.

Sejak pemerintah kolonial Belanda menganeksasi wilayah Banyumas serta mulai mengeksploitasinya, beberapa perubahan mulai terjadi di wilayah tersebut, terutama perubahan-perubahan yang berkaitan dengan dinamika ekonomi dan sosial masyarakat. Perubahan yang drastis terjadi ketika liberalisasi ekonomi mulai dijalankan. Diberlakukannya Undang-Undang Agraria 1870, yang salah satu intinya adalah pembebasan modal swasta untuk masuk ke daerah koloni Hindia Belanda menyebabkan

¹⁸ Tanto Sukardi, "Perkebunan Tebu di Keresidenan Banyumas 1832-1900", Tesis Program Pascasarjana UGM, 1996.

areal perkebunan bertambah luas ka
ditanam dalam sektor perkebunan.

Semakin bertambah luasnya are
saja membutuhkan sarana pengangi
perkebunan secara massal, cepat, sert
waktu itu terdapat pada semua per
adanya jalur transportasi yang lanc
jalan-jalan pos atau lewat sungai den
dipukul oleh tenaga manusia, atau
lambat serta hanya memiliki daya a
itu mengakibatkan gudang-gudang
perkebunan yang belum sempat dian
kapal di pelabuhan terpaksa juga ha
yang cukup lama. Lagi pula, deng
hasil perkebunan tersebut, maka da
lama hasil perkebunan tersebut aka
kemiskinan yang tentunya akan m
perkebunan.¹⁹

Dalam sejarah Indonesia, aba
perubahan sosial dan ekonomi sec
Indonesia. Berbagai perubahan terse
yang oleh kalangan Barat sering dian
Dalam konteks modernisasi itulah, n
berbagai perubahan perlu diarahka
budaya di satu sisi serta deferensiasi
unsur-unsur komunitas pada sisi ya
perlu dilacak dalam sektor ekonom
Perubahan yang sarat makna bagi
adalah transformasi struktural ya
mekanisasi, organisasi, proses komers

¹⁹ Soemmo Kartodirjo dan Djoko Suryo, *Seja*
1997.

ngan 1933-1950. Sesuai dengan judulnya
n beliau selama menjadi Bupati Banyumas
i pada 25 April 1933 sampai pensiun pada
nceritakan dengan cukup detail berbagai
umas selama periode dimaksud. Mengacu
Gandasubrata menjadi Bupati Banyumas
olonial Belanda, masa penjajahan Jepang
n demikian, ia menjadi saksi hidup dan
nyumas. Hal tersebut dengan jelas dan
r yang ia tulis.

i akan menjadi pelengkap dari tiga buku
da perkembangan fasilitas transportasi di
ngsi sebagai pendukung utama aktivitas
an, buku ini tidak saja mengkaji tentang
nsportasi, melainkan juga perkembangan
as merupakan salah satu daerah subur di
isi geografi setempat. Faktor geografi yang
di Banyumas adalah keberadaan gunung
u Gunung Slamet, dan keberadaan sungai
ng membelah wilayah ini, yaitu Sungai
mas telah menjadikan wilayah ini sebagai
nian Jawa bagian selatan.

BAB 2

KONDISI GEOGRAFI DAN POLITIK BANYUMAS AWAL ABAD KE-19

Secara administratif, nama Banyumas tidak semata-mata mengacu pada suatu kawasan saja, namun melekat pada empat status administratif mulai dari kawasan yang terbesar dengan kategori keresidenan sampai ke sebuah kawasan kecil dengan status ibukota kabupaten. Beberapa atribut yang dapat dikenakan pada nama Banyumas adalah: 1) sebagai wilayah keresidenan, 2) Banyumas sebagai nama kabupaten atau *regentschap*, 3) Banyumas sebagai nama distrik dalam Kabupaten Banyumas, dan 4) Banyumas sebagai ibukota kabupaten (*zittingshoofd plaats*).

Tidak ada satu pun sumber yang menyebutkan asal-usul nama Banyumas. Kemungkinan nama Banyumas, yang kemudian dijadikan nama dari sebuah kawasan dalam tataran administratif keresidenan, diambil dari nama sungai yang mengalir di distrik yang kemudian dijadikan ibukota kabupaten, yaitu sungai Banyumas. Sungai tersebut mengalir ke Sungai Serayu dan merupakan sungai kecil yang mengalir di sebelah barat pendopo Kabupaten Banyumas.¹

Keresidenan Banyumas memiliki batas-batas alam yang menjadikan wilayah ini seperti terpisah dari kawasan lain dan menyebabkan Banyumas kurang strategis secara geografis.² Beberapa peneliti bahkan mengatakan bahwa wilayah Banyumas merupakan wilayah yang

¹Perkiraan ini dilakukan oleh R. M. Gandasubrata dalam R. M. Gandasubrata, *Kenangan 1933-1950*, (Purwokerto: Penerbit Seraju, 1952), hlm. 26.

²Wilayah Banyumas penting secara ekonomis karena tanahnya yang subur, sehingga menjadikan kawasan ini sebagai produsen hasil pertanian dan perkebunan. Tetapi dalam aspek ekonomi yang lain, seperti perdagangan, wilayah ini hampir tidak berperan.

terisolasi karena alasan-alasan sebagai berikut. *Pertama*, secara geografis wilayah ini diapit oleh pegunungan yang membentang hampir sepanjang kawasan, baik di sebelah utara maupun di sebelah selatan, serta sungai yang mengapitnya di sebelah barat. Menurut Denys Lombard, wilayah yang terbuka (demikian ia menggunakan istilah tersebut) hanya di bagian barat daya mengarah ke daerah yang kurang bergairah menghadap ke laut yang terletak satu-satunya pelabuhan di daerah selatan, yaitu Cilacap.³ *Kedua*, jaringan jalan ke wilayah Banyumas sangat terbatas. Sampai awal abad ke-19, pada saat beberapa daerah lain seperti Yogyakarta, Semarang, Cirebon sudah memiliki jaringan jalan yang cukup penting dan baik, wilayah Banyumas hanya dihubungkan oleh jalan setapak dengan daerah lain.⁴ *Ketiga*, masih minimnya hubungan ekonomi dengan wilayah di luar Banyumas. Menurut Susanto Zuhdi, keadaan tersebut disebabkan oleh belum terlibatnya pihak-pihak swasta dalam aktivitas ekonomi yang berskala besar di wilayah ini.⁵ Kondisi geografi dan politik Banyumas secara singkat diuraikan pada bagian selanjutnya.

GEOGRAFI BANYUMAS

Secara geografis, Banyumas merupakan wilayah yang secara umum bergunung-gunung dan dibelah oleh banyak sungai. Di sebelah utara berbatasan dengan wilayah Keresidenan Pekalongan, membentang dari barat ke timur Pegunungan Serayu Utara, yang di beberapa bagian muncul gunung-gunung yang cukup tinggi, seperti Gunung Slamet dengan ketinggian 3.426 meter. Selain membatasi wilayah Banyumas dengan wilayah Keresidenan Pekalongan, Gunung Slamet juga menjadi batas beberapa kabupaten, yaitu Purwokerto, Purbalingga, Tegal, dan Pekalongan. Dari Gunung Slamet ke timur berturut-turut akan dijumpa

³Denys Lombard, *Nusa Jawa Silang Budaya, Batas-Batas Pembaratan*, (Jakarta: Gramedia, 1990), hlm. 33.

⁴Tanto Sukardi, "Perkebunan Tebu di Keresidenan Banyumas 1838-1900," *Tesis*, Program Pasca Sarjana UGM Yogyakarta, 1996.

⁵Susanto Zuhdi, "Perkembangan Pelabuhan dan Kota Cilacap, Jawa Tengah 1830-1940," *Tesis*, Program Pasca Sarjana UI Jakarta, 1991, hlm. 19.

Gunung Pulasari (1.136 meter), Gunung Langit (1.624 meter), Gunung Raga Jambak Butak Petarangan (2.221 meter).⁶ Berakhir di kawasan Pegunungan Dieng terdapat Gunung Perahu (2.557 meter). Pegunungan Dieng merupakan seluas sangat luas dan hampir di setiap sisinya masih aktif. Dataran ini memuat administratif maupun geografis, meliputi empat keresidenan yang saling berdekatan, yaitu Kediri, Madiun, Magelang, dan Semarang.⁷

Hampir seluruh kawasan Pegunungan Dieng terdapat hutan lebat, sehingga semakin menyulitkan kawasan yang tertutup. Walaupun demikian, wilayah bagian utara tersebut merupakan dataran tinggi karena di beberapa tempat terdapat lembah-lembah ini mengalir banyak air. Dari lembah-lembah ini mengalir banyak air ke Sungai Serayu, sungai terbesar di Banyumas.⁸

Di kawasan Pegunungan Serayu terdapat daerah permukiman. Selain itu, wilayah tersebut, juga disebabkan karena terdapat hutan lebat. Di bagian selatan wilayah tersebut terdapat Pegunungan Serayu Selatan yang merupakan dataran tinggi. Berbeda dengan Pegunungan Dieng, wilayah ini hanyalah perbukitan dengan

⁶Untuk mengetahui lebih lanjut mengenai geografi Banyumas lihat P. J. Veth, *Java, geographis, ethnologisch, historisch*, (Amsterdam: Brill, 1875), hlm. 427-452, dalam bab "Landschapsbeschrijving".

⁷*Samendrag van den topographischen dienst in Nederlandsch Oost-Indië*, (Batavia: Jan. Boekh & Drukkerij, 1907), hlm. 55.

⁸Untuk mengetahui lebih lanjut mengenai geografi Banyumas lihat P. J. Veth, *Java, geographis, ethnologisch, historisch*, (Amsterdam: Brill, 1875), hlm. 427-452, dalam bab "Landschapsbeschrijving".

bagai berikut. *Pertama*, secara geografis an yang membentang hampir sepanjang naupun di sebelah selatan, serta sungai rat. Menurut Denys Lombard, wilayah unakan istilah tersebut) hanya di bagian ng kurang bergairah menghadap ke laut uhan di daerah selatan, yaitu Cilacap.⁵ Banyumas sangat terbatas. Sampai awal erah lain seperti Yogyakarta, Semarang, n jalan yang cukup penting dan baik ngkan oleh jalan setapak dengan daerah ungan ekonomi dengan wilayah di luar ndi, keadaan tersebut disebabkan oleh wasta dalam aktivitas ekonomi yang ondisi geografi dan politik Banyumas gian selanjutnya.

merupakan wilayah yang secara umum oleh banyak sungai. Di sebelah utara esidenan Pekalongan, membentang erayu Utara, yang di beberapa bagian ukup tinggi, seperti Gunung Slamet elain membatasi wilayah Banyumas alongan, Gunung Slamet juga menjadi Purwokerto, Purbalingga, Tegal, dan ke timur berturut-turut akan dijumpai

⁵ *Batas-Batas Pembaratan*, (Jakarta: Gramedia, 1996),

⁶ "Residenan Banyumas 1838-1900," *Tesis*, Program

han dan Kota Cilacap, Jawa Tengah 1830-1940," hlm. 19.

Gunung Pulasari (1.136 meter), Gunung Cupu (1.296 meter), Gunung Langit (1.624 meter), Gunung Raga Jembangan (2.177 meter), dan Gunung Batak Petarangan (2.221 meter).⁶ Deretan gunung-gunung tersebut berakhir di kawasan Pegunungan Dieng. Di kawasan Pegunungan Dieng terdapat Gunung Perahu (2.557 meter) dan Gunung Bisma (2.363 meter). Pegunungan Dieng merupakan sebuah hamparan dataran tinggi yang sangat luas dan hampir di setiap sudut muncul kawah gunung berapi yang masih aktif. Dataran ini memiliki ketinggian 2.363 meter. Secara administratif maupun geografis, pegunungan Dieng merupakan batas empat keresidenan yang saling berdekatan, yaitu Pekalongan, Banyumas, Wedu, dan Semarang.⁷

Hampir seluruh kawasan Pegunungan Serayu Utara diselimuti hutan lebat, sehingga semakin menjadikan kawasan Banyumas sebagai kawasan yang tertutup. Walaupun demikian, bukan berarti bahwa seluruh wilayah bagian utara tersebut merupakan pegunungan yang menjulang tinggi karena di beberapa tempat terdapat lembah yang sangat curam. Dari lembah-lembah ini mengalir banyak sungai yang akhirnya bermuara di Sungai Serayu, sungai terbesar yang mengalir di sepanjang wilayah Banyumas.⁸

Di kawasan Pegunungan Serayu Utara sangat sedikit wilayah yang dijadikan daerah permukiman. Selain disebabkan oleh sulitnya menjangkau wilayah tersebut, juga disebabkan karena kawasan ini merupakan kawasan hutan lebat. Di bagian selatan wilayah Banyumas, membujur dari timur ke barat, Pegunungan Serayu Selatan yang merupakan perpanjangan Gunung Sumbing. Berbeda dengan Pegunungan Serayu Utara, Pegunungan Serayu Selatan hanyalah perbukitan dengan ketinggian tidak mencapai 1.000

⁵ Untuk mengetahui lebih lanjut mengenai gunung-gunung yang mengelilingi wilayah Banyumas lihat P. J. Veth, *Java, geographis, ethnologisch, historisch*, deel III, (Haarlem: Erven F. Bohn, 1875), hlm. 427-452, dalam bab "Landschapsbeschrijving; Midden Java".

⁷ *Jaarverslag van den topographischen dienst in Nederlandsch-Indie over 1906*, Tweede Jaargang, (Batavia: Jav. Boekh & Drukkerij, 1907), hlm. 55.

⁸ Tentang sungai-sungai yang mengalir di wilayah Banyumas disamping dikupas dalam P. J. Veth, *op. cit.*, lihat juga J. J. De Hollander, *Hanleiding bij de beoefening der land-en volkenkunde van Nederlandsch Oost-Indies*, Eerste deel, (Breda: Broeso & Comp., 1895), hlm. 338-343.

meter. Di antara deretan pegunungan Serayu Selatan yang mempunyai ketinggian melebihi 1.000 meter hanyalah Gunung Midangan yang terletak di sekitar Sigaluh Banjarnegara, dengan ketinggian 1.044 meter. Semakin ke barat, Pegunungan Serayu Selatan semakin rendah dan membentuk dataran rendah yang luas di sekitar Kabupaten Banyumas. Sebelumnya, terdapat perbukitan yang cukup tinggi disebut Gunung Jampang dengan ketinggian 808 meter yang terletak di sebelah selatan Purwareja-Klampok. Secara alamiah, pegunungan tersebut membatasi wilayah Banyumas dengan wilayah Bagelen. Tidak banyak sungai yang mengalir dari daerah ini, walaupun ada hanyalah sungai kecil.⁹

Dataran rendah yang membentang cukup luas sebagai sambungan dari Pegunungan Serayu Selatan, membentang ke arah barat sampai ke lembah Citandui. Di lembah ini mengalir sungai besar, yaitu Sungai Citandui yang merupakan batas geografis, administratif, dan kultural antara wilayah Jawa Barat dengan budaya Sunda dan wilayah Jawa Tengah dengan budaya Jawa. Dataran ini semakin ke selatan semakin rendah dan sebagian membentuk rawa-rawa yang cukup luas dan tidak produktif, sedangkan sebagian lagi membentuk laut yang tertutup dan terkenal dengan sebutan Segara Anakan (*Kinder-Zee*). Di laut tersebut bermuara beberapa sungai yang mengalir dari kawasan Cilacap bagian tengah.

Di antara Pegunungan Serayu Utara dan Serayu Selatan dijumpai dataran luas yang merupakan lembah dari kedua pegunungan tersebut. Lembah ini terkenal dengan nama lembah Serayu.¹⁰ Wilayah tersebut memanjang dari arah timur ke barat mengikuti arah pegunungan yang mengapitnya dan mengikuti arah aliran Sungai Serayu. Kawasan itulah yang merupakan inti dari wilayah Banyumas. Mulai dari kawasan perbatasan dengan daerah Kedu, lembah Serayu merupakan daerah yang berbukit-bukit dengan celah-celahnya yang relatif curam. Memasuki

⁹ A. J. Panekoek, *Outline of Geomorphology of Java*, (Bandung: Balai Pendidikan Guru Bandung, 1951), hlm. 19.

¹⁰ Milan J. Titus, et al., "Exploration into The Economic Structure and Role of Small Urban Centers in The Serayu Valley Region, Central Java", dalam Peter J. M. Nas, ed., *The Indonesian City: Studies in Urban Development and Planning*, (Holland: Foris Publications, 1986), hlm. 250.

wilayah Purbalingga, tepatnya di
membentuk dataran luas yang rata
lembah Citanduy dan Samudera Hin

Banyaknya sungai yang m
menjadikannya sebagai daerah ya
didukung pula oleh jenis dan kondi
Serayu merupakan bekas danau ya
tersebut membujur dari Banyumas
Purbalingga, serta ke selatan sampai
bermata air di Gunung Slamet, di Pe
Sindoro dan Sumbing. Airnya banya
menyuburkan tanah, sehingga keti
berubah menjadi lembah yang sangat
mempunyai lapisan tanah jenis tanah

Sebagian besar wilayah lembah B
yang digunakan untuk budidaya pa
banyaknya sungai yang mampu meng
kebutuhan.¹² Dengan demikian, penar
dilakukan sepanjang musim. Kon
menunjukkan bahwa Banyumas pada
mengadakan hubungan dengan daera
jadi menjadi salah satu kendala pada

PENDUDUK DAN PENYEBARAN PERM

Data lengkap mengenai jumlah
tahun 1830 belum ada, sehingga untu
sebelum tahun tersebut sangat sulit. Ka
penduduk, data tersebut bukanlah jum

¹² A. Reijnders, *Van stockum's travellers handbook*
Netherlands & Son Ltd., 1930), hlm. 220-224.

¹³ W. Veth, *Het leven in Nederlandsch Indie*, (Amst

ngan Serayu Selatan yang mempunyai
nyalah Gunung Midangan yang terletak
ngan ketinggian 1.044 meter. Semakin
atan semakin rendah dan membentuk
ar Kabupaten Banyumas. Sebelumnya,
inggi disebut Gunung Jampang dengan
di sebelah selatan Purwareja-Klampok.
rsebut membatasi wilayah Banyumas
nyak sungai yang mengalir dari daerah
i kecil.⁹

entang cukup luas sebagai sambungan
n, membentang ke arah barat sampai
ni mengalir sungai besar, yaitu Sungai
geografis, administratif, dan kultural
udaya Sunda dan wilayah Jawa Tengah
emakin ke selatan semakin rendah dan
yang cukup luas dan tidak produktif,
ntuk laut yang tertutup dan terkenal
Kinder-Zee). Di laut tersebut bermuara
ri kawasan Cilacap bagian tengah.

u Utara dan Serayu Selatan dijumpai
bah dari kedua pegunungan tersebut.
a lembah Serayu.¹⁰ Wilayah tersebut
rat mengikuti arah pegunungan yang
aliran Sungai Serayu. Kawasan itulah
rah Banyumas. Mulai dari kawasan
mbah Serayu merupakan daerah yang
hnya yang relatif curam. Memasuki

⁹ *Java*, (Bandung: Balai Pendidikan Guru Bandung,

¹⁰ *The Economic Structure and Role of Small Urban
Java*, dalam Peter J. M. Nas, ed., *The Indonesian
g*, (Holland: Foris Publications, 1986), hlm. 250.

wilayah Purbalingga, tepatnya daerah Bukateja, tanahnya mulai
membentuk daratan luas yang rata ke arah barat dan selatan sampai ke
lembah Citanduy dan Samudera Hindia.¹¹

Banyaknya sungai yang mengalir di wilayah Banyumas
menjadikannya sebagai daerah yang sangat subur. Kondisi tersebut
didukung pula oleh jenis dan kondisi tanah yang ada. Diduga, lembah
Serayu merupakan bekas danau yang sudah mati. Bentangan danau
tersebut membujur dari Banyumas lewat Sokaraja ke Purwokerto dan
Purbalingga, serta ke selatan sampai Purwareja-Klampok. Danau tersebut
sumber air di Gunung Slamet, di Pegunungan Dieng, serta di Gunung
Sindoro dan Sumbing. Airnya banyak membawa material yang sangat
menyuburkan tanah, sehingga ketika danau tersebut kering, maka
berubah menjadi lembah yang sangat subur karena permukaan tanahnya
mempunyai lapisan tanah jenis tanah vulkanis muda.

Sebagian besar wilayah lembah Banyumas berupa tanah persawahan
yang digunakan untuk budidaya padi. Hal tersebut didukung dengan
banyaknya sungai yang mampu mengairi lahan pertanian sesuai dengan
kebutuhan.¹² Dengan demikian, penanaman padi sangat memungkinkan
dilakukan sepanjang musim. Kondisi geografis seperti tersebut
menunjukkan bahwa Banyumas pada awal abad ke-19 masih sulit untuk
mengadakan hubungan dengan daerah luar, apalagi sistem transportasi
juga menjadi salah satu kendala pada waktu itu.

PENDUDUK DAN PENYEBARAN PERMUKIMAN

Data lengkap mengenai jumlah penduduk Banyumas sebelum
tahun 1830 belum ada, sehingga untuk mengetahui jumlah penduduk
sebelum tahun tersebut sangat sulit. Kalau pun ada data mengenai jumlah
penduduk, data tersebut bukanlah jumlah penduduk secara keseluruhan,

¹¹ S. A. Reitsma, *Van stockum's travellers handbook for The Dutch East Indies*, (The Hague: W. P.
Stockum & Son Ltd., 1930), hlm. 220-224.

¹² B. Veth, *Het leven in Nederlandsch Indie*, (Amsterdam: Van Kampen & Zoon, 1900), hlm.

tetapi merupakan jumlah *cacah*.¹³ Pada masa kerajaan Mataram misalnya, raja telah menentukan jumlah *kawula* untuk menentukan sistem perpajakan dan kerja wajib. Hitungan pajak didasarkan pada rumah tangga, bukan jiwa, sehingga orang yang tidak kawin tidak masuk dalam perhitungan tersebut. Walaupun demikian, belum dapat dipastikan apakah yang dimaksud dengan cacah itu hanyalah keluarga yang mempunyai kewajiban kerja untuk kerajaan ataukah juga keluarga-keluarga yang datang dari tempat-tempat lain (*numpang*). Menurut De Haan, pendapat yang pertamalah yang paling mungkin. Dengan demikian, untuk menghitung jumlah penduduk secara keseluruhan harus dihitung jumlah cacah dan mengalikannya dengan satu angka rata-rata tertentu (untuk anggota keluarga lainnya) yang besarnya tidak diketahui dengan pasti.¹⁴

Pada masa VOC, ada kemungkinan jumlah penduduk dimanipulasi oleh kepala desa setempat. Hal tersebut dikarenakan VOC memberlakukan kerja rodi dan menarik upeti dari penduduk. Untuk kepentingan tersebut, VOC membutuhkan data-data kependudukan di daerah yang dikuasainya. Namun, adanya kewajiban yang memberatkan penduduk menyebabkan para kepala desa menutup-nutupi jumlah penduduk yang sebenarnya. Kepala desa berusaha melaporkan jumlah penduduk serendah-rendahnya. Siasat yang sama dijalankan pula oleh para raja. Nederburgh mengatakan bahwa pada umumnya, baik para bupati maupun raja di Jawa, selalu cenderung untuk memberikan laporan tentang jumlah cacah atau keluarga di dalam wilayah kekuasaan mereka dengan jumlah yang sangat sedikit dibandingkan dengan jumlah yang sebenarnya. Dengan demikian, pada masa sebelum tahun 1830 tidak ditemukan data yang akurat tentang jumlah penduduk yang sebenarnya.

¹³ Istilah *cacah* maknanya sebenarnya simpang siur. Ada yang menyamakan istilah ini dengan *harden* (rumah tangga), yang dalam sejarah Eropa merupakan kesatuan untuk menghitung. Tetapi ada yang mengartikan *cacah* adalah "yang dihitung". Tetapi menurut Rouffaer arti sesungguhnya adalah "kesatuan tanah". Sampai saat ini belum ada kesepakatan arti yang pasti. Lihat J. C. Breman, *Djawa Pertumbuhan Penduduk dan Struktur Demografis*, (Jakarta: Bratara, 1971), hlm. 13. Lihat juga Thomas S. Raffles, *The History of Java*, jilid I, (London: t. p., 1817), hlm. 62.

¹⁴ F. de Haan, *Priangan- De Preanger-regentschappen onder het Nederlandsch bestuur tot 1811*, jilid IV, (Batavia: 1910-1912), hlm. 543.

Beberapa penulis pada akhir taksiran tentang jumlah penduduk Hogendorp tanpa ragu-ragu mengsebabkan sebanyak lima juta jiwa.¹⁵ Sementara penduduk Jawa seluruhnya berjumlah mengutip beberapa sumber mengesampai tahun 1830 sebagai berikut.

Tabel 1. Perkiraan jumlah penduduk

Tahun	Jumlah Penduduk
1795	3.500.000
1802	3.647.000
1807	3.770.000
1810	3.770.000
1815	4.499.000
1826	5.302.000
1830	7.005.000

Sumber: Bram Peper, *Pertumbuhan Penduduk Jawa*

Di Pulau Jawa, daerah-daerah permukiman penduduk yang padat seperti di lembah sungai Serayu kepadatan penduduk yang cukup tinggi Gelderen pada tabel perbandingan

Tabel 2. Kepadatan penduduk Pulau

Nama Daerah
Dataran Tinggi Bandung
Dataran Cirebon
Jawa Tengah Selatan dan Lembah Serayu
Dataran Bojonegoro dan Surabaya
Dataran Tinggi Malang

Sumber: J. Van Gelderen, et al., *Tanah dan Penduduk di*

¹⁵ Dirk van Hogendorp, *Berigt van tegena Indien en handel op dezelve*, (Delft: t. p., 1799), h

dan Banyumas yang dipimpin oleh Raden Baribin dan Raden Baribin dijadikan alasan yang paling sah bagi alih wilayah Banyumas dari Kerajaan Plerediponegoro. Pengambilalihan Surakarta marah karena secara resmi ia tersebut, tetapi harus menanggung akibat hilangnya wilayah *mancanagara kilen* yang Peristiwa tersebut mengawali kawasan dalam kekuasaan kolonial Belanda.



Banyumas semasa Perang Diponegoro. Salah satu jalan pada peta tersebut.

source: www.riksmuseum.nl/nl/collectie/RP-P-1935-1480A

BAB 3

JARINGAN TRANSPORTASI DI BANYUMAS AWAL ABAD KE-19

Banyumas sampai abad ke-19 sering digambarkan sebagai kawasan terpencil dan memiliki akses yang masih minim terhadap daerah di luar Banyumas, tetapi bukan berarti pada abad ke-19 tidak ada sama sekali sarana yang menghubungkan antara wilayah Banyumas dengan kawasan lainnya. Jaringan jalan darat yang menghubungkan satu desa dengan desa lain di Banyumas sebenarnya telah ada sejak dahulu, meskipun jaringan jalan darat ini masih sedikit dan wujudnya masih sangat sederhana. Sebagaimana digambarkan oleh Schrieke, hampir seluruh jalan di Pulau Jawa (sebelum orang-orang Eropa secara intensif mengeksploitasi pulau ini) masih berwujud jalan tanah yang dipadatkan. Jalan tersebut merupakan jalan alam yang terbentuk karena kebiasaan dilalui oleh manusia.¹ Gambaran Schrieke mengenai kondisi jalan atau transportasi di Pulau Jawa tentu saja juga terjadi di Banyumas pada waktu itu, sebagaimana dijelaskan dalam bab ini yang lingkungannya meliputi transportasi darat, sungai, dan laut.

JARINGAN JALAN DARAT

Jaringan jalan dari dan ke wilayah Banyumas sampai awal abad ke-19 sudah ada namun masih sangat sedikit. Salah satu bukti bahwa terdapat jaringan jalan darat di Banyumas adalah sebagaimana dituturkan dalam Babad Banyumas tentang rute yang dilalui oleh Raden Baribin ketika melarikan diri dari Kerajaan Majapahit dan akhirnya menetap

¹ B. Schrieke, *Indonesian Sociological Studies, Part Two*, (The Hague and Bandung: W. van Hoeve Ltd., 1957), hlm. 111-112.

di Banyumas. Cerita perjalanan Raden Baribin menunjukkan adanya jalur jalan darat menuju ke Banyumas, namun secara terperinci jaringan jalan darat tersebut tidak diketahui. Babad tersebut menceritakan bahwa setelah beberapa lama tinggal di Bagelen, Raden Baribin kemudian meneruskan perjalanannya dan sampai di Desa Ayah (Adireja).² Apabila cerita ini benar, maka dapat ditelusuri rute jalan yang digunakan yaitu dari Bagelen ke barat menuju Kutoarjo, lewat Prembun, dan akhirnya sampai ke Kebumen. Perjalanan diteruskan ke barat melewati Gombong akhirnya masuk ke daerah Sumpiuh yang termasuk wilayah Banyumas, lalu ke barat sampai di Sampang. Dari sini membelok ke selatan dan sampai di daerah Ayah. Rute tersebut merupakan rute utama dari timur menuju wilayah Banyumas. Dari Sampang terdapat persimpangan ke arah timur laut menuju pusat pemerintahan Banyumas di distrik Banyumas. Rute ini di kemudian hari adalah jalan yang selalu digunakan oleh para penguasa wilayah Banyumas untuk *sowan* dan mengantar *bulubekti* ke keraton Mataram.

Catatan lain mengenai jalur jalan darat menuju Banyumas berasal dari Gubernur Jenderal van Imhoff yang melakukan perjalanan keliling Pulau Jawa pada tahun 1746.³ Pada tahun itu, ia meninggalkan Surakarta menuju Kartasura dan akhirnya ke Yogyakarta lewat Kota Gede. Dari sini, perjalanan diteruskan ke barat dengan cara menelusuri pantai selatan dan akhirnya sampai di Sungai Bogowonto. Membelok ke barat laut menuju ke Bagelen, diteruskan ke Roma (sekarang Karanganyar, Kebumen), dan ke utara lewat jalan yang sangat sempit akhirnya sampai ke Merden. Dari Merden, perjalanan diteruskan ke Mandiraja dan akhirnya sampai di Banyumas dan Pasir (Purwokerto).⁴

² Wiriaatmadja, *Babad Banjoemas*, (Purwokerto: t. p., 1898), hlm. 2.

³ Schrieke, *op. cit.*, hlm. 107.

⁴ *Ibid.*, hlm. 108.



Gambar 4. Peta kawasan Banyumas memperlihatkan jaringan

Sumber: <http://www.atlasofmu>

Dalam perkembangan selanjutnya mengalami penambahan. Paling kecil di sekitar wilayah Banyumas darat, walaupun secara kualitas masih sederhana.⁵

Dari ibu kota distrik Banyumas merupakan jalur tengah yang menuju Klampok, Mandiraja, dan Purwanegara, arah ke selatan menuju Merden, Banjarnegara, Sigaluh, dan akhirnya ini merupakan jalan rumput dan sepintas ke Banjarnegara) bisa dilalui oleh ke utara, menyeberangi Sungai Sera

⁵ *Statistiek Residentie Banjoemas, Staat Litt, A Banyumas* 20. 16.

raden Baribin menunjukkan adanya as, namun secara terperinci jaringan Babad tersebut menceritakan bahwa Bagelen, Raden Baribin kemudian npai di Desa Ayah (Adireja).² Apabila suri rute jalan yang digunakan yaitu arjo, lewat Prembun, dan akhirnya eruskan ke barat melewati Gombong h yang termasuk wilayah Banyumas. Dari sini membelok ke selatan dan out merupakan rute utama dari timur mpang terdapat persimpangan ke arah an Banyumas di distrik Banyumas. alan yang selalu digunakan oleh para uk *sowan* dan mengantar *bulubekti* ke

alan darat menuju Banyumas berasal ff yang melakukan perjalanan keliling a tahun itu, ia meninggalkan Surakarta Yogyakarta lewat Kota Gede. Dari sini, gan cara menelusuri pantai selatan dan onto. Membelok ke barat laut menuju (sekarang Karanganyar, Kebumen), dan mpit akhirnya sampai ke Merden. Dari ke Mandiraja dan akhirnya sampai di).⁴



Gambar 4. Peta kawasan Banyumas pada pertengahan abad ke-18, belum memperlihatkan jaringan jalan yang memadai.

Sumber: <http://www.atlasofmutualheritage.nl/nl/Kaart-Java.7980>

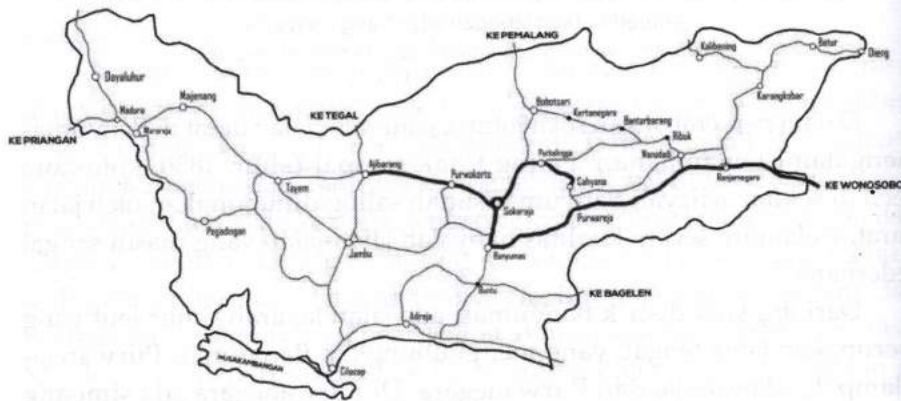
Dalam perkembangan selanjutnya, jalur-jalur jalan darat di Banyumas mengalami penambahan. Paling tidak sampai tahun 1830, kota-kota kecil di sekitar wilayah Banyumas sudah saling dihubungkan oleh jalan darat, walaupun secara kualitas hanyalah jalan-jalan yang masih sangat sederhana.⁵

Dari ibu kota distrik Banyumas, ada jalan ke arah timur laut yang merupakan jalur tengah yang menghubungkan Banyumas, Purwareja-Klampok, Mandiraja, dan Purwanegara. Di Purwanegara ada simpang tiga arah ke selatan menuju Merden, sementara lurus ke timur menuju Banjarnegara, Sigaluh, dan akhirnya sampai di Ledok (Wonosobo). Jalan ini merupakan jalan rumput dan sepanjang 26 pal dari Banyumas (sampai ke Banjarnegara) bisa dilalui oleh kereta kuda. Dari ibu kota Banyumas ke utara, menyeberangi Sungai Serayu, ada jalan tanah menuju ke Kace

wokerto: t. p., 1898), hlm. 2.

⁵ Statistiek Residentie Banjoemas, Staat Litt, A No. 5. Communicatie Middelen: Wegen, 1836. Arsip Banyumas 20. 16.

(Sokaraja). Di sini jalan bercabang dua, ke arah barat menuju Purwokerto, sedangkan ke arah timur menuju Purbalingga. Sampai ke Purwokerto (dari Banyumas), jalan sepanjang 10 pal ini dapat dilalui oleh gerobak. Dari Purwokerto menuju ke arah barat ada jalan yang cukup besar yang merupakan jalan pos menuju ke distrik Jambu (Ajibarang). Jalan pos ini terus ke utara menuju Tegal. Lewat jalan inilah Gubernur Jenderal Raffles mengunjungi Banyumas. Di distrik Jambu bertemu dengan jalur jalan dari selatan dari arah Rawalo yang merupakan jalan terusan dari ibu kota Banyumas. Di Tegal, jalan dari Purwokerto tersebut akhirnya bertemu dengan *Groote Postweg* yang dibuat oleh Daendels. Dari Rawalo ada jalan kecil yang terdapat jalan pedalaman dan harus melewati hutan lebat ke arah barat menuju Dayaluhur. Apabila diteruskan ke arah barat lagi akan sampai di Keresidenan Priangan.⁶ Kondisi jalannya yang belum memadai menyebabkan rute ini hanya bisa dilalui dengan jalan kaki.



Gambar 5. Peta jaringan jalan darat di Banyumas awal abad ke-19.

Untuk menuju ke wilayah pesisir utara, di samping lewat jalan pos dari Purwakerto ke Tegal, perjalanan juga dapat dilakukan lewat Purbalingga. Dari Purbalingga, ada jalan menuju ke pesisir utara, tepatnya ke Pemalang. Melalui daerah yang bergunung-gunung dan melewati

⁶ S. A. Reitsma, *De wegen in de Preanger*, (Bandung: G. Kolff & Co., MCMXII)

distrik Kertanegara, akhirnya sam
lebih 19 pal. Di Bobotsari, ada jal
sebelah timur yang berjarak kira-k
jalan yang cukup baik menuju ke
ke Purwareja, terlebih dahulu m
menyeberangi Sungai Serayu. Da
kira-kira 8 pal.

Di Banjarnegara terdapat jalan
jalan ini merupakan jalan pegunung
terlebih dahulu melewati daerah
Karangkobar ada persimpangan k
Seluruh rute ini hanya dapat dil
jalannya sempit, kondisi jalan juga
bukit yang terjal dan melewati hut

ALAT TRANSPORTASI DARAT

Sebelum akhir abad ke-19, sel
Banyumas adalah alat transporta
menggunakan tenaga mesin, melai
manusia untuk menjalankannya. P
maupun barang-barang lain dari d
pasar dalam kota dilakukan den
tradisional. Ada kalanya pedagan
dagangannya dalam jumlah yang t
dengan cara menaruh tempat ba
binatang tersebut dan letak keranj
di samping untuk mengangkut bar
manusia apabila bepergian jauh. P
kuda sebagai alat transportasi uta

Tidak jarang barang bawaan d
diangkut sendiri oleh pemiliknya

⁷ Uitreksel van eene beschrijving van J

a, ke arah barat menuju Purwokerto, Purbalingga. Sampai ke Purwokerto 19 pal ini dapat dilalui oleh gerobak. Di Purwokerto ada jalan yang cukup besar yang disebut Jalan Jambu (Ajibarang). Jalan pos ini yang merupakan jalan terusan dari ibu kota Purwokerto tersebut akhirnya bertemu dengan Daendels. Dari Rawalo ada jalan yang harus melewati hutan lebat ke arah barat lagi akan ditemui jalannya yang belum memadai dilalui dengan jalan kaki.



at di Banyumas awal abad ke-19.

isir utara, di samping lewat jalan lanan juga dapat dilakukan lewat an menuju ke pesisir utara, tepatnya bergunung-gunung dan melewati

distrik Kertanegara, akhirnya sampai di Pemalang yang berjarak kurang lebih 19 pal. Di Bobotsari, ada jalan simpang ke arah Bantarbarang di sebelah timur yang berjarak kira-kira 16 pal. Dari Purbalingga, ada juga jalan yang cukup baik menuju ke Purwareja-Klampok. Sebelum sampai ke Purwareja, terlebih dahulu melewati distrik Cahyana dan harus menyeberangi Sungai Serayu. Dari Purbalingga ke Klampok berjarak kira-kira 8 pal.

Di Banjarnegara terdapat jalan ke arah utara menuju ke Pekalongan. Jalan ini merupakan jalan pegunungan dan sebelum sampai ke Pekalongan, terlebih dahulu melewati daerah Karang Kobar dan Kalibening. Dari Karang Kobar ada persimpangan ke arah timur menuju Batur dan Dieng. Seluruh rute ini hanya dapat dilewati dengan jalan kaki. Di samping jalannya sempit, kondisi jalan juga harus naik turun melewati celah-celah bukit yang terjal dan melewati hutan-hutan yang cukup lebat.

ALAT TRANSPORTASI DARAT

Sebelum akhir abad ke-19, seluruh alat transportasi darat di wilayah Banyumas adalah alat transportasi manual atau tradisional yang tidak menggunakan tenaga mesin, melainkan menggunakan tenaga hewan atau manusia untuk menjalankannya. Pengangkutan barang-barang dagangan maupun barang-barang lain dari desa ke pasar-pasar pinggiran kota atau pasar dalam kota dilakukan dengan berbagai ragam alat transportasi tradisional. Ada kalanya pedagang kecil luar kota mengangkut barang dagangannya dalam jumlah yang terbatas menggunakan kuda atau lembu dengan cara menaruh tempat barang dagangannya di atas punggung binatang tersebut dan letak keranjangnya berada di kanan dan kiri. Kuda di samping untuk mengangkut barang juga digunakan sebagai kendaraan manusia apabila bepergian jauh. Para pejabat pemerintah menggunakan kuda sebagai alat transportasi utama untuk bepergian.⁷

Tidak jarang barang bawaan dalam jumlah yang tidak terlalu banyak diangkut sendiri oleh pemiliknya dengan cara dipukul atau ditaruh di

⁷Uitrekse van eene beschrijving van Java, 1834', dalam *TNI*, 4e Jaargang, 11, 1842.

atas kepala. Kebiasaan seperti itu biasanya dilakukan oleh orang laki-laki, sementara orang perempuan biasanya lebih suka membawa barang dengan cara menaruhnya di punggung (digendong). Kebiasaan memikul, menggendong, atau menyunggi barang di atas kepala dilakukan oleh orang-orang di pelosok-pelosok desa yang jalanan di tempat tersebut belum memungkinkan untuk dilalui gerobak atau kendaraan tradisional lain. Kondisi geografis yang berbukit-bukit dan naik turun juga menyulitkan penggunaan alat angkut yang ditarik hewan.



Gambar 6. Pedagang alat-alat dapur menjajakan dagangan dengan memikulnya.

Sumber: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:COLLECTIE_TROPENMUSEUM_Portret_van_een_mandenverkoper_met_een_klant_TMnr_60009263.jpg

Alat transportasi gerobak yang ditarik lembu atau kerbau dan dokar yang ditarik kuda, biasanya digunakan untuk mengangkut barang dalam jumlah yang cukup banyak. Alat-alat transportasi tersebut menggunakan

jalur-jalur tertentu, terutama jalur jalan dari Banjarnegara ke arah Purwokerto ke arah timur sampai Purwokerto menuju ke daerah pedalaman yang sempit serta harus melewati sungai-sungai. Perjalanan ini biasanya dilakukan dengan jalan kaki atau dengan menggunakan alat transportasi tradisional.

Sampai tahun 1831, jumlah alat transportasi tradisional di Keresidenan Banyumas sebanyak 2.013 gerobak ditarik lembu, dan pada abad ke-19, alat transportasi pedati, digunakan, bahkan untuk daerah-daerah pedalaman. Pada abad ke-20 alat transportasi ini masih tetap digunakan. Alat transportasi ini masih tetap digunakan atau gerobak ditarik oleh seekor sapi atau kerbau. Alat transportasi ini menggunakan dokar di daerah Banyumas untuk mengangkut barang. Alat transportasi ini menggunakan dokar di daerah Banyumas untuk mengangkut barang. Alat transportasi ini menggunakan dokar di daerah Banyumas untuk mengangkut barang. Menurut G. H. von Faber, dokar adalah alat transportasi yang sempit duduk, sehingga penumpang yang duduk di dalam dokar dengan merangkak untuk mengangkut barang.¹¹

ini biasanya dilakukan oleh nelayan. Nelayan di Perairan Cilacap menghasilkan 180 pikul terasi. Produk sebanyak itu diperdagangkan ke masyarakat sekitar.¹⁷ Di samping produksi terasi, nelayan Cilacap juga mengangkut barang-barang dagangan sampai ke pedalaman yang jauh dari pantai setempat.

Nelayan, tidak seperti pelabuhan-pelabuhan lain, lama telah masuk di dalam jaringan lalu lintas perdagangan utama, baik pelayaran pantai maupun pelayaran laut. Nelayan Cilacap sebenarnya lebih bergantung pada perdagangan yang subur dan kaya akan hasil perikanan. Nelayan pelabuhan Cilacap pun pada akhirnya terdampak oleh perubahan yang terjadi di daerah pedalaman.

Perubahan yang terjadi di Prigi, Panggul, Pacitan di Jawa Timur, dan di Jawa Barat telah lama mempunyai pengaruh, tetapi bila dibandingkan dengan aktivitas perdagangan yang sangat jauh perbedaannya. Aktivitas perdagangan yang kecil dan komoditas yang diangkut tidak menjadi masalah utama dari keadaan ini adalah pengaruh dari sini terhadap angin tenggara yang berhembus dari laut selatan yang terkenal sangat ganas. Kapal-kapal layar dapat memasuki perairan di sebelah timur, perairan Cilacap begitu banyak di dermaga Donan. Hal ini disebabkan karena tidak ada di sebelah selatannya menghalangi akses ke Hindia.

BAB 4

KEBIJAKAN TANAM PAKSA DI BANYUMAS

Kegagalan perlawanan Pangeran Diponegoro terhadap kekuatan kolonial di Pulau Jawa dijadikan salah satu alasan untuk mengambil alih daerah-daerah yang sebelumnya belum tersentuh oleh kekuasaan kolonial dan hanya beraliansi dengan kekuasaan kerajaan tradisional di Jawa. Perlawanan Pangeran Diponegoro dalam pandangan pemerintah kolonial bukan semata-mata sebagai sebuah perlawanan terhadap kekuasaan kolonial yang sedang bercokol, tetapi juga merupakan pemberontakan terhadap raja yang sedang berkuasa di kerajaan Jawa, yaitu Yogyakarta dan Surakarta. Terkait dengan pandangan tersebut, usaha pemerintah kolonial untuk menumpas perlawanan Pangeran Diponegoro tidak semata-mata sebagai sebuah tindakan untuk melindungi kepentingannya di tanah koloni, tetapi juga sebuah usaha untuk membantu para raja Jawa dalam mempertahankan kekuasaannya dari rongrongan pemberontak yang digerakkan oleh kerabat kerajaan.

Proses berakhirnya perang Diponegoro memunculkan pandangan yang cukup beragam dari para ahli. D. H. Burger mempunyai pandangan yang cukup unik dalam melihat hal tersebut. Menurutnya, dilihat dari segi politis, Jawa kalah perang karena pascaperang 'kemerdekaan nasionalnya' berkurang dengan dimintanya beberapa wilayah oleh pihak Belanda. Namun, jika dilihat dari segi sosial, Jawa menang karena pertama, persewaan tanah diperbolehkan lagi di daerah Kerajaan Yogyakarta dan Surakarta.¹ Kedua, di Jawa di luar daerah kerajaan diadakan sistem tanam

¹ Salah satu sebab yang memicu meletusnya Perang Diponegoro adalah akibat kebijakan van der Capellen yang menetapkan bahwa semua penyewaan tanah oleh penguasa Eropa kepada penguasa dan bangsawan Bumiputra di Yogyakarta dan Surakarta dibatalkan dengan mengembalikan uang sewa atau pembayaran lain yang telah dilakukan. Hal ini yang menjadi salah satu faktor yang menimbulkan kegelisahan para bangsawan.

paksa dengan memanfaatkan pengaruh para tokoh masyarakat. *Ketiga*, pihak pemerintah Hindia Belanda memutuskan untuk tidak menjalankan politik campur tangan. Pegawai-pegawai Belanda sedapat mungkin tidak terlibat urusan dalam negeri dan tidak melakukan tindakan apa pun apabila ada kesewenang-wenangan dari para penguasa tunggal (para bupati).²

Kemelut sosial yang berakar sangat dalam yang telah mengakibatkan meletusnya peperangan itu mendorong pihak Belanda melakukan perombakan besar-besaran terhadap kebijakan yang pernah dilakukannya. Tindakan untuk merongrong lembaga-lembaga tradisional ternyata telah memunculkan situasi yang sangat berbahaya bagi kelangsungan kolonisasi di Jawa. Bahaya tersebut adalah peperangan yang bisa meletus sewaktu-waktu. Oleh karena itu, naluri-naluri anti-feodal yang sebelumnya dikobarkan Daendels dan Raffles berusaha disingkirkan jauh-jauh oleh pihak Belanda.³

Perang Diponegoro telah menimbulkan kerugian yang besar. Dari segi finansial, pihak Belanda paling tidak telah menanggung beban lebih dari f 30.000.000, di luar biaya khusus untuk keperluan militer yang ditaksir mencapai f 2.000.000.⁴ Sementara untuk korban jiwa, dalam peperangan ini paling tidak 8.000 serdadu berkebangsaan Eropa dan 7.000 serdadu Bumiputra telah tewas. Peperangan yang berjalan hampir lima tahun juga

² D.H. Burger, *Perubahan Perubahan Struktur dalam Masyarakat Jawa*, (Jakarta: Bhratara, 1983), hlm. 4.

³ Dalam pandangan kaum liberal untuk menghadapi kondisi kehidupan rakyat yang serba terbelakang maka sistem feodal yang dianggap sebagai penyebabnya harus dihapuskan sehingga pemerintah van Hogendorp, Daendels, dan Raffles berlaku kebijakan untuk menghapus sistem feodal. Pemilikan atau penguasaan tanah oleh para penguasa tradisional dicabut dan tanah dikembalikan kepada rakyat. Sebagai ganti penyerahan wajib diadakan pajak berupa hasil bumi dan uang kepala yang pada masa Raffles diganti dengan sistem pajak tanah atau *Land rent - system*.

⁴ C. Day, *The Policy and Administration of the Dutch in Java*, (New York: The MacMillan & Co. Ltd., 1904), hlm. 244-245.

telah menewaskan penduduk tidak
Yogyakarta menyusut separuhnya

Dari kacamata pihak Belan
perlawanan Pangeran Diponegoro
kerajaan-kerajaan di Jawa (Yogyakarta)
segala biaya dan kerugian yang t
menjadi tanggung jawab kedua k
mau begitu saja melepaskan Surab
urusan peperangan adalah persoa
dengan pihak Belanda. Hal itu ses
telah dijalankan oleh semua pemer

PENGAMBILALIHAN WILAYAH BA

Kerugian yang sangat besar
hampir seluruhnya dibebankan ke
kerugian tersebut tidak bisa diteb
karena ketidakmampuan menyedi
besar. Sebagai gantinya, Belanda me
oleh pihak kerajaan, yaitu wilayah
Banyumas dan Bagelen dan manc
dan Madiun.⁷

Upaya mengambil alih tanah
dibentuknya komisi urusan tanah k
di Surakarta oleh Pemerintah Hind
mengambil alih bagian tanah keraja
telah dikeluarkan oleh pihak Belan

⁷ M.C. Ricklefs, *Sejarah Indonesia Modern*, (C
hlm. 180.

⁸ *Ibid.*

⁹ Vincent J.H. Houben, *Kraton and Kumpu*
KITLV Press, 1994), hlm. 50.

ruh para tokoh masyarakat. *Ketiga*, memutuskan untuk tidak menjalankan kebijakan yang pernah dilakukannya. *Kelima*, para penguasa tradisional ternyata telah menghadapi bahaya bagi kelangsungan kolonisasi Belanda yang bisa meletus sewaktu-waktu. *Keenam*, para penguasa tradisional yang sebelumnya berusaha disingkirkan jauh-jauh oleh Belanda.

Keputusan dalam yang telah mengakibatkan kerugian pihak Belanda melakukan kebijakan yang pernah dilakukannya. Lembaga tradisional ternyata telah menghadapi bahaya bagi kelangsungan kolonisasi Belanda yang bisa meletus sewaktu-waktu. Para penguasa tradisional yang sebelumnya berusaha disingkirkan jauh-jauh oleh Belanda.

Keputusan kerugian yang besar. Dari segi politik, Belanda telah menanggung beban lebih dari sebelumnya. Kerugian militer yang ditaksir sebagai korban jiwa, dalam peperangan ini mencapai 7.000 serdadu Belanda yang berjalan hampir lima tahun juga.

Sejarah Masyarakat Jawa, (Jakarta: Bhadrata, 1983),

hadapi kondisi kehidupan rakyat yang serba salah. Akibatnya, kebijakan yang harus dihapuskan adalah kebijakan untuk menghapus sistem feodalisme para penguasa tradisional dicabut dan tanah-tanah kerajaan wajib diadakan pajak berupa hasil bumi yang diganti dengan sistem pajak tanah atau *Land Tax*.

Java in Java, (New York: The MacMillan & Co,

telah menewaskan penduduk tidak kurang dari 200.000 orang. Penduduk Yogyakarta menyusut separuhnya sesuai peperangan.⁵

Dari kacamata pihak Belanda, peperangan untuk menumpas perlawanan Pangeran Diponegoro adalah dalam rangka melindungi kerajaan-kerajaan di Jawa (Yogyakarta dan Surakarta). Oleh karena itu, segala biaya dan kerugian yang telah dikeluarkan oleh pihak Belanda menjadi tanggung jawab kedua kerajaan tersebut. Pihak Belanda tidak mau begitu saja melepaskan Surakarta dari persoalan ini, walaupun urusan peperangan adalah persoalan antara pihak kerajaan Yogyakarta dengan pihak Belanda. Hal itu sesuai dengan prinsip persamaan yang telah dijalankan oleh semua pemerintahan bangsa Eropa di Jawa.⁶

PENGAMBILALIHAN WILAYAH BANYUMAS OLEH BELANDA

Kerugian yang sangat besar yang diderita oleh pihak Belanda hampir seluruhnya dibebankan kepada pihak kerajaan. Namun, seluruh kerugian tersebut tidak bisa ditebus dengan uang oleh pihak kerajaan karena ketidakmampuan menyediakan dana dalam jumlah yang sangat besar. Sebagai gantinya, Belanda meminta sebagian wilayah yang dikuasai oleh pihak kerajaan, yaitu wilayah *mancanagara* barat yang terdiri atas Banyumas dan Bagelen dan *mancanagara* timur yang mencakup Kediri dan Madiun.⁷

Upaya mengambil alih tanah-tanah kerajaan, diawali dengan dibentuknya komisi urusan tanah kerajaan (*Commissie ter regeling der zaken*) di Surakarta oleh Pemerintah Hindia Belanda. Komisi tersebut bertugas mengambil alih bagian tanah kerajaan sebagai kompensasi atas biaya yang telah dikeluarkan oleh pihak Belanda dalam Perang Diponegoro.

⁵ M.C. Ricklefs, *Sejarah Indonesia Modern*, (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1993), hlm. 180.

⁶ *Ibid.*

⁷ Vincent J.H. Houben, *Kraton and Kumpeni: Surakarta and Yogyakarta 1830-1870*, (Leiden: KITLV Press, 1994), hlm. 50.

Sebagian wilayah Surakarta akan ikut diambil alih pihak Belanda. Di samping adanya prinsip persamaan oleh pemerintahan bangsa Eropa, hal tersebut juga karena selama berlangsungnya peperangan, pihak Belanda dengan terpaksa terus-menerus melindungi Kerajaan Surakarta. Sebelum diadakan kesepakatan mengenai pengambilalihan tanah-tanah *mancanagara* tersebut, ternyata salah seorang anggota komisi, J.J. Sevenhoven, pada tanggal 24 Mei 1830 secara sepihak telah menunjuk Residen Pekalongan, M.H. Hallewijn, untuk mempersiapkan penyelenggaraan pemerintahan sipil di Banyumas dan distrik-distrik di sekitarnya.⁸

Ketika Hallewijn tiba di Banyumas pada tanggal 13 Juni 1830, ternyata Asisten Residen Borger, kepala perwakilan sementara pemerintahan Belanda di Banyumas yang merupakan anak buah Residen Tegal van den Poel, tidak mau mengadakan serah terima jabatan karena tidak mendapat perintah dari atasannya. Walaupun demikian, ia tetap mau menjalankan setiap perintah dari penguasa yang baru.⁹

Di Banyumas, persiapan pengambilalihan terus berlangsung tanpa seizin Susuhan di Surakarta. Pada tanggal 15 Juni 1830, Hallewijn meminta kepada para bupati di wilayah Banyumas untuk menyerahkan piagam pengangkatannya sebagai bupati dari Kerajaan Surakarta dan Yogyakarta.¹⁰ Baru pada tanggal 22 Juni 1830, pemerintah Hindia Belanda mengadakan perjanjian dengan raja di Surakarta. Perjanjian itu berbunyi bahwa wilayah *mancanagara* barat secara resmi diserahkan kepada pemerintah Hindia Belanda dengan kesepakatan pihak pemerintah akan memberikan uang kompensasi sebesar f 90.000. Uang tersebut akan diberikan kepada pihak

⁸ Hallewijn, *Algemeen verslag van de Resident van Pekalongan over de Banjoemaas*. Arsip Banyumas 1. b.

⁹ Hallewijn, *Dag registers van de Banjoemaas, 1830*. Arsip Banyumas 10. 4.

¹⁰ *Ibid.*

Kerajaan Surakarta sebesar f 80.000 dan sebesar f 10.000.¹¹

Setelah Banyumas berada di bawah potensi wilayah ini mulai diketahui ka di Banyumas, tindakan pertama yang potensi daerah dalam kerangka peny Banyumas dan distrik-distrik di sekit penting adalah dalam rangka mengek tapan awal. Hallewijn dengan dibant Ghendels melakukan pendataan untuk

Kontrolir Vitalis mendapat tugas Banyumas bagian selatan dan Dayalu Agustus 1830. Pada tanggal 24 Agustus selatan tersebut terdapat pantai yang b yang sangat strategis untuk kegiatan mengekspor hasil bumi dari wilayah ita, Hallewijn kemudian membuat lap Batavia untuk kemungkinan mendirikan barang di Pulau Nusa Kambangan ya dikunjungi orang-orang Belanda.¹²

Kontrolir Tak pada tanggal 31 A Hallewijn bahwa ia telah menyelesaikan

¹¹ Menurut Houben, jumlah uang kompensasinya kurang begitu jelas sebab tidak ada d bahwa kompensasi untuk daerah *mancanagara* barat dan f 15.000 untuk Yogyakarta, dengan rincian se

Wilayah	Surakarta
Kediri & Madiun	f 64.000
Bagelen	f 120.000
Banyumas	f 80.000
Jumlah	f 264.000

¹² Hallewijn, *Dag register van de Banjoemaas, 1830*

ikut diambil alih pihak Belanda. Di
 eh pemerintahan bangsa Eropa, hal
 ngnya peperangan, pihak Belanda
 lungi Kerajaan Surakarta. Sebelum
 mbilalihan tanah-tanah *mancanagara*
 ta komisi, J.J. Sevenhoven, pada
 ah menunjuk Residen Pekalongan,
 n penyelenggaraan pemerintahan
 di sekitarnya.⁸

pada tanggal 13 Juni 1830, ternyata
 rakilan sementara pemerintahan
 anak buah Residen Tegal van den
 ma jabatan karena tidak mendapat
 mikian, ia tetap mau menjalankan
 ru.⁹

bilalihan terus berlangsung tanpa
 gal 15 Juni 1830, Hallewijn meminta
 mas untuk menyerahkan piagam
 erajaan Surakarta dan Yogyakarta.¹⁰
 ntah Hindia Belanda mengadakan
 anjian itu berbunyi bahwa wilayah
 hkan kepada pemerintah Hindia
 merintah akan memberikan uang
 ebut akan diberikan kepada pihak

van Pekalongan over de Banjoemaas. Arsip

0. Arsip Banyumas 10. 4.

Kerajaan Surakarta sebesar f 80.000 dan kepada pihak Kerajaan Yogyakarta sebesar f 10.000.¹¹

Setelah Banyumas berada di bawah kekuasaan Hindia Belanda, potensi wilayah ini mulai diketahui karena segera setelah Hallewijn tiba di Banyumas, tindakan pertama yang ia lakukan ialah mendata seluruh potensi daerah dalam kerangka penyelenggaraan pemerintahan sipil di Banyumas dan distrik-distrik di sekitarnya. Namun, tujuan yang lebih penting adalah dalam rangka mengeksploitasi wilayah ini, sebagaimana tujuan awal. Hallewijn dengan dibantu oleh Kontrolir Vitalis, Tak, dan Daendels melakukan pendataan untuk seluruh kawasan.

Kontrolir Vitalis mendapat tugas melakukan pendataan daerah Banyumas bagian selatan dan Dayaluhur antara tanggal 11 sampai 23 Agustus 1830. Pada tanggal 24 Agustus, ia melaporkan bahwa di daerah selatan tersebut terdapat pantai yang bisa dijadikan pelabuhan samudra yang sangat strategis untuk kegiatan ekspor-impor, terutama untuk mengeksport hasil bumi dari wilayah Banyumas. Berdasarkan laporan itu, Hallewijn kemudian membuat laporan kepada dewan komisaris di Batavia untuk kemungkinan mendirikan sebuah pusat penampungan barang di Pulau Nusa Kambangan yang sudah sejak tahun 1706 sudah dikunjungi orang-orang Belanda.¹²

Kontrolir Tak pada tanggal 31 Agustus 1830 melaporkan kepada Hallewijn bahwa ia telah menyelesaikan tugas komisi di daerah Ayah, Jeruk

¹¹ Menurut Houben, jumlah uang kompensasi yang diberikan kepada pihak kerajaan sebenarnya kurang begitu jelas sebab tidak ada data yang akurat. Sanusi Pane menyebutkan bahwa kompensasi untuk daerah *mancanagara* barat sebesar f 264.000 per tahun untuk Surakarta dan f 157.000 untuk Yogyakarta, dengan rincian sebagaimana table di bawah. Houben, *op. cit.*, hlm. 62.

Wilayah	Surakarta	Yogyakarta
Kediri & Madiun	f 64.000	f 27.000
Bagelen	f 120.000	f 120.000
Banyumas	f 80.000	f 10.000
Jumlah	f 264.000	f 157.000

¹² Hallewijn, *Dag register van de Banjoemaas, 1830, 24-29 Agustus 1830*. Arsip Banyumas 10. 4.

Legi, dan Donan. Kemudian ia melanjutkan tugasnya di Purbalingga.¹³ Sementara itu, kontrolir Daendels melaksanakan tugas pendataan di bagian timur Banyumas, meliputi Sigaluh, Banjarnegara, Wonokerto, dan Mandiraja.

Berdasarkan laporan yang dibuat oleh Hallewijn kepada komisaris kerajaan pada tanggal 20 September 1830, diketahui bahwa sebetulnya wilayah kerajaan di Jawa bukanlah satu kesatuan wilayah yang menyatu. Masing-masing wilayah kerajaan juga memiliki desa-desa yang tersebar di dalam wilayah yang lain.¹⁴ Untuk memperjelas status wilayah secara administratif, kemudian dilakukan pembagian wilayah Banyumas sampai ke tingkatan yang paling kecil, yaitu desa dan kampung. Pembagian wilayah secara administratif tersebut adalah sebagai berikut.

Tabel 4. Pembagian wilayah di Keresidenan Banyumas tahun 1830

Jumlah distrik di tiap Kabupaten	Nama Distrik	Luas tiap Distrik (dalam pal persegi)	Jumlah Desa dan Kampung di tiap Distrik
4	Banyumas	32	47
	Adirejo	280	74
	Purwareja	76	71
	Sokaraja	40	87
3	Purbalingga	180	Tidak ada data
	Kertanegara	180	311
	Cahyana	330	248
3	Purwokerto	246	248
	Ajibarang	144	272
	Jambu	130	210
4	Majenang	144	122
	Dayaluhur	196	112
	Pegadingan	496	263
	Jeruk Legi	434	213

¹³ *Ibid.*

¹⁴ Hallewijn, *Algemeen verslag van de Resident van Pekalongan over de Banjoemas*. Arsip Banyumas 1. b.

Jumlah distrik di tiap Kabupaten	Nama Distrik	Luas (dalam pal persegi)
4	Banjarnegara	
	Singamerta	
	Karangkoban	
	Batur	
18		

Sumber: Statistiek der Residentie Banjoemaas, 1838. A

Kegiatan mengeksploitasi wilayah menjadi lebih mudah setelah seluruh administrasi yang lebih kecil, terapan pajak. Menurut Burger, penetapan jumlah penduduk serta teknis penarikannya di desa.

PEMBENAHAN INFRASTRUKTUR PERUMAHAN TERUSAN KALIYASA

Pasca perang Diponegoro adalah Busch tentang *cultuurstelsel* atau tanam paksa tentang pelaksanaan tanam paksa acuan pajak dalam bentuk barang hasil pertanian memungut pajak dalam bentuk barang tanaman perdagangan (*cash crops*) akan besar. Di samping itu, pungutan pajak dengan sifat rumah tangga desa dari masyarakat harus tetap berada dalam rumah dipaksa untuk menjalankan rumah t

Tanaman yang dijadikan setoran utamanya kopi, tebu, indigo, tembakau, dan lain-lain ditanam dalam skala yang lebih luas dan kayu manis. Secara konseptual, sistem tahun 1834, semua jenis tanaman terse

BAB 5

SARANA TRANSPORTASI SELAMA MASA TANAM PAKSA

Pengangkutan hasil perkebunan dari kebun-kebun yang tersebar di berbagai wilayah pada masa tanam paksa juga merupakan bagian dari sistem tanam paksa tersebut. Artinya, usaha untuk membawa hasil-hasil kebun sampai ke gudang penimbunan hasil panen juga menjadi tanggung jawab warga desa. Sesuai dengan peraturan yang diberlakukan pemerintah kolonial, dalam rangka pengerahan tenaga kerja selama pelaksanaan sistem tanam paksa dilaksanakan kerja wajib, yang meliputi kerja wajib umum (*heerendiensten*), kerja wajib pancen (*pancendiensten*), dan kerja wajib garap penanaman (*cultuurdiensten*).¹

Kerja wajib umum (*heerendiensten*) meliputi pembuatan, perbaikan, pemeliharaan jalan serta jembatan, pembuatan bangunan gedung perkantoran, pembuatan pergudangan, dan sebagainya. Pekerjaan mengangkut hasil-hasil perkebunan dari kebun sampai ke gudang pada awalnya termasuk dalam kategori kerja wajib garap penanaman (*cultuurdiensten*). Kerja wajib tersebut meliputi pengerjaan lahan perkebunan, pembuatan, dan perbaikan saluran irigasi, kegiatan penanaman, pemanenan, pengangkutan hasil panen ke gudang atau pabrik pengolahan, serta kerja lainnya di perkebunan.² Dalam *Staatsblad* tahun 1834 No. 22 juga ditetapkan tentang pengerahan tenaga penduduk untuk mengerjakan pekerjaan penanaman, pemotongan dan pengangkutan tebu, serta bekerja di pabrik-pabrik penggilingan tebu.

¹ G.P. Rouffaer, "De Agrarische rechtstoestand der inlandsche bevolking op Java en Madoera," dalam *Bijdragen tot de Taal, Land-en Volkenkunde, deel 74*, 1918, hlm. 324.

² Sartono Kartodirjo dan Djoko Suryo, *Sejarah Perkebunan di Indonesia*, (Yogyakarta: Aditya Media, 1991), hlm. 59.

Pekerjaan penyiapan jalur jalan, pemeliharaan jalan, serta pengangkutan hasil perkebunan tidak jarang menjadi pekerjaan yang paling memberatkan penduduk. Pada waktu itu masih jarang jalur jalan yang kondisinya baik di Banyumas. Di Jawa, jalur jalan yang baik hanyalah jalur Daendels di sepanjang pantai utara. Jalan raya selatan, sebagai lawan jalan raya utaranya Deandels yang diharapkan bisa membuka isolasi daerah Banyumas, Bagelen, dan sekitarnya yang direncanakan oleh Du Bus ternyata gagal dibuat karena kekurangan dana.³ Jalan-jalan persimpangan yang direncanakan tidak pernah selesai pembuatannya, sehingga daerah-daerah pedalaman tetap dalam kesulitan transportasi karena jalan-jalan darat masih berwujud jalan setapak. Dengan kondisi jalan darat seperti inilah sistem tanam paksa berjalan di Banyumas.

Rakyat juga diwajibkan menyerahkan gerobak atau dokar beserta binatang penariknya, seperti kerbau, sapi, dan kuda untuk keperluan perjalanan para pegawai serta untuk mengangkut barang-barang pemerintah berupa hasil-hasil perkebunan dari sistem tanam paksa.⁴ Hasil-hasil perkebunan yang telah dipanen harus dikumpulkan kemudian diangkut ke pelabuhan, untuk selanjutnya dikapalkan ke pasaran internasional.

PENGANGKUTAN HASIL PERKEBUNAN KE PELABUHAN

Ada beberapa cara mengangkut hasil perkebunan di Banyumas agar sampai ke pelabuhan Cilacap yang selanjutnya akan dikapalkan ke Eropa. Cara yang pertama melalui jalur darat dengan memanfaatkan jalan-jalan darat yang telah tersedia. *Kedua*, melalui jalur air dengan memanfaatkan sungai-sungai yang ada dan *ketiga*, kombinasi antara keduanya. Luasnya jangkauan perkebunan kopi menyebabkan kopi tidak bisa langsung dibawa ke pelabuhan, melainkan harus dikumpulkan terlebih dulu di gudang-gudang. Keberadaan gudang-gudang kopi telah mendorong

³D. H. Burger, *Sejarah Ekonomi Indonesia dari Segi Sosiologi Sampai Akhir Abad XIX*, (Jakarta: Pradnya Paramita, 1984), hlm. 202.

⁴Gonggrijp, *op. cit.*, hlm. 101.

terbentuknya jaringan atau rantai dengan rantai pengangkutan hasil kopi terbentuk paling jelas. *Pertama*, gudang pengumpulan. *Kedua*, induk di Pelabuhan Cilacap dan sebelum sampai ke gudang induk gudang pengumpulan satu ke gudang tersebut disebabkan oleh jarak yang jauh.

Pada awal pelaksanaan tanam didirikan 12 gudang kopi yang merupakan gudang penampungan akhir yang (Jeruk Legi), sedangkan 10 lainnya yang tersebar di berbagai distrik di untuk tiap wilayah adalah sebagai

Tabel 9. Pembagian gudang kopi

Kabupaten	Distrik Alamat Gudang	Gudang
Banyumas	Banyumas	
Purbalingga	Purbalingga	
Purwokerto	Purwokerto	
	Ajibarang	
	Jambu	
Dayaluhur	Madura	
	Majenang	
	Pegadingan	
	Jeruk Legi	
Banjarnegara	Banjarnegara	
	Karangkoobar	

Sumber: Statistiek der Residentie Banjoemas. Litt

lan, pemeliharaan jalan, serta k jarang menjadi pekerjaan yang waktu itu masih jarang jalur jalan awa, jalur jalan yang baik hanyalah utara. Jalan raya selatan, sebagai yang diharapkan bisa membuka an sekitarnya yang direncanakan ena kekurangan dana.³ Jalan-jalan ak pernah selesai pembuatannya, etap dalam kesulitan transportasi ud jalan setapak. Dengan kondisi paksa berjalan di Banyumas.

hkan gerobak atau dokar beserta sapi, dan kuda untuk keperluan uk mengangkut barang-barang unan dari sistem tanam paksa.⁴ en harus dikumpulkan kemudian njutnya dikapalkan ke pasaran

KE PELABUHAN

asil perkebunan di Banyumas agar njutnya akan dikapalkan ke Eropa. dengan memanfaatkan jalan-jalan i jalur air dengan memanfaatkan binasi antara keduanya. Luasnya abkan kopi tidak bisa langsung s dikumpulkan terlebih dulu di -gudang kopi telah mendorong

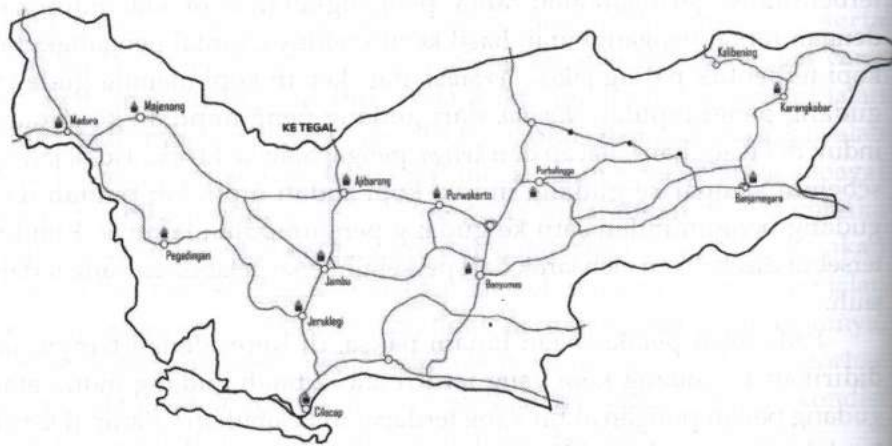
terbentuknya jaringan atau rantai pengangkutan kopi. Dibandingkan dengan rantai pengangkutan hasil kebun lainnya, rantai pengangkutan kopi terbentuk paling jelas. *Pertama*, dari kebun kopi menuju gudang-gudang pengumpulan. *Kedua*, dari gudang pengumpulan ke gudang induk di Pelabuhan Cilacap dan *ketiga*, pengapalan ke Eropa. Tidak jarang sebelum sampai ke gudang induk, kopi sudah dipindah-pindah dari gudang pengumpulan satu ke gudang pengumpulan lainnya. Kondisi tersebut disebabkan oleh jarak dari perkebunan ke pelabuhan yang terlalu jauh.

Pada awal pelaksanaan tanam paksa, di Keresidenan Banyumas didirikan 12 gudang kopi yang terdiri atas 2 buah gudang induk atau gudang penampungan akhir yang terdapat di Pelabuhan Cilacap (Distrik Jeruk Legi), sedangkan 10 lainnya merupakan gudang penampungan awal yang tersebar di berbagai distrik di beberapa kabupaten. Pembagian gudang untuk tiap wilayah adalah sebagaimana tercantum dalam tabel 9.

Tabel 9. Pembagian gudang kopi di Keresidenan Banyumas tahun 1838

Kabupaten	Distrik Alamat Gudang	Jumlah Gudang	
		Gudang Induk	Gudang Penampungan Awal
Banyumas	Banyumas	-	1
Purbalingga	Purbalingga	-	1
Purwokerto	Purwokerto	-	1
	Ajibarang	-	1
	Jambu	-	1
Dayaluhur	Madura	-	1
	Majenang	-	1
	Pegadangan	-	1
	Jeruk Legi	2	-
Banjarnegara	Banjarnegara	-	1
	Karangobar	-	1

Sumber: Statistiek der Residentie Banjoemas. Litt. No. 9.



Gambar 12. Posisi gudang kopi.

Kondisi gudang-gudang kopi tersebut adalah sebagai berikut. Di Kabupaten Banyumas, gudang kopi terletak di Distrik Banyumas di tepi Sungai Serayu. Gudang itu dibangun dengan biaya f 267 serta disediakan biaya operasional sebesar f 216 per tahun. Di Kabupaten Purbalingga, gudang kopi terletak di Distrik Purbalingga di tepi Sungai Klawing yang dibangun dengan biaya f 300 serta diberi anggaran operasional sebesar f 298 per tahun. Di Kabupaten Purwokerto terdapat tiga gudang penampungan kopi yang masing-masing terletak di Distrik Purwokerto, Ajibarang, dan Jambu. Gudang tersebut masing-masing dibangun dengan biaya f 75 dan disediakan anggaran operasional sebesar f 30 per tahun. Di Banjarnegara, gudang kopi terletak di Distrik Banjarnegara dan Karangobar yang masing-masing dibangun dengan dana sebesar f 2.550 dan f 850.⁵ Dilihat dari besarnya biaya yang dikeluarkan untuk dua gudang kopi di Banjarnegara tersebut, posisi gudang tersebut memiliki peran yang penting serta secara fisik lebih besar dibandingkan dengan gudang-gudang yang lain.

⁵ Statistiek der Residentie Banjoemaas. Litt No. 19. Arsip Banyumas 20.16.

Dayaluhur memiliki lima gudang kopi di Madura, Majenang, Pegadangan, seribu Cilacap yang merupakan gudang industri kopi dibawa ke Eropa. Pada waktu itu Cilacap Kabupaten Dayaluhur.

Selain mendirikan gudang-gudang kopi, gudang indigo di Purbalingga dan di Purwokerto terletak di Desa Cikidang, serta gudang-gudang tersebut serta di tersedia, maka dapat diketahui aliran kopi sampai ke pelabuhan.

Kopi dari wilayah Kabupaten Banjarnegara di gudang pengumpulan yang terletak di Purwokerto berasal dari kebun-kebun di Kalibening dan dari desa-desa di Batur serta desa-desa di desa-desa di Kalibening harus beres ke gudang kopi di Karangobar. Pada waktu itu gudang kopi tidak kurang dari 40 kg kopi adalah jalan setapak yang melewati hutan-jugentian jauh lebih susah karena harus melewati Karangobar melalui jalan yang terus menerus jika musim hujan merupakan jalan berlumpur mata air.

Kopi yang terkumpul di gudang Karangobar di Cilacap, tetapi dibawa di Banjarnegara. Cara pengangkutannya dari Karangobar sampai Banjarnegara tidak. Tidak jarang para petani yang membawa kopi ke Banjarnegara harus menghabiskan waktu perjalanan tersebut karena kondisi jalan licin, dan harus melewati hutan yang Karangobar ke Banjarnegara sekitar 16

⁶ Verslag van opname van de westelijke landen Banjarnegara. Administratief verslag der Residentie Banjoemas 18



posisi gudang kopi.

tersebut adalah sebagai berikut. Di terletak di Distrik Banyumas di tepi dengan biaya f 267 serta disediakan tahun. Di Kabupaten Purbalingga, Purbalingga di tepi Sungai Klwing serta diberi anggaran operasional di Purwokerto terdapat tiga gudang masing terletak di Distrik Purwokerto, tersebut masing-masing dibangun anggaran operasional sebesar f 30 per kopi terletak di Distrik Banjarnegara yang dibangun dengan dana sebesar f biaya yang dikeluarkan untuk dua gudang, posisi gudang tersebut memiliki kapasitas lebih besar dibandingkan dengan

Dayaluhur memiliki lima gudang kopi yang masing-masing berada di Madura, Majenang, Pegadingan, serta dua buah gudang di Pelabuhan Cilacap yang merupakan gudang induk tempat menampung kopi sebelum dibawa ke Eropa. Pada waktu itu Cilacap masih merupakan bagian dari Kabupaten Dayaluhur.

Selain mendirikan gudang-gudang kopi, pemerintah juga mendirikan gudang indigo di Purbalingga dan di Purwokerto. Gudang indigo di Purwokerto terletak di Desa Cikidang, Distrik Ajibarang.⁶ Dengan melihat letak gudang-gudang tersebut serta dengan melihat jaringan jalan yang tersedia, maka dapat diketahui aliran pengumpulan kopi dari kebun sampai ke pelabuhan.

Kopi dari wilayah Kabupaten Banjarnegara bagian utara dikumpulkan di gudang pengumpulan yang terletak di Karangobar. Kopi tersebut berasal dari kebun-kebun di Kalibening, Wanayasa, Pejawaran, Pagentan, dan dari desa-desa di Batur serta desa-desa di sekitar Karangobar. Petani dari desa-desa di Kalibening harus berjalan sejauh 13 pal untuk sampai ke gudang kopi di Karangobar. Padahal, mereka harus memikul kopi dengan bobot tidak kurang dari 40 kg dengan kondisi jalan yang harus dilalui adalah jalan setapak yang melewati hutan-hutan. Petani kopi dari Pagentan jauh lebih susah karena harus memikul kopi ke gudang di Karangobar melalui jalan yang terus menanjak. Jalan yang harus mereka lewati jika musim hujan merupakan jalan yang licin karena di banyak titik keluar mata air.

Kopi yang terkumpul di gudang Karangobar tidak langsung dibawa ke gudang di Cilacap, tetapi dibawa dulu ke gudang penampungan di Banjarnegara. Cara pengangkutannya pun dengan dipikul karena jalan antara Karangobar sampai Banjarnegara hanya bisa dilalui dengan jalan kaki. Tidak jarang para petani yang mendapat giliran untuk memikul kopi ke Banjarnegara harus menghabiskan waktu sehari penuh. Lamanya waktu perjalanan tersebut karena kondisi jalan yang sangat jelek, naik-turun, licin, dan harus melewati hutan yang berbukit-bukit. Jarak Antara Karangobar ke Banjarnegara sekitar 16 pal.⁷

19. Arsip Banyumas 20.16.

⁶ *Verslag van opname van de westelijke landen Banjoemas 1838*. Arsip Banyumas.

⁷ *Administratief verslag der Residentie Banjoemas 1834*. Arsip Banyumas 40.

Gudang di Banjarnegara selain mendapat kiriman kopi dari Karangkoar juga membeli kopi dari desa-desa sekitar, seperti Wora-Win, Tunggoro, Sigaluh, serta desa-desa di sebelah barat Banjarnegara, seperti Mantrianom, Wanadadi, dan Punggelan. Kopi yang sudah terkumpul kemudian diangkut ke Banyumas melalui jalan darat dengan menggunakan gerobak yang ditarik oleh sapi atau kerbau. Cara mengangkut lainnya adalah menggunakan tenaga kuda dengan cara menaruh dua keranjang di punggungnya.⁸

Kopi yang sudah terkumpul di gudang yang ada di Kota Banyumas kemudian diangkut dengan sampan melalui Sungai Serayu dan Terusan Kali Yasa menuju ke gudang induk di Pelabuhan Cilacap. Walaupun gudang di Banjarnegara terletak di tepi sungai Serayu, tetapi untuk membawa kopi ke Cilacap tidak langsung diangkut lewat sungai ini karena kondisi Sungai Serayu di kawasan Banjarnegara masih berbata-batu dan alirannya berkelok-kelok. Kondisi seperti itu cukup sulit untuk dilewati perahu dan membahayakan. Jarak yang harus ditempuh untuk sampai ke Banyumas adalah 32 pal.⁹

Penduduk Bobotsari, Kertanegara, Karangmoncol, Bantarbarang, serta penduduk desa-desa di sekitar Purbalingga mengumpulkan hasil panen kopi mereka ke gudang pengumpulan di kota Purbalingga. Kopi-kopi tersebut diangkut ke gudang yang terletak dekat Sungai Klawing dengan cara dipikul. Dari gudang tersebut kopi diangkut ke Cilacap dengan menggunakan perahu melalui Sungai Klawing yang alirannya kemudian menyatu dengan Sungai Serayu. Dengan mengikuti aliran Sungai Serayu serta lewat Terusan Kali Yasa, kopi dari Kabupaten Purbalingga sampai di gudang induk di Cilacap. Jarak yang ditempuh perahu-perahu dari Purbalingga ke Cilacap kurang lebih 14 pal.¹⁰

⁸ M.H. Hallewijn, *Overzicht der land beschrijving van Banjoemas in het algemeen, 1831*. Arsip Banyumas 10.5.

⁹ *Algemeen verslag der Residentie Banjoemas, 1832*. Arsip Banyumas 066. Keterangan mengenai ukuran, 1 pal = 1.507 meter

¹⁰ *Algemeen Verslag der Residentie Banjoemas 1845*. Arsip Banyumas 075.

Kopi dari desa-desa di wilayah ini dikumpulkan di tiga gudang, yaitu di Cilacap bagian barat laut, Majenang, dan membeli kopi dari desa-desa di kawasan ini. Kopi yang terkumpul kemudian diangkut ke gudang induk di Cilacap. Kopi dari desa-desa di kawasan ini diangkut ke gudang induk di Cilacap melalui sungai Citandui. Kopi yang terkumpul di gudang induk di Cilacap kemudian dibawa ke pelabuhan di Cilacap.

Dari gudang-gudang yang ada di Keresidenan Banyumas sejak tahun 1830 (Tanam Paksa) sampai tahun 1836, terlihat sebagaimana terlihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 10. Jumlah kopi yang terkumpul (dalam pikul)

Kabupaten	1833
Banyumas	141,33
Purbalingga	1.409,13
Purwokerto	1.063,74
Dajaluhur	26,15
Banjarnegara	2.035,17
Jumlah	4.755,42

Sumber: Statistiek der Residentie Banjoemas. Staat L

Dari tahun ke tahun, luas perkebunan kopi juga melimpah. Perkembangan ini menunjukkan bahwa sarana transportasi yang memadai. Pada periode ini sebagian besar m

¹¹ *Kolonial Verslag 1885*.

ar terkait kondisi perekonomian dan nas terjadi setelah pemerintah kolonial graria tahun 1870. Undang-undang iberalisasi ekonomi di Hindia Belanda ndia Belanda, termasuk di wilayah na diuraikan pada bab berikutnya.

BAB 6 ERA EKONOMI LIBERAL

ra 1850-1870 merupakan periode kemajuan perdagangan untuk kawasan negara-negara Eropa. Belanda mendapat keuntungan yang sangat besar dari situasi yang sangat kondusif tersebut. Bersamaan dengan maju pesatnya perdagangan di Eropa, revolusi industri juga menjadi sebuah gejala yang sedang tumbuh di sana. Pabrik-pabrik bermunculan dan berkembang dengan cepat bagai cendawan di musim hujan. Jalan-jalan kereta api bermunculan di mana-mana, pelayaran maju dengan pesat, dan bank-bank berdiri di berbagai kota untuk menopang sistem perekonomian yang sedang tumbuh.¹ Maka, tidak dapat disangsikan lagi bahwa kebijakan *culturstelsel* yang pada saat itu sedang dijalankan di Indonesia telah ikut ambil bagian dalam membangun kembali ekonomi Belanda secara besar-besaran, di samping juga memasukkan jutaan gulden kekayaan ke dalam perbendaharaan negeri Belanda.² Ekspansi perdagangan internasional Belanda terutama disebabkan oleh berkembangnya hasil-hasil perkebunan dari Hindia Belanda dan meningkatnya perdagangan transit.³

Seiring dengan semakin pesatnya pertumbuhan ekonomi Negeri Belanda, pada saat itu juga ada usaha untuk melakukan reformasi dalam politik kolonial yang erat kaitannya dengan nasib wilayah koloni mereka yaitu Hindia Belanda. Pada tahun 1854 disahkan *Regerings Reglement* (RR)

¹ F.J. Brugman, *Paardenkracht en mensenmacht: Social-economische geschiedenis van Nederlandsch, 1795-1940*, (s-Gravenhage: 1961), hlm. 201-250.

² Perekonomian Negeri Belanda runtuh setelah Belgia memisahkan diri dan di wilayah jajahannya, Hindia Belanda, pecah perang besar yang terkenal dengan Perang Diponegoro atau Perang Jawa.

³ Brugmans, *op. cit.*, hlm. 241-245.

yang menjadi dasar prinsip-prinsip kebebasan individu dan berusaha di Hindia Belanda.⁴

Pelaksanaan prinsip-prinsip liberal tidak semata-mata berarti terbaginya kekuasaan pemerintah dengan perwakilan rakyat, tetapi juga berarti dilancarkannya kritik terhadap segala persoalan mengenai kebijakan koloni. Usaha-usaha kaum liberal untuk mengadakan sejumlah reformasi didasarkan pada doktrin ekonomi politik klasik serta ditunjukkan untuk melawan monopoli dan pemaksaan. Sejalan dengan diberlakukannya ide-ide liberal dalam sektor ekonomi, berlakulah prinsip tidak campur tangan yang ditujukan kepada pihak kerajaan. Segala rintangan terhadap prinsip individu dan kebebasan harus dihapuskan, serta segala bantuan pemerintah terhadap usaha swasta harus dihentikan. Hal itu berarti runtuhnya kebijakan ekonomi merkantilisme dan proteksionisme.⁵

Perubahan opini tentang politik kolonial berlangsung sangat cepat sehingga gerakan yang ditujukan kepada reformasi menjadi semakin kuat. Tuntutan golongan liberal terhadap kebijakan politik kolonial adalah bahwa liberalisasi di daerah-daerah koloni haruslah sama dengan liberalisasi yang dijalankan di negeri induk. Mereka menentang proteksi dan eksploitasi pemerintah di tanah koloni. Liberalisasi ekonomi harus diterapkan di Hindia Belanda. Oleh karena itu, sistem seperti hak-hak dan tarif-tarif yang berbeda serta konsinyasi harus dihapuskan. Sebagai

⁴ Paham liberal dalam bidang ekonomi semula dikembangkan oleh Adam Smith (1723-1790) dan David Ricardo (1772-1823) di Inggris. Di Belanda ide-ide liberal mendapat dukungan kaum kapitalis. Dapat disebutkan misalnya Baron van Hoevell. Vitalis, serta beberapa lainnya dari golongan kapitalis yang secara politis semakin kuat setelah tahun 1850-an. Semakin banyak perwakilan kaum kapitalis dalam dewan perwakilan rakyat Belanda. Lihat Sartono Kartodirjo, Marwati Djoened Poesponegoro, dan Nugroho Notosoesanto, *Nasional Indonesia, Jilid IV*, (Jakarta: Depdikbud, 1975), hlm. 85.

⁵ Ciri utama dari pandangan merkantilistik adalah bahwa politik atau kekuasaan berperan lebih dominan dalam proses-proses ekonomi karena peran politik dan kekuasaan ada di tangan negara maka konsekuensinya praktik-praktik ekonomi harus berada di aturan negara. Negara menjadi aktor utama yang secara aktif dan rasional mengatur ekonomi demi meningkatkan kekuasaan negara. Martin Staniland, *What is Political Economy? A Social Theory and Underdevelopment*. (New Haven: Yale University Press, 1985), lihat juga Mas'ood, *Ekonomi Politik Internasional dan Pembangunan*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2000), hlm. 18-21.

dan eksploitasi yang dijalankan oleh pemerintah berusaha secara individual. Satu Liberal dan Partai Konservatif tetap harus membantu kesejahteraan masyarakat liberalisasi di tanah-tanah kolonial dari sisi kesejahteraan para petani yang dikatakan oleh Money bahwa golongan liberal bukan perihal mengatur tanah jajahan tersebut untuk sebanyak-banyaknya.⁶

Banyak perjuangan golongan liberal di Belanda dan mulai diberlakukannya Undang-Undang tersebut menandai mulai berlangsungnya yang diterapkan Pemerintah Belanda mereka.⁷ Dengan diberlakukannya Undang-Undang berkembang dengan pesat serta di Hindia Belanda. Dalam sistem baru ini, pemerintah memberikan kebebasan yang lebih besar untuk merdeka. Tidak bisa dipungkiri lagi bahwa pemerintahan ekonomi di Hindia Belanda menerapkan liberalisasi ekonomi

diberlakukannya Undang-Undang Agraria, ditawarkan kepada swasta, terutang mempunyai peluang paling besar untuk di wilayah Indonesia sebagai daerah yang luas. Dengan demikian, diusahakan pengusaha pribumi, mempunyai memberikan respons terhadap pasar

⁶ *De economische geschiedenis van de Nederlanden, 15-Gravenhage*: Martinus Nijhoff, tt).
Nederlanden, 15-Gravenhage: Martinus Nijhoff, tt).
Nederlanden, 15-Gravenhage: Martinus Nijhoff, tt).
174.

san individu dan berusaha di
tidak semata-mata berarti
perwakilan rakyat, tetapi juga
persoalan mengenai kebijakan
mengadakan sejumlah reformasi
klasik serta ditunjukkan untuk
an dengan diberlakukannya
bkkulah prinsip tidak campur
an. Segala rintangan terhadap
puskan, serta segala bantuan
dihentikan. Hal itu berarti
e dan proteksionisme.⁵

ial berlangsung sangat cepat
reformasi menjadi semakin
kebijakan politik kolonial
koloni haruslah sama dengan
Mereka menentang proteksi
Liberalisasi ekonomi harus
itu, sistem seperti hak-hak
i harus dihapuskan. Sebagai

Angkan oleh Adam Smith (1723-1790)
ide liberal mendapat dukungan dari
foevell. Vitalis, serta beberapa yang
kin kuat setelah tahun 1850 dengan
dewan perwakilan rakyat Belanda.
i dan Nugroho Notosoento, *Sejarah*
L. 85.

ahwa politik atau kekuasaan harus
arena peran politik dan kekuasaan
aktif ekonomi harus berada dalam
ktif dan rasional mengatur ekonomi
What is Political Economy? A Study of
ersity Press, 1985), lihat juga Mohlar
(Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 1994),

anti eksploitasi yang dijalankan oleh pemerintah, maka akan dijalankan
kebebasan berusaha secara individual. Satu hal yang perlu diingat bahwa
Partai Liberal dan Partai Konservatif tetap menerima prinsip bahwa tanah
lahan harus membantu kesejahteraan material negeri induk, sehingga
kebijakan liberalisasi di tanah-tanah koloni sebenarnya tidak mengubah
keadaan dari sisi kesejahteraan para penduduk setempat. Sangat tepat
apa yang dikatakan oleh Money bahwa persoalan yang dihadapi oleh
golongan liberal bukan perihal mengatur tanah jajahan, akan tetapi
perihal mengatur tanah jajahan tersebut untuk memperoleh keuntungan
yang sebanyak-banyaknya.⁶

Puncak perjuangan golongan liberal di Negeri Belanda adalah dengan
disahkan dan mulai diberlakukannya Undang-Undang Agraria tahun
1870. Hal tersebut menandai mulai berlangsungnya periode kapitalisme
modern yang diterapkan Pemerintah Belanda terhadap tanah-tanah
koloni mereka.⁷ Dengan diberlakukannya liberalisasi ekonomi volume
perdagangan berkembang dengan pesat serta membanjirnya modal swasta
ke Hindia Belanda. Dalam sistem baru ini, pengusaha-pengusaha swasta
diberi kebebasan yang lebih besar untuk menanamkan modalnya di Hindia
Belanda. Tidak bisa dipungkiri lagi bahwa sejak tahun 1870, modernisasi
dan kemajuan ekonomi di Hindia Belanda merupakan dampak yang nyata
dengan diterapkannya liberalisasi ekonomi serta dari kemajuan ekonomi
di Eropa.

Diberlakukannya Undang-Undang Agraria 1870 mendorong setiap
peluang ditawarkan kepada swasta, terutama dalam sektor perkebunan
yang mempunyai peluang paling besar untuk dikembangkan, mengingat
karakteristik wilayah Indonesia sebagai daerah agraris dengan lahan yang
masih sangat luas. Dengan demikian, diasumsikan bahwa setiap orang,
termasuk pengusaha pribumi, mempunyai peluang yang sama untuk
dapat memberikan respons terhadap pasar bebas. Pada kenyataannya,

⁶ W.M.F. Mansvelt, "De economische geschiedenis van Indie in vogelvlucht," dalam
Historische Opstellen, (s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, tt), hlm. 14.

⁷ J. S. Furnivall, *Netherlands India: A Study of Plural Economy*, (London: Cambridge University
Press, 1944), hlm. 148-174.

undang-undang tersebut tidak lebih hanyalah sebuah proteksi bagi kaum pribumi karena tidak ditindaklanjuti dengan usaha pemerintah untuk mendorong kaum pribumi menjadi subjek pelaku ekonomi, tetapi hanyalah menjadikan mereka sebagai objek.⁸

Terlepas dari posisi kaum pribumi, dengan diberlakukannya undang-undang tersebut sektor swasta menjadi lebih berperan dalam perekonomian Hindia Belanda. Hanya dalam waktu singkat, usaha perkebunan berkembang di mana-mana, terutama perkebunan tebu. Usaha tersebut diikuti dengan pendirian pabrik-pabrik gula di berbagai tempat yang tersebar di Pulau Jawa.⁹ Perkembangan dan perluasan perkebunan yang sangat cepat tentu saja membutuhkan tanah yang sangat luas, sehingga areal yang digunakan tidak terbatas pada areal yang mudah dijangkau, tetapi telah meluas sampai ke areal-areal yang sulit untuk dilalui. Banyak daerah yang semula tertutup kemudian menjadi daerah yang terbuka dengan dibukanya areal perkebunan di daerah tersebut.

Beberapa tahun sebelum diberlakukan Undang-Undang Agraria 1870, di Hindia Belanda telah terjadi beberapa perubahan. Perubahan tersebut antara lain, *pertama*, dihentikannya beberapa tanaman wajib seperti indigo, teh, *kaneel*, dan *chochenille* pada tahun 1865, serta tembakau pada tahun 1866.¹⁰ Sampai tahun 1920, kopi menjadi satu-satunya tanaman wajib di Jawa. *Kedua*, tanaman tebu perlahan-lahan berganti status dari tanaman tebu pemerintah menjadi tanaman tebu yang dikuasai oleh pihak swasta. Hal tersebut merupakan dampak langsung dari penerapan Undang-Undang Gula tahun 1870.¹¹ *Ketiga*, perlahan-lahan bidang pengangkutan

⁸ G. Prince, "Dutch Economic Policy in Indonesia, 1820-1940," dalam Angus Medison dan G. Prince, ed., *Economic Growth in Indonesia, 1820-1940*, (Dordrecht-Holland Publication, 1989), hlm. 205.

⁹ Pabrik gula yang dibangun di Pulau Jawa sampai tahun 1900 berjumlah 20 buah. Penambahan terbanyak terjadi setelah diberlakukannya Undang-Undang Agraria 1870. Lihat Bisuk Siahaan, *Industrialisasi di Indonesia, Sejak Hutang Kehormatan Sampai Banjir Stir*, (Jakarta: Depperindag, 1996), hlm. 12.

¹⁰ G. Gonggrijp, *Schets ener economische geschiedenis van Nederlandisch-Indie*, (Harlem : De Erven F. Bohn, 1928) hlm. 118.

¹¹ *Ibid.*, hlm 121.

dikerjakan dalam rangka kerja beba pemerintah dengan pihak swasta

PERAN SWASTA DALAM PENGAN

Keterlibatan swasta dalam dari sistem tanam paksa di Banyu tersebut sudah ada sebelum pemerintah melakukan sistem ekonomi lib terlibat dalam pengangkutan, wa belum berfungsi sebagai pengang pendukung sistem tanam paksa pengusaha angkutan pun sebenarnya pengangkutan karena tenaga per tenaga penduduk dalam kerangka

Sebagaimana telah diuraikan 1860-an pengangkutan produk berbagai hambatan terutama akibat hambatan yang datang dari alam, curam, rawa, batu, serta hujan. Banyumas menyebabkan kondisi ja Hal itu menjadi penghambat, ba besar kegiatan pengangkutan. Sulit menyebabkan para pengusaha 17 gerobak setiap harinya untu Banjarnegara menuju Banyumas.¹²

Jumlah gerobak ataupun cik terbatas bila dibandingkan dengan Pemerintah tentu sangat khav transportasi yang tersedia sebab di pelabuhan tentu akan meny

¹² *Ibid.*, hlm. 95.

¹³ *Kolonial Verslag 1864*, hlm. 131.

hanyalah sebuah proteksi bagi anjuti dengan usaha pemerintah adadi subjek pelaku ekonomi, tetapi bbjek.⁸

umi, dengan diberlakukannya a menjadi lebih berperan dalam ya dalam waktu singkat, usaha ana, terutama perkebunan tebu. an pabrik-pabrik gula di berbagai⁹ Perkembangan dan perluasan membutuhkan tanah yang sangat ak terbatas pada areal yang mudah i ke areal-areal yang sulit untuk ttutup kemudian menjadi daerah oerkebunan di daerah tersebut.

kan Undang-Undang Agraria 1870, a perubahan. Perubahan tersebut beberapa tanaman wajib seperti tahun 1865, serta tambakau pada menjadi satu-satunya tanaman wajib han berganti status dari tanaman yang dikuasai oleh pihak swasta. gsung dari penerapan Undang- han-lahan bidang pengangkutan

⁸ dalam Angus Medison dan G. Prince, ed., Holland Publication, 1989), hlm. 205.

sampai tahun 1900 berjumlah 20 buah. nnya Undang-Undang Agraria 1870. Lihat g *Kehormatan Sampai Banting Stir*, (Jakarta:

denis van *Nederlandsch-Indie*, (Harlem : De

dikerjakan dalam rangka kerja bebas,¹² sehingga terjalin kerja sama antara pemerintah dengan pihak swasta dalam bidang pengangkutan.

PERAN SWASTA DALAM PENGANGKUTAN PRODUK PEMERINTAH

Keterlibatan swasta dalam pengangkutan hasil bumi produk dari sistem tanam paksa di Banyumas sudah berlangsung lama. Peran tersebut sudah ada sebelum pemerintah kolonial Belanda secara resmi memberlakukan sistem ekonomi liberal. Sejak tahun 1860-an, pihak swasta terlibat dalam pengangkutan, walaupun pada saat itu pengangkutan belum berfungsi sebagai pengangkutan bebas dan semata-mata sebagai pendukung sistem tanam paksa. Peran yang dijalankan oleh para pengusaha angkutan pun sebenarnya tidak lebih hanya sebagai koordinator pengangkutan karena tenaga pengangkutannya masih menggunakan tenaga penduduk dalam kerangka kerja wajib (*heerendienst*).

Sebagaimana telah diuraikan dalam bab sebelumnya, sampai tahun 1860-an pengangkutan produk pemerintah masih sering mengalami berbagai hambatan terutama akibat dari jeleknya kondisi jalan maupun hambatan yang datang dari alam, seperti tebing yang tinggi, jurang yang curam, rawa, batu, serta hujan. Tingginya curah hujan yang turun di Banyumas menyebabkan kondisi jalan menjadi sangat jelek dan berlumpur. Hal itu menjadi penghambat, bahkan kadang menghentikan sebagian besar kegiatan pengangkutan. Sebagai contoh, kondisi yang sangat sulit menyebabkan para pengusaha hanya mampu memberangkatkan 17 gerobak setiap harinya untuk mengangkut kopi dari gudang di Banjarnegara menuju Banyumas.¹³

Jumlah gerobak ataupun cikar yang ada saat itu juga masih sangat terbatas bila dibandingkan dengan jumlah kopi yang harus diangkut. Pemerintah tentu sangat khawatir dengan kondisi infrastruktur transportasi yang tersedia sebab keterlambatan kopi sampai ke gudang di pelabuhan tentu akan menyebabkan kerugian yang tidak sedikit.

¹² *Ibid.*, hlm. 95.

¹³ *Kolonial Verslag 1864*, hlm. 131.

meliputi penebangan pohon-pohon untuk bagian-bagian yang longsor yang mengalami penyempitan, dan telah pekerjaannya, jumlah subsidi sangat kecil. Hal inilah yang sering memperbaiki sarana transportasi peningkatan yang sangat drastis untuk membangun jaringan di wilayah ini.

berikutnya.



Bantera tahun 1926.

BAB 7

MODERNISASI TRANSPORTASI

Akhir abad ke-19, sistem transportasi yang bersifat massal dirasakan oleh para pengusaha swasta sebagai kebutuhan yang sangat mendesak. Masuknya modal swasta ke Hindia Belanda sejak diberlakukannya Undang-Undang Agraria 1870 telah meningkatkan produksi perkebunan beserta turunannya di berbagai daerah. Hal tersebut tentu saja memerlukan berbagai alat angkut yang bisa membawa barang-barang tersebut ke pelabuhan dengan cepat untuk kemudian diteruskan ke pasaran dunia. Barang-barang impor produksi industri di Eropa dari pelabuhan-pelabuhan juga perlu diangkut ke tempat konsumen di daerah pedalaman. Untuk mengatasi hal tersebut, pembangunan jaringan angkutan massal mutlak dilakukan dan pilihan jatuh pada kereta api.

Kereta api adalah alat angkut paling modern yang ditemukan oleh manusia pada awal abad ke-19. Dengan ditemukannya lokomotif bertengas oleh Richard Trevithick, seorang insinyur tambang dari Inggris, dimulailah pengembangan alat angkut massal modern yang dinamakan kereta api. Saat itu kereta api mulai diproduksi secara massal menjadi alat angkut modern yang lebih efisien dibandingkan dengan alat angkut sebelumnya yang ditarik hewan. Dengan cepat jalur-jalur kereta api mulai dibangun di banyak negara di Eropa dan kemudian merambah ke Amerika.¹

Beberapa tahun setelah transportasi kereta api dikembangkan di Eropa, mulai muncul usulan agar jaringan kereta api juga dibangun di Hindia Belanda. Tahun 1840, Kolonel van der Wijk mengusulkan agar

¹ Tim Telaqa Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia*, Jilid 1, (Bandung: Angkasa, 1997), hlm. 31

jaringan kereta api dibangun di Jawa, menghubungkan antara Surabaya dengan Batavia. Usulan tersebut menimbulkan pro-kontra dan melahirkan perdebatan antara Pemerintah Belanda dengan pihak swasta.²

Para pejabat pemerintah pada awalnya banyak yang tidak menyetujui apabila jaringan kereta api dibangun di Hindia Belanda. Alasannya bermacam-macam. Orang-orang golongan reaksioner seperti Witgens, anggota Tweede Kamers Belanda, menyatakan bahwa kereta api akan menggoyahkan *cultuurstelsel*. Suara lain mengatakan bahwa kereta api akan membuka Jawa terhadap pengusaha asing lain. Sementara itu, seorang jurnalis, H.J. Lion, malah dengan terang-terangan menganjurkan kepada pihak swasta untuk membangun jaringan kereta api di Jawa. Atas anjuran tersebut, beberapa pengusaha swasta kemudian mengajukan permohonan untuk mendapatkan konsesi, tetapi pihak pemerintah masih mengabaikannya. Pemerintah justru lebih menyukai perbaikan berbagai model pengangkutan yang telah ada dengan cara memperbanyak jumlah hewan untuk menarik gerobak atau dokar.³

Para pengusaha terus mendesak pemerintah agar kereta api segera direalisasikan di Hindia Belanda, khususnya di Jawa yang pada waktu itu menjadi inti pelaksanaan penanaman komoditi ekspor. Pada tahun 1846, Gubernur Jenderal Hindia Belanda, J. J. Rochussen, mengusulkan kepada pemerintah Belanda agar menolak permohonan para pengusaha swasta yang tertarik untuk menanamkan modalnya dalam bidang transportasi kereta api. Rochussen berpendapat bahwa urusan transportasi hendaknya diurus oleh pemerintah. Pemerintahlah yang memiliki kewajiban untuk membangun sarana transportasi kereta api di Jawa. Gagasan Rochussen ternyata dipatahkan oleh penggantinya, A.J. Duymaer van Twist. Van Twist justru mengajukan usul kepada pemerintah kerajaan agar swasta diberi kesempatan untuk terlibat dalam pengembangan transportasi kereta api di Jawa. Usulan tersebut mendapat dukungan parlemen yang pada waktu

² S.A. Reitsma, *Korte geschiedenis der Nederlandsch-Indische spoor an tramwegen*, (Weltevreden: G. Kolff & Co., 1928), hlm. 7.

³ M. Gani, *Kereta Api Indonesia*, (Jakarta: Deppen RI, 1978), hlm 31.

itu dikuasai oleh golongan liberal. S

mendukung kebebasan berusaha b
Berdasarkan berbagai usulan
akhirnya diputuskan bahwa pih
untuk ikut serta mengembangkan
khususnya di Jawa. Pada tanggal
mengeluarkan surat keputusan no
kemudahan bagi kalangan swasta y
pembukaan jaringan transportasi k
yang pertama kali mengajukan
Spoorweg Maatschappij (NISM) yang
jalur kereta api dari Semarang me
jalur kereta api Semarang-Tanggu
itu, pembangunan jaringan kereta
di Jawa, salah satunya di Banyuma

JARINGAN KERETA API DI BANYU

Wilayah Banyumas mulai n
kereta api ketika jaringan kereta
menghubungkan Yogyakarta dan
merupakan salah satu bagian da
jaringan kereta api negara kare
Pelabuhan Cilacap merupakan p
untuk kepentingan ekspor produ
Jawa Tengah dan Yogyakarta. Lint
panjangnya 187,283 km mulai diba
tahun 1887 dengan menelan biaya
jaringan kereta api tersebut belu
Cilacap. Stasiun terdekat dengan pe

⁴ Reitsma, 1928, *op. cit.*, hlm. 10

⁵ *Verslag over de Staatsspoorwegen in Nederl*
Ca. 1889), Bijlage C.

va, menghubungkan antara Surabaya menimbulkan pro-kontra dan melahirkan anda dengan pihak swasta.²

walnya banyak yang tidak menyetujui gun di Hindia Belanda. Alasannya blongan reaksioner seperti Witgens menyatakan bahwa kereta api akan lain mengatakan bahwa kereta api akan ngusaha asing lain. Sementara itu, ngan terang-terangan menganjurkan gun jaringan kereta api di Jawa. Atas aha swasta kemudian mengajukan nsesi, tetapi pihak pemerintah masih lebih menyukai perbaikan berbagai dengan cara memperbanyak jumlah dokar.³

s pemerintah agar kereta api segera usnya di Jawa yang pada waktu itu i komoditi ekspor. Pada tahun 1846, J. Rochussen, mengusulkan kepada rmohonan para pengusaha swasta odalnya dalam bidang transportasi wa urusan transportasi hendaknya h yang memiliki kewajiban untuk ta api di Jawa. Gagasan Rochussen A.J. Duymaer van Twist. Van Twist rintah kerajaan agar swasta diberi gembangan transportasi kereta api ngan parlemen yang pada waktu

Nederlandsch Indische spoor en tramwegen, (Weltevreden: n RI, 1978), hlm 31.

itu dikuasai oleh golongan liberal. Secara ideologis, golongan liberal sangat mendukung kebebasan berusaha bagi pengusaha swasta.

Berdasarkan berbagai usulan yang masuk ke Pemerintah Belanda, akhirnya diputuskan bahwa pihak swasta akan diberi kesempatan untuk ikut serta mengembangkan jaringan kereta api di Hindia Belanda, khususnya di Jawa. Pada tanggal 31 Oktober 1852, Pemerintah Belanda mengeluarkan surat keputusan nomor H22 yang menetapkan pemberian kemudahan bagi kalangan swasta yang bermaksud mendapatkan konsesi pembukaan jaringan transportasi kereta api di Jawa.⁴ Konsorsium swasta yang pertama kali mengajukan konsesi adalah *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) yang kemudian diberi izin untuk membuka jalur kereta api dari Semarang menuju Solo. Pada tanggal 10 Agustus 1867, jalur kereta api Semarang-Tanggung sepanjang 25 Km dibuka. Sejak saat itu, pembangunan jaringan kereta api bermunculan di berbagai daerah di Jawa, salah satunya di Banyumas.

JARINGAN KERETA API DI BANYUMAS

Wilayah Banyumas mulai menjadi bagian dari sistem jaringan kereta api ketika jaringan kereta api negara *Staatsspoorwegen* (SS) yang menghubungkan Yogyakarta dan Cilacap mulai terpasang. Cilacap yang merupakan salah satu bagian dari wilayah Banyumas masuk dalam jaringan kereta api negara karena keberadaan pelabuhan alamnya. Pelabuhan Cilacap merupakan pelabuhan potensial bagi pemerintah untuk kepentingan ekspor produksi perkebunan dari bagian selatan Jawa Tengah dan Yogyakarta. Lintas kereta api Yogyakarta-Cilacap yang panjangnya 187,283 km mulai dibangun pada tahun 1879 dan selesai pada tahun 1887 dengan menelan biaya sebesar f 14.709.074,75.⁵ Pada awalnya, jaringan kereta api tersebut belum tersambung sampai ke pelabuhan Cilacap. Stasiun terdekat dengan pelabuhan adalah stasiun Maos. Setahun

⁴ Reitsma, 1928, *op. cit.*, hlm. 10

⁵ *Verslag over de Staatsspoorwegen in Nederlandsch Indie over het jaar 1888*, (Batavia: Ogilvie & Co, 1889), Bijlage C.

kemudian, tepatnya pada tahun 1888, penyambungan rel dari stasiun Maos ke pelabuhan dilaksanakan oleh Departemen Pekerjaan Umum (*Departement voor Burgerlijke Openbare Werken*). Perusahaan kereta api SS merupakan perusahaan negara yang berada di bawah departemen tersebut.



Gambar 20. Stasiun kereta api di kawasan Pelabuhan Cilacap.
Sumber: kitlv.nl (2008)

Pada tahun-tahun pertama pembukaan kereta api Yogyakarta-Cilacap, produk gula dari pabrik-pabrik di Yogyakarta belum diekspor lewat pelabuhan Cilacap. Pada waktu itu, gula yang merupakan primadona ekspor lebih banyak diproduksi di Yogyakarta daripada di Keresidenan Banyumas. Banyumas pada waktu itu hanya memiliki satu pabrik gula, yaitu Pabrik Gula Kalibagor. Pabrik gula seperti Rewulu, Klaci, Sedayu, dan Sewugalur yang berada di Yogyakarta bagian barat ternyata masih mengekspor produksinya lewat pelabuhan Semarang.⁶ Hal itu terjadi

⁶ Susanto Zuhdi, *Cilacap 1830-1942: Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*, (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2002), hlm. 44.

karena ternyata pabrik-pabrik gula te
maskapai perkebunan kerajaan (*Vors*
berkantor di Semarang. Kondisi yan
negara jalur Yogyakarta-Cilacap m
memuaskan pada awal pengoper
selanjutnya keuntungan terus naik.

Tabel 14. Keuntungan Perusahaan
lintas Yogyakarta-Cilacap t

Tahun
1888
1889
1890
1891
1892
1893
1894

Sumber: *Verslag over de Staatspoorwegen i*
(Batavia: Ogilvie & Co., 1889-1895).

Kenaikan keuntungan yang c
negara sebagaimana ditunjukkan
bisnis perkeretaapian di Jawa merup
sejalan dengan semakin intensifn
sejak diberlakukannya Undang-Und
penanaman modal swasta di Hinc
swasta Eropa juga mulai melirik bis
pada awal pembukaan jaringan ker
panjang mengenai pelibatan perus
swasta dalam bisnis perkeretaapia
harus mulai dipikirkan oleh Peme
tersebut memerlukan pendanaan
kereta api swasta *Nederlandsch In*
yang merupakan pionir perkeretaa
signifikan, bersama dengan peru

1888, penyambungan rel dari stasiun oleh Departemen Pekerjaan Umum (*are Werken*). Perusahaan kereta api yang berada di bawah departemen



di kawasan Pelabuhan Cilacap. (2008)

mbukaan kereta api Yogyakarta-pabrik di Yogyakarta belum diekspor gula yang merupakan primadona Yogyakarta daripada di Keresidenan hanya memiliki satu pabrik gula, seperti Rewulu, Klaci, Sedayu, Jakarta bagian barat ternyata masih Pelabuhan Semarang.⁶ Hal itu terjadi

Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa, (Jakarta:

karena ternyata pabrik-pabrik gula tersebut telah mengikat kontrak dengan maskapai perkebunan kerajaan (*Vorstenlanden-Landbouw Maatschappij*) yang berkantor di Semarang. Kondisi yang demikian menyebabkan kereta api negara jalur Yogyakarta-Cilacap memperoleh keuntungan yang kurang memuaskan pada awal pengoperasiannya. Baru pada tahun-tahun selanjutnya keuntungan terus naik, sebagaimana terlihat pada tabel 14.

Tabel 14. Keuntungan Perusahaan Kereta Api Negara (*Staatsspoorwegen*) lintas Yogyakarta-Cilacap tahun 1888-1894

Tahun	Kuntungan
1888	f 35.185
1889	f 26.935
1890	f 156.762
1891	f 215.217
1892	f 252.320
1893	f 284.876
1894	f 243.095

Sumber: *Verslag over de Staatsspoorwegen in Nederlandsche Indie over het jaar 1888-1894*. (Batavia: Ogilvie & Co., 1889-1895).

Kenaikan keuntungan yang diperoleh oleh perusahaan kereta api negara sebagaimana ditunjukkan pada tabel 14 menunjukkan bahwa bisnis perkeretaapian di Jawa merupakan prospek yang baik. Hal tersebut sejalan dengan semakin intensifnya penanaman modal Eropa di Jawa sejak diberlakukannya Undang-Undang Agraria 1870 yang membebaskan penanaman modal swasta di Hindia Belanda. Perusahaan-perusahaan swasta Eropa juga mulai melirik bisnis perkeretaapian di Jawa, meskipun pada awal pembukaan jaringan kereta api terjadi perdebatan yang cukup panjang mengenai pelibatan perusahaan swasta pada bisnis ini. Minat swasta dalam bisnis perkeretaapian di Jawa tentu saja menjadi hal yang harus mulai dipikirkan oleh Pemerintah Hindia Belanda, mengingat bisnis tersebut memerlukan pendanaan yang sangat besar. Sejak perusahaan kereta api swasta *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) yang merupakan pionir perkeretaapian di Jawa memperoleh keuntungan signifikan, bersama dengan perusahaan kereta api negara SS, mereka

memancing perusahaan swasta lain untuk ikut menanamkan modalnya dalam bisnis ini.

Penanaman modal di wilayah Banyumas juga memperlihatkan prospek yang baik. Perusahaan-perusahaan perkebunan dan perusahaan gula memperlihatkan perkembangan yang positif dengan keuntungan yang terus bertambah. Perkembangan ekonomi yang terus meningkat tentu saja memerlukan dukungan sektor transportasi yang memadai. Hasil-hasil perkebunan yang semakin banyak memerlukan alat angkut massal yang bisa membawa dengan cepat dari pusat-pusat produksi ke pelabuhan. Jaringan kereta api SS yang melewati kawasan Banyumas hanyalah jaringan sebidang yang tidak bisa menjangkau pusat-pusat produksi di pedalaman, yang meliputi Purwokerto, Purbalingga, Banjarnegara, dan Wonosobo. Kebutuhan sistem transportasi massal di Banyumas telah menarik minat investor di Belanda untuk membangun jaringan kereta api atau trem lokal di wilayah ini. Mereka membentuk perusahaan yang bernama *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* (SDS) atau Perusahaan Trem Uap Lembah Serayu dan mengajukan konsesi kepada pemerintah untuk membangun jaringan kereta api lokal di Banyumas. Nama perusahaan tersebut mengambil nama sungai terpanjang yang mengalir di Banyumas, yaitu Sungai Serayu. Jaringan kereta api yang dibangun oleh SDS nyaris menyusuri sungai Serayu sejak hilir sampai hulu, sejak Cilacap sampai Wonosobo.

KERETA API SERAJOEDAL STOOMTRAM MAATSCHAPPIJ (SDS)

Perusahaan kereta api uap SDS diberi konsesi di Banyumas untuk jangka waktu 99 tahun. Pembangunan jaringan kereta api bertujuan untuk mendistribusikan barang-barang yang berkaitan dengan kepentingan orang-orang Eropa. Dengan demikian, pembangunan jaringan kereta api tersebut tidak bisa dilepaskan dengan keberadaan pabrik gula di beberapa tempat di wilayah Keresidenan Banyumas karena gula pada waktu itu merupakan bisnis utama di kawasan ini. Sebelum jaringan kereta api dibangun, gula dari wilayah Banyumas diangkut ke pelabuhan Cilacap melalui Sungai Serayu. Sebagai contoh, pada tahun 1890 pabrik gula

Klampok mengirim hasil produksi Sungai Serayu sampai di Stasiun Ma dengan kereta api SS sampai Cilacap pabrik gula, keberadaan jaringan ke Banyumas dirasa sangat penting da perkebunan serta untuk pengangkutan Kondisi inilah yang menjadi salah menanamkan modal di wilayah B modern.

Pada saat yang bersamaan, pem tertarik untuk menanamkan moda pihak swasta dengan pihak pemerintah dalam memperebutkan konsesi j Keinginan pihak pemerintah untuk perkeretaapian di Banyumas dapat sebelum pihak SDS memenangkan telah terjadi sebelum pabrik-pabrik g pemerintah, membangun jaringan k tidak saja akan mendatangkan keunt tetapi juga akan mendapatkan keunt dengan dibukanya Pelabuhan Cilac

Sebagai upaya untuk membe yang paling pantas untuk membar Banyumas, tahun 1883 J.K. Kempees di "Indische Gids" edisi November

⁷ *Verslag over de Staatsspoorwegen in de Ned Nijhoff, 1891).*

⁸ Keuntungan antara lain dari pajak pelab wilayah Banyumas. Lihat S.S. Reitsma, *Eenige Serajoedal*, (Tegal : J.D. De Boer, 1915), hlm. 10.

an umum jenis bus jauh lebih tinggi

kannya kendaraan bermotor untuk begitu terasa terhadap keberadaan kendaraan bermotor yang beroperasi nyak. Alat angkut tradisional, seperti dalam kota, sedangkan kendaraan arkota. Dampak yang paling nyata a sejak beroperasinya kendaraan bus npang kereta api ada kecenderungan bel di bab berikutnya. Beroperasinya dan bus berdampak besar terhadap penduduk di Keresidenan Banyumas. an pada bab berikutnya.

BAB 8

PERKEMBANGAN WILAYAH DAN PERMUKIMAN

Banyak teori mempermudah kita untuk memahami pertumbuhan kota-kota di dunia. Para ahli mengurangi variabel apa saja yang menyebabkan sebuah kawasan tumbuh menjadi tempat yang disebut sebagai kawasan kota. Salah satunya adalah Egon Ernest Bergel yang berpendapat bahwa peradaban desa dimulai pada zaman batu baru, sedangkan kota-kota apabila dilacak asal-usulnya ternyata timbul akibat adanya invasi militer. Ia mencontohkan misalnya Mesir, Mesopotamia, Krata, dan Arabia.¹ Pendapat ini sekaligus memberi arti bahwa kota-kota yang timbul itu bukanlah berasal dari perkembangan yang berangsur-angsur dari suatu desa yang sederhana.

Apabila diadakan penelitian yang saksama serta dilakukan komparasi dengan berbagai kota di belahan bumi ini, ternyata pendapat Berqel tidak sepenuhnya benar. Banyak kota di berbagai bagian dunia lain justru timbul sebagai hasil perkembangan desa-desa yang sederhana dari kombinasi-kombinasinya atau karena variabel yang lain.² Variabel

¹ Egon Ernest Bergel, *Urban Sociology*, (New York: McGraw Hill Book Company, Inc., 1955), hlm. 17-20.

² Terlebih dahulu perlu ada definisi yang jelas untuk membedakan antara istilah desa dengan kota dalam dataran geografis. Dalam arti umum, desa diartikan sebagai suatu wilayah yang jauh dari pusat keramaian kota, memiliki kondisi daerah yang masih alami, dihuni oleh penduduk yang relatif jarang, serta sebagian besar lahannya dimanfaatkan untuk pertanian, perkebunan, dan perikanan. Desa di negara mana pun biasanya menepati unit administratif paling bawah. Umumnya, desa yang menjadi tempat permukiman tersebar dalam satuan-satuan yang tidak begitu luas, sedangkan kota secara sederhana dapat didefinisikan sebagai tempat pemusatan penduduk dengan beraneka ragam aktivitas, kepentingan dan latar belakang sosial budaya, serta merupakan pusat pertumbuhan bagi daerah sekitarnya. Kota-kota zaman kuno umumnya berada di tepi sungai besar atau tepi laut. Hal tersebut menunjukkan bahwa sarana transportasi telah menjadi variabel utama bagi tumbuhnya kawasan permukiman. *Encyclopedia Americana*, (New York: Glorier Inc., 1985).

mana pun yang bekerja, pasti terlihat ada unsur yang bekerja tetap dalam pertumbuhan sebuah kawasan, yaitu transportasi. Jika variabel invasi militer yang bekerja sebagaimana dikemukakan oleh Bergel, maka dengan sendirinya aktivitas ini jelas memerlukan unsur transportasi. Begitu pula jika yang bekerja adalah gabungan dari berbagai variabel yang ada, maka dengan ringkas dapat disimpulkan bahwa pertumbuhan kota-kota di muka bumi memiliki korelasi yang jelas. Korelasi ini menunjukkan bahwa jika aktivitas transportasi tidak ada, maka pertumbuhan kota tidak mungkin terjadi. Jika perkembangan transportasi lamban, maka lamban pula pertumbuhan kota tersebut, kecuali jika ada pengganti lain. Sebaliknya, jika variabel transportasi bekerja dengan maksimal, maka embryo desa segera menjadi desa, desa menjadi semi kota, atau menjadi kota sama sekali. Dalam hal ini, Boodish mengemukakan bahwa:

"The effect upon the country's development was soon noticeable. The mill and factories of the East increased in number and output. In the West crops increased, land values soared, and parts of the country that had been uninhabited and barren became sprinkled with farms and villages, villages grew into towns, towns into cities, and cities into great industrial centers."³

(Perkembangan wilayah segera menarik perhatian. Penggilingan dan pabrik-pabrik di Timur bertambah jumlah dan hasilnya. Di Barat, hasil panen bertambah, nilai tanah membubung, dan bagian wilayah yang semula tidak berpenghuni dan tidak subur berubah menjadi ladang-ladang pertanian dan menjadi pedesaan. Desa-desa tumbuh menjadi kota, kota menjadi kota besar, dan kota-kota besar tumbuh menjadi pusat industri raksasa).

Walaupun demikian, dalam kenyataan proses peralihan desa menjadi kota tidaklah sesederhana sebagaimana dikatakan. Bagian ini hanya akan menunjukkan bahwa peranan fasilitas transportasi haruslah diperhitungkan dalam kaitannya dengan perkembangan tata ruang

³H.M. Boodish and E. Augpurger, *Our Industrial Age: a basic text-book dealing with the origin and development of our industrial society and its major economic, social, and political problems*, (New York: McGraw Hill Book Company, Inc., 1949), hlm. 76.

sebuah wilayah ataupun dalam pr
elemen-elemen pendukungnya. Tra
sangat signifikan terhadap perkemb
Banyumas.

PERKEMBANGAN WILAYAH

Pernyataan bahwa transporta
perkembangan sebuah wilayah per
di Keresidenan Banyumas. Wilayah
wilayah perkotaan serta sebaliknya v
peranannya karena unsur transporta
Banyumas. Di satu pihak, di Keresi
berangsur-angsur mengalami kem
kota yang berangsur-angsur menga
pihak diwakili oleh Kota Banyuma
lain diwakili oleh Kota Purwokerto

Majenang pada pertengahan
yang ramai dan strategis. Pada mas
Kepatihan Dayaluhur. Di kota itu me
untuk wilayah Majenang, Madura
Legi, dan Nusa Kambangan.⁴ Pada j
Majenang terdapat dermaga Wanare
yang selalu ramai oleh lalu lintas
Cilacap. Majenang pada periode it
wilayah Banyumas bagian barat. Pe
penting menyebabkan pemerintah k
kontrolir yang berkedudukan di M
asisten residen. Pada masa pemerin
Banyumas berkedudukan di Kota l

⁴L. Vitalis. *Nota van de verdeeling van de westel*

⁵Lihat Irawan Soejito, *Sejarah Pemerintahan*
1976), hlm. 34.

ada unsur yang bekerja tetap dalam itu transportasi. Jika variabel ini kemukakan oleh Bergel, maka dengan diperlukan unsur transportasi. Begitu dengan dari berbagai variabel yang ada, ilkan bahwa pertumbuhan kota-kota ng jelas. Korelasi ini menunjukkan idak ada, maka pertumbuhan kota bangan transportasi lambat, maka ebut, kecuali jika ada pengganti lain. si bekerja dengan maksimal, maka esa menjadi semi kota, atau menjadi dish mengemukakan bahwa:

*...ment was soon noticeable. The mill n number and output. In the West d parts of the country that had been led with farms and villages, villages cities into great industrial centers.*³

arik perhatian. Penggilingan dan mlah dan hasilnya. Di Barat, hasil ubung, dan bagian wilayah yang k subur berubah menjadi ladang- saan. Desa-desanya tumbuh menjadi kota-kota besar tumbuh menjadi

nyataan proses peralihan desa ebagaimana dikatakan. Bagian ini an fasilitas transportasi haruslah ngan perkembangan tata ruang

...rial Age: a basic text-book dealing with the origin r economic, social, and political problems, (New 1. 76.

sebuah wilayah ataupun dalam proses perkotaan (urbanisasi) beserta elemen-elemen pendukungnya. Transportasi memberi pengaruh yang sangat signifikan terhadap perkembangan daerah-daerah di Keresidenan Banyumas.

PERKEMBANGAN WILAYAH

Pernyataan bahwa transportasi merupakan unsur utama dalam perkembangan sebuah wilayah perlu dikaji kebenarannya untuk kasus di Keresidenan Banyumas. Wilayah pedesaan bisa berkembang menjadi wilayah perkotaan serta sebaliknya wilayah perkotaan bisa menjadi surut peranannya karena unsur transportasi. Kondisi semacam itu riil terjadi di Banyumas. Di satu pihak, di Keresidenan Banyumas terdapat kota yang berangsur-angsur mengalami kemunduran dan di pihak lain terdapat kota yang berangsur-angsur mengalami kemajuan. Dalam studi ini, satu pihak diwakili oleh Kota Banyumas dan Kota Majenang, serta di pihak lain diwakili oleh Kota Purwokerto dan Kota Cilacap.

Majenang pada pertengahan abad ke-19 adalah sebuah kawasan yang ramai dan strategis. Pada masa itu, Majenang merupakan ibukota Kepatihan Dayaluhur. Di kota itu memerintah seorang patih yang berkuasa untuk wilayah Majenang, Madura, Pegadangan, Tayem, Jambu, Jeruk Legi, dan Nusa Kambangan.⁴ Pada jarak 10 pal arah barat daya dari Kota Majenang terdapat dermaga Wanareja yang berada di tepi Sungai Citandui yang selalu ramai oleh lalu lintas pengangkutan kopi ke pelabuhan Cilacap. Majenang pada periode itu menjadi pusat perekonomian bagi wilayah Banyumas bagian barat. Peranannya yang sangat strategis dan penting menyebabkan pemerintah kolonial Belanda mengangkat seorang kontrolir yang berkedudukan di Majenang.⁵ Kontrolir adalah pembantu asisten residen. Pada masa pemerintah kolonial awal abad ke-19, Residen Banyumas berkedudukan di Kota Banyumas yang dibantu oleh asisten

⁴ L. Vitalis. *Nota van de verdeeling van de westelijk landen van Banjoemas 1830*. Arsip Banyumas 10.3.

⁵ Lihat Irawan Soejito, *Sejarah Pemerintahan Daerah di Indonesia I*, (Jakarta: Pradnyaparamita, 1976), hlm. 34.

residen yang masing-masing ditempatkan di Ajibarang, Purbalingga, dan Banjarnegara, sedangkan kontrolir masing-masing berkedudukan di Banyumas, Majenang, Singamerta, dan Purwokerto.

Dari segi administratif, Majenang berstatus sebagai distrik dengan luas daerah 196 pal persegi. Pada tahun 1845, Distrik Majenang berpenduduk 2.254 jiwa. Secara ekonomis, daerah tersebut sangat strategis dan dinamis karena berada di tepi aliran Sungai Cintandui, sungai utama yang menjadi sarana transportasi bagi barang-barang yang akan dibawa ke pelabuhan Cilacap pada masa tanam paksa. Pemerintah kolonial Belanda membangun gudang pembelian kopi di Majenang yang digunakan untuk menampung kopi-kopi dari Cigombong, Cilemeuh, Karang Sari, serta daerah-daerah sekitar. Sampai tahun 1880-an, ketika pihak swasta kemudian ikut aktif dalam menangani pengangkutan kopi, Majenang tetap memegang peran penting sebagai pengumpul kopi di Keresidenan Banyumas bagian barat.⁶

Daerah Majenang mulai surut peranannya ketika sungai Citandui tidak lagi berfungsi sebagai sarana transportasi hasil perkebunan karena fungsi sungai Citandui digantikan oleh jalan kereta api milik pemerintah, yaitu kereta api SS. Peranan kereta api dalam menggantikan sarana transportasi air di Banyumas bagian barat tersebut dimulai tahun 1886, sejak selesainya pembangunan jalur kereta api Yogyakarta-Cilacap milik negara (SS). Jalur Cilacap-Priangan mulai tersambung pada tahun 1894 dan jalur tersebut tidak melewati wilayah Majenang. Dari Stasiun Maos ke arah barat laut, jalur kereta api ini melewati daerah Jeruk Legi, Kawunganten, Cipari, Meluwang, dan akhirnya memasuki daerah Priangan, tepatnya di Banjar. Halte terdekat dengan Kota Majenang adalah halte Meluwang yang berjarak 10 pal dan merupakan halte kecil.⁷

Beroperasinya kereta api serta surutnya peranan Sungai Citandui berdampak pada semakin terencilnya Kota Majenang. Apalagi jalan

⁶ *Kolonial Verslag*, 1885.

⁷ S.A. Reitsma, *Gedenkboek der staatsspoor en tramwegen in Nederlandsch-Indie 1865-1925*, (Weltevreden: Topografische Inrichting, 1925), hlm. 46. Lihat juga *De wegen in de Preanger*, (Bandoeng: G. Kolff & Co. MCMXII), Bijlage.

darat yang menghubungkan Majenang dengan kota-kota lain, misalnya Purwokerto, bukanlah dengan mudah. Kondisi alam sekitar kota ini terencil dan terkurung tempat untuk memindahkan barang. Situasi tersebut semakin diperburuk oleh kontrolir di Majenang pada tahun 1925 yang terbelenggu dan banyak bagian yang terbelenggu sebagaimana digambarkan oleh P.

Setelah beberapa tahun tidak ada upaya untuk membangun Rencana tersebut bukan sekadar tetapi merupakan usaha untuk menghubungkan Majenang dengan Priangan dengan cara membangun jalan Majenang. Jalur jalan itu akan melewati Banjar yang terbagi dalam empat seksi, seksi dua Wangon-Lumajang, seksi empat Majenang-Banjar. Seksi tersebut diselesaikan penggarapannya pada tahun 1925 sementara ditunda.⁹ Tertundanya pembangunan karena daerah Majenang dianggap terencil lagi, baik dari segi ekonomi maupun dari segi politik, kemudian mengusulkan agar biaya pembangunan jalan seksi tiga dialihkan untuk membangun jalan seksi dua sejajar dengan jalan kereta api. Biaya pembangunan jalan seksi tiga, banyak bila dibandingkan dengan pembangunan jalan seksi tiga, tetapi memiliki manfaat yang banyak oleh Wakil Kepala Bagian Jembatan Umum, Ir. Verhoor. Menurutny,

⁸ *Memorie van overgave resident Banjoemas*, 1925/22.

⁹ *Ibid.*

atkan di Ajibarang, Purbalingga, r masing-masing berkedudukan di n Purwokerto.

ang berstatus sebagai distrik ada tahun 1845, Distrik Majenang nis, daerah tersebut sangat strategis an Sungai Cintandui, sungai utama arang-barang yang akan dibawa ke aksa. Pemerintah kolonial Belanda pi di Majenang yang digunakan gombong, Cilemeuh, Karang Sari, ahun 1880-an, ketika pihak swasta ni pengangkutan kopi, Majenang ni pengumpul kopi di Keresidenan

erannya ketika sungai Citandui nsportasi hasil perkebunan karena jalan kereta api milik pemerintah, api dalam menggantikan sarana arat tersebut dimulai tahun 1886, ereta api Yogyakarta-Cilacap milik ai tersambung pada tahun 1894 dan ajenang. Dari Stasiun Maos ke arah daerah Jeruk Legi, Kawunganten, asuki daerah Priangan, tepatnya Majenang adalah halte Meluwang alte kecil.⁷

urutnya peranan Sungai Citandui ya Kota Majenang. Apalagi jalan

darat yang menghubungkan Majenang dengan daerah lain yang strategis, misalnya Purwokerto, bukanlah jalan darat yang baik dan bisa dilalui dengan mudah. Kondisi alam sekitar yang berhutan lebat mengakibatkan kota ini terpencil dan terkurung. Majenang kemudian dikenal sebagai tempat untuk memindahkan pegawai-pegawai pemerintah yang bermasalah atau dengan kata lain dijadikan sebagai tempat pembuangan. Situasi tersebut semakin diperburuk dengan dihapuskannya kedudukan kontrolir di Majenang pada tahun 1910. Jalan-jalan di sepanjang kota terbengkalai dan banyak bagian yang rusak sama sekali, sehingga sebagaimana digambarkan oleh Pauwert, untuk jalan kaki saja sulit.⁸

Setelah beberapa tahun tidak diperhatikan, barulah pada tahun 1925 ada upaya untuk membuka kembali isolasi Kota Majenang. Rencana tersebut bukan sekadar untuk membuka wilayah Majenang, tetapi merupakan usaha untuk menghubungkan wilayah Banyumas dan Priangan dengan cara membuat jalan darat yang dilewatkan Kota Majenang. Jalur jalan itu akan melewati daerah Wangon-Lumbir-Majenang-Banjar yang terbagi dalam empat seksi. Seksi satu dari Purwokerto-Wangon, seksi dua Wangon-Lumbir, seksi tiga Lumbir-Majenang, dan seksi empat Majenang-Banjar. Seksi satu, dua, dan empat sudah mulai diselesaikan penggarapannya pada tahun 1925, sedangkan seksi tiga untuk sementara ditunda.⁹ Tertundanya jalan seksi tiga tersebut kemungkinan karena daerah Majenang dianggap sebagai daerah yang tidak penting lagi, baik dari segi ekonomi maupun pemerintahan. Bahkan, Pauwert kemudian mengusulkan agar biaya yang disediakan untuk pembangunan jalan seksi tiga dialihkan untuk menggarap jalur jalan Maos-Banjar yang sejajar dengan jalan kereta api. Biaya tersebut menurutnya tidak akan lebih banyak bila dibandingkan dengan biaya yang diperuntukkan bagi jalan seksi tiga, tetapi memiliki manfaat yang lebih besar. Usulan itu ditentang oleh Wakil Kepala Bagian Jembatan dan Jalan Departemen Pekerjaan Umum, Ir. Verhoor. Menurutnya, yang terpenting adalah melepaskan

Tramwegen in Nederlandsch-Indie 1865-1925,
ilm. 46. Lihat juga *De wegen in de Preanger*,

⁸ *Memorie van overgave resident Banjoemas M.J. Van der Pauwert*, 24 Oktober 1925, Mailraport 3193/22.

⁹ *Ibid.*

daerah bagian barat Banyumas dari isolasi agar kemundurannya tidak semakin parah.

Kondisi yang hampir sama dengan Kota Majenang dialami oleh Kota Banyumas, kota terpenting di Keresidenan Banyumas sepanjang abad ke-19. Keadaan yang pernah diramalkan oleh J.K. Kempees setelah melakukan inspeksi ke Banyumas pada tahun 1891 ternyata menjadi kenyataan. Beberapa tahun setelah kereta api SDS beroperasi, Kota Banyumas secara perlahan menjadi kota yang tidak terlalu bergairah.

Seperti telah dijelaskan pada bagian sebelumnya, sebelum kereta api negara (SS) jalur Yogyakarta-Maos-Ciamis dengan cabangnya ke Cilacap dibuka, Sungai Serayu merupakan sarana transportasi terpenting. Barang dari luar masuk ke Keresidenan Banyumas melalui kanal Kaliyasa dan Sungai Serayu sampai ke Kota Banyumas. Kota Banyumas menjadi pusat pendistribusian barang-barang untuk seluruh wilayah keresidenan. Sebaliknya, hasil bumi dari Keresidenan Banyumas sebelum diangkut ke pelabuhan Cilacap juga dikumpulkan di Kota Banyumas. Pada saat itu Banyumas merupakan kota teramai dan terpenting. Di tepi Sungai Serayu bagian utara terdapat banyak perahu angkutan dan kadang-kadang sampai penuh sesak.¹⁰

Kota Banyumas perlahan-lahan mengalami kemunduran sejak kereta api beroperasi di wilayah Keresidenan Banyumas. Kota Banyumas yang semula merupakan pusat pemerintahan dan menjadi titik pendistribusian barang berangsur-angsur mengalami pergeseran fungsi. Pada awalnya yang bergeser adalah fungsi pendistribusian barang, dari tepi Sungai Serayu di sisi utara Kota Banyumas ke stasiun dan halte kereta api yang posisinya jauh dari Kota Banyumas, yaitu di Maos, Kota Purwokerto, serta Kota Banjarnegara. Kota Banyumas sebagai ibukota keresidenan mulai bertambah sepi setelah lintasan kereta api Yogyakarta-Cirebon mulai tersambung di Kota Purwokerto.¹¹ Peranan Sungai Serayu sebagai sarana transportasi menurun drastis karena peranannya digantikan oleh jalur

¹⁰ Kesaksian akan hal tersebut ditulis oleh S.M. Gandasubrata, *Kenang-kenangan 1933-1950. Djilid I*, (Purwokerto: Pertjetakan Serayu, 1952), hlm. 21.

¹¹ *Ibid*,

kereta api. Hal tersebut dapat dilihat Sungai Klawing setelah jaringan k Sungai Serayu yang pada tahun 189 buah, pada tahun 1903 ternyata tin pada tahun 1893 terdapat 18 perahu 1903 ternyata sudah tidak ada sar masih tetap sebagai ibukota kere administratif tersebut ternyata tid dari kemunduran. Menurunnya p sebagai sarana transportasi juga dis dibangun jembatan permanen dar dan selatan, sehingga perahu dar menyeberangkan barang dan ora sungai tergantikan dengan aktivita lagi ke sungai, melainkan ke darat

Menurut Sudjiman Gandasubr tahun 1933-1950, walaupun Kota Serayu, tetapi secara geografis ter jalur kereta api tidak dilewatkan yang mengelilingi kota tersebut. Dengan tidak dilewati jalur keret berubah menjadi kota yang sepi, Banyumas tidak lagi memenuhi sya suasananya yang semakin suram.

Sehubungan dengan terjadinya kolonial Belanda di Banyumas semakin mempersempit peranan *wedana-kota* di Banyumas, Cilacap, I Pekerjaan yang semula ditangani w masa sebelum tahun 1926. Hal it

¹² *Samentrekking afdeelingverslagen over de Residentie Banjoemas*, (Batavia: G. Kolff & C

¹³ Gandasubrata, *op.cit.*, hlm. 25.

Salibung, dan Banjarnegara merupakan Banyumas yang mengalami perkembangan ini oleh jaringan transportasi kereta api. Untuk kota-kota tersebut, perkembangan kota-kota lain. Setelah periode ini semakin strategis, baik sebagai ekonomi, dan pusat pendidikan.

BAB 9

MOBILITAS ORANG DAN BARANG

Selama ratusan tahun masyarakat Banyumas hanya mengandalkan alam untuk memperlancar pemindahan orang maupun barang. Sebagian besar masyarakat hanya berjalan kaki untuk bepergian dalam jarak yang masih terjangkau, sebagian lagi menggunakan bantuan tenaga binatang, dan ada pula yang menggunakan bantuan aliran sungai untuk bepergian dari satu tempat ke tempat lain. Dengan kata lain, mereka menaklukkan tantangan alam dengan memanfaatkan tenaga alam juga. Inovasi terhadap alat transportasi tentu saja dilakukan, namun masih sangat terbatas karena pengetahuan dan kemampuan yang juga masih terbatas dan sederhana. Daya angkut maupun daya jelajah alat-alat transportasi sederhana tersebut tentu saja sangat terbatas.

Kehadiran kereta api di wilayah Banyumas telah mengubah mobilitas masyarakat setempat. Orang-orang yang berada dalam jangkauan alat transportasi kereta api tentu saja memanfaatkan alat transportasi massal dan cepat tersebut untuk mempermudah mobilitas mereka. Walaupun pada awalnya keberadaan kereta api adalah untuk mendukung aktivitas perekonomian kolonial, namun pada praktiknya ternyata dimanfaatkan oleh masyarakat luas. Mobilitas mereka pun menjadi semakin lancar dengan jangkauan yang lebih jauh lagi. Dalam satu tahun, jutaan orang telah memanfaatkan keberadaan kereta api yang beroperasi di wilayah Banyumas. Kereta api Lembah Serayu yang dioperasikan oleh perusahaan SDS menjadi bukti efektivitas alat transportasi modern yang mampu mengangkut orang dan barang dalam jumlah besar dengan jarak tempuh puluhan kilometer.

MOBILITAS ORANG

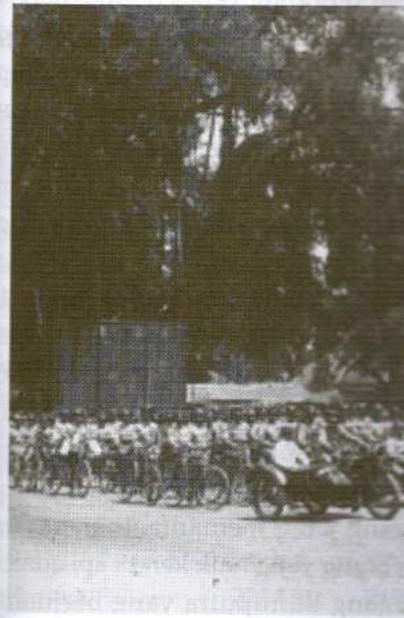
Tumbuhnya kota-kota, semakin melebarnya wilayah-wilayah permukiman, serta tersedianya sarana transportasi modern tentu sangat berpengaruh terhadap mobilitas penduduk secara horizontal. Kota telah menjadi daya tarik tersendiri untuk dikunjungi orang karena di tempat tersebut sebagian besar fasilitas yang dibutuhkan penduduk tersedia, terutama fasilitas perekonomian. Pasar, toko-toko, pabrik, dan kantor-kantor merupakan tempat-tempat yang rutin dikunjungi orang. Permukiman yang semakin melebar ke wilayah-wilayah pinggiran merupakan salah satu alasan bagi penduduk melakukan mobilitas ke perkotaan pada saat-saat tertentu.¹

Perbaikan sarana transportasi yang menghubungkan desa dengan desa, desa dengan kota, atau kota dengan kota lainnya merupakan salah satu pendorong terpenting terjadinya mobilitas sirkuler para penduduk. Dengan tersedianya sarana transportasi yang memadai, orang-orang dari desa bisa pergi ke desa lain atau ke kota dan sebaliknya orang-orang kota ke desa atau ke kota lain dengan cepat dan mudah. Tingginya tingkat mobilitas orang dan barang dari desa ke kota atau sebaliknya dapat dilihat dari tingginya frekuensi kendaraan yang menghubungkan desa dengan kota yang hampir selalu sarat penumpang setiap kali melakukan perjalanan.

Dengan beroperasinya kereta api di Keresidenan Banyumas, terutama kereta api SDS, maka mobilitas masyarakat menjadi sangat terbantu. Masyarakat yang memanfaatkan jasa transportasi kereta api SDS memang sangat beragam. Untuk mengetahui tingkat mobilitas penduduk, terutama dikaitkan dengan beroperasinya kereta api di lembah Banyumas, pada tahun 1905 Komisi Kesejahteraan (*Mindere Welvaart Commisie*) melakukan pengukuran di beberapa stasiun dan halte. Pengukuran yang dilakukan selama sepuluh hari berturut-turut pada beberapa halte milik SDS di Purwokerto dan sekitarnya memberikan gambaran bahwa sarana kereta api setiap hari rata-rata dimanfaatkan oleh 1.610 orang untuk tujuan

¹ Ida Bagus Mantra, *Pengantar Studi Demografi*, (Yogyakarta: Nur Cahya, 1985), hlm. 174.

mengunjungi keluarga, 340 orang berdagang di daerah lain dan 850



Gambar 39. Parade Vel di sekitar alun-alun
Sumber: <http://collectie>

Pengukuran di stasiun Purbalingga hari rata-rata 112 orang naik kereta adalah pedagang. Penumpang yang dan 37 orang di antaranya adalah Banjarnegara dari tanggal 19 sampai kereta SDS antara pasar Binorong orang, termasuk di antaranya 1.662 kunjungan keluarga, dan 81 orang

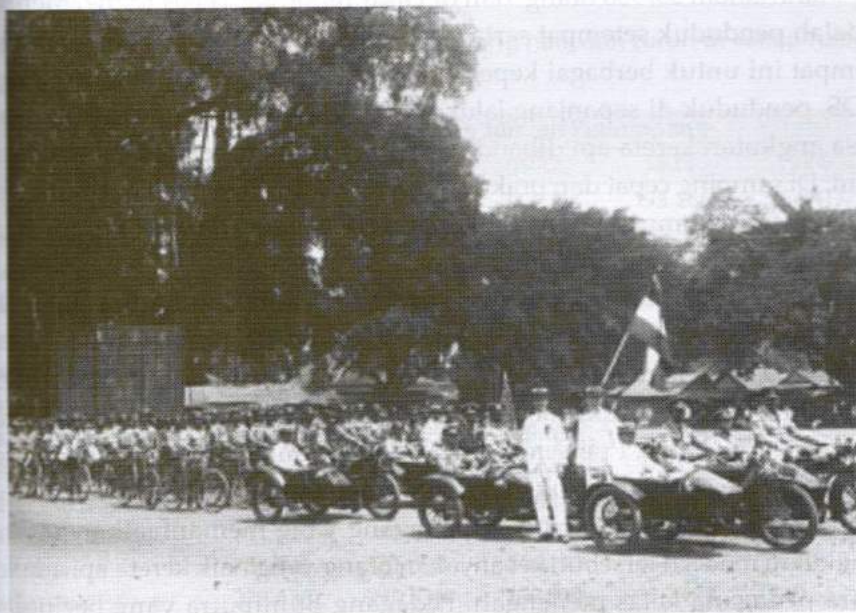
² *Samentrekking van de afdeelingverslagen zervoerwezen in de Residentie Banjoemas*, (Batavia)

melebarnya wilayah-wilayah transportasi modern tentu sangat penduduk secara horizontal. Kota-kota dikunjungi orang karena di kota-kota yang dibutuhkan penduduk. Pasar, toko-toko, pabrik, dan tempat yang rutin dikunjungi orang. Orang-orang ke wilayah-wilayah pinggiran untuk melakukan mobilitas ke

yang menghubungkan desa dengan kota lainnya merupakan salah satu mobilitas sirkuler para penduduk. Orang-orang yang memadai, orang-orang dari desa dan sebaliknya orang-orang kota yang datang dan mudah. Tingginya tingkat mobilitas ke kota atau sebaliknya dapat dilihat dari sarana yang menghubungkan desa dengan kota. Penumpang setiap kali melakukan

Keresidenan Banyumas, terutama sarana transportasi menjadi sangat terbantu. Transportasi kereta api SDS memang sarana mobilitas penduduk, terutama kereta api di lembah Banyumas, pada tahun 1904 (Keresidenan Welvoort Commisie) melakukan pengukuran halte. Pengukuran yang dilakukan menunjukkan bahwa beberapa halte milik SDS di wilayah tersebut oleh 1.610 orang untuk tujuan

mengunjungi keluarga, 340 orang untuk pergi ke pasar, 420 orang untuk berdagang di daerah lain dan 850 orang untuk tujuan lain.²



Gambar 39. Parade *Veldpolitie* dengan sepeda motor di sekitar alun-alun Purwokerto, tahun 1923.

Sumber: <http://collectie.tropenmuseum.nl/Default.aspx>

Pengukuran di stasiun Purbalingga menunjukkan bahwa di sana per hari rata-rata 112 orang naik kereta api SDS dengan 26 orang di antaranya adalah pedagang. Penumpang yang turun di stasiun ini ada 145 orang dan 37 orang di antaranya adalah pedagang, sedangkan di Kabupaten Banjarnegara dari tanggal 19 sampai 31 Juli 1904 jumlah orang yang naik kereta SDS antara pasar Binorong sampai Kota Banjarnegara sebanyak 3.251 orang, termasuk di antaranya 1.662 orang pedagang, 1.508 orang melakukan kunjungan keluarga, dan 81 orang untuk melakukan kunjungan kerja.

² *Samentrekking van de afdeelingverslagen over de uitkomsten der onderzoekingen naar ket vervoerwezen in de Residentie Banjoemas*, (Batavia: G. Kolff & Co., 1906), hlm. 10.

Pada tahun 1903, jumlah masyarakat Bumiputra yang berangkat serta tiba di stasiun Banjarnegara berjumlah 87.413 orang, di Pucang 22.601 orang, di Mantrianom 33.958 orang, dan di Pasar Binorong 14.604 orang. Mereka adalah penduduk setempat serta penduduk luar yang sengaja datang ke tempat ini untuk berbagai keperluan. Sejak diopresaiakannya kereta api SDS, penduduk di sepanjang jalur kereta api lebih suka memanfaatkan jasa angkutan kereta api dibanding memanfaatkan pengangkutan yang lain. Di samping cepat dan praktis, tarif kereta api juga murah. Untuk tiap kilometer, penumpang hanya dikenai tarif satu sen dan tarif gratis bagi barang bawaan yang dipikul.³

Di Cilacap dan sekitar, di sejumlah stasiun dan halte selama 10 hari (kecuali stasiun Maos), sekitar 9.332 orang Bumiputra tercatat memanfaatkan kereta api SS dan 1.479 orang memanfaatkan kereta SDS. Dari jumlah tersebut yang memanfaatkan kereta api untuk sarana angkutan kerja ternyata hanya 1 persen, sisanya adalah orang-orang yang akan pergi ke pasar atau sekadar untuk berkunjung ke tempat-tempat tertentu untuk tujuan lain.⁴ Walaupun banyak pedagang yang memanfaatkan sarana angkutan modern tersebut, kebanyakan orang yang naik kereta api adalah para pedagang kelas menengah. Pedagang Bumiputra yang berjualan kecil-kecilan di pasar umumnya enggan naik kereta api karena tarifnya dianggap mahal. Mereka lebih suka berjalan kaki dengan memikul atau mendorong barang dagangan dengan gerobak. Padahal, secara umum tarif kereta api sebenarnya sangat murah, tetapi sebagian orang lebih suka memilih jalan kaki dari pada harus mengeluarkan ongkos untuk naik kereta api.⁵

Secara umum, jumlah orang yang naik kereta api sangat tinggi. Kereta api dianggap sebagai jenis angkutan massal yang sangat efektif, yang bisa membawa orang dan barang dalam sekali jalan. Masyarakat yang berada di sepanjang jalur kereta api memanfaatkan moda transportasi modern tersebut secara maksimal. Hal tersebut terlihat dari jumlah penumpang

³ *Ibid.*, hlm.11.

⁴ *Ibid.*

⁵ *Ibid.*, hlm. 12

kereta api yang secara kuantitatif sama dengan tabel 25.⁶

Tabel 25. Jumlah penumpang kereta api dan stasiun SDS tahun 1920

Stasiun	Tahun	
	1920	1921
Maos	347.169	303.4
Pasar Maos	28.994	25.8
Glempang	46.846	36.3
Sampang	281.935	234.7
Gambarsari	74.186	63.3
Mandirancang	2.573	3.5
Patikraja	202.645	192.7
Karanggude	25.889	26.5
Purwokerto	617.010	568.1
Pasar Purwokerto	180.133	166.3
Sangkalputung	11.690	12.4
Sokaraja	663.945	581.6
Banjarsari	272.635	219.0
Muntang	48.651	37.0
Karangkemiri	53.299	42.6
Kemangkon	40.837	219.0
Purwareja	227.680	37.0
Gandulekor	40.798	42.6
Bantar	11.834	34.7
Wandiraja	132.437	216.2
Purwanegara	142.488	40.9
Gumiwang	33.218	12.4
Pasar Binorong	49.554	123.8
Mantrianom	192.337	127.3
Pucang	46.341	26.6
Wangon	21.591	42.5
Banjarnegara	418.479	169.4

⁶ *Serajoedal Stoomtram-Maatschappij verslag over*

... Bumiputra yang berangkat serta tim
 87.413 orang, di Pucang 22.601 orang,
 di Pasar Binorong 14.604 orang. Mereka
 penduduk luar yang sengaja datang ke
 an. Sejak diopresaiikannya kereta api
 kereta api lebih suka memanfaatkan
 memanfaatkan pengangkutan yang
 tarif kereta api juga murah. Untuk tiap
 tarif satu sen dan tarif gratis bagi

jumlah stasiun dan halte selama 10
 ar 9.332 orang Bumiputra tercatat
 79 orang memanfaatkan kereta SDS.
 kan kereta api untuk sarana angkutan
 adalah orang-orang yang akan pergi
 ung ke tempat-tempat tertentu untuk
 dagang yang memanfaatkan sarana
 an orang yang naik kereta api adalah
 dagang Bumiputra yang berjualan
 gan naik kereta api karena tarifnya
 berjalan kaki dengan memikul atau
 an gerobak. Padahal, secara umum
 rah, tetapi sebagian orang lebih suka
 mengeluarkan ongkos untuk naik

naik kereta api sangat tinggi. Kereta
 assal yang sangat efektif, yang bisa
 ekali jalan. Masyarakat yang berada
 faatkan moda transportasi modern
 ut terlihat dari jumlah penumpang

kereta api yang secara kuantitatif sangat tinggi, sebagaimana terlihat pada tabel 25.⁶

Tabel 25. Jumlah penumpang kereta api yang naik dan turun di setiap halte dan stasiun SDS tahun 1920-1924

Stasiun	Tahun dan Jumlah Penumpang				
	1920	1921	1922	1923	1924
Maos	347.169	303.442	243.214	193.268	164.417
Pasar Maos	28.994	25.807	20.406	13.910	12.357
Glempang	46.846	36.391	30.023	17.228	13.718
Sampang	281.935	234.784	118.115	135.725	98.780
Gambar Sari	74.186	63.316	44.467	35.255	31.643
Mandirancang	2.573	3.589	3.807	2.506	2.094
Patikraja	202.645	192.763	149.765	124.921	102.606
Karanggude	25.889	26.599	21.695	16.250	13.936
Purwokerto	617.010	568.170	456.236	370.813	322.235
Pasar Purwokerto	180.133	166.371	128.681	99.529	77.289
Sangkalputung	11.690	12.437	12.692	9.330	6.654
Sokaraja	663.945	581.698	446.130	353.081	300.562
Banjarsari	272.635	219.030	162.014	130.435	130.562
Muntang	48.651	37.069	26.113	22.000	17.972
Karangkemiri	53.299	42.689	33.090	27.895	31.384
Kemangkon	40.837	219.030	27.098	145.989	24.011
Purwareja	227.680	37.069	176.636	21.498	134.272
Gandulekor	40.798	42.698	30.464	7.112	18.764
Bantar	11.834	34.718	8.512	82.548	4.474
Mandiraja	132.437	216.210	96.954	7.112	72.659
Purwanegara	142.488	40.957	101.719	82.549	79.723
Gumiwang	33.218	12.441	22.599	91.689	17.312
Pasar Binorong	49.554	123.847	35.844	20.449	21.762
Mantrianom	192.337	127.306	141.163	30.873	101.804
Pucang	46.341	26.644	34.614	116.788	24.404
Wangon	21.591	42.554	15.748	28.213	7.652
Banjarnegara	418.479	169.418	320.447	12.107	224.325

⁶ *Serajoedal Stoomtram-Maatschappij verslag over het jaar 1921*, (Utrecht : J. Van Boekhoven, 1921).

Stasiun	Tahun dan Jumlah Penumpang				
	1920	1921	1922	1923	1924
Sokanandi	27.307	42.208	16.726	271.738	9.077
Singamerta	178.064	21.234	127.235	13.324	87.342
Sigaluh	46.662	391.356	36.470	106.499	27.578
Prigi	33.585	21.164	25.895	32.680	15.550
Bandingan	50.587	159.468	33.061	20.664	24.532
Bojanegara	6.666	46.422	5.525	29.612	3.998
Tunggara	78.992	27.983	55.040	3.951	37.987
Selakrama	113.798	44.553	91.439	42.028	71.551
Krasak	46.243	6.181	26.184	79.446	14.019
Selamarta	53.083	72.000	38.74	17.703	21.345
Penawangan	6.761	110.970	5.038	24.277	3.733
Wonosobo	235.555	39.969	166.541	4.351	117.697
Jompo	61.265	53.855	40.613	132.158	31.806
Kalimanah	58.332	51.328	38.348	36.112	23.844
Purbalingga	4.38.050	387.289	303.549	253.333	225.341
JUMLAH	2.825.073	2.531.600	1.994.150	1.614.748	1.386.536

Sumber: Serajoedal Stoomtram-Maatschappij verslag over het jaar 1920-1924. (Utrecht: J. Van Boekhoven, 1921-1925).

Tabel 25 memperlihatkan bahwa jumlah orang yang memanfaatkan kereta api SDS sangat banyak. Tiap tahun, lebih dari satu juta orang di Keresidenan Banyumas memanfaatkan jasa kereta api. Pada tahun 1920, jumlah orang yang naik kereta api SDS mencapai hampir tiga juta orang. Setelah tahun 1920 memang ada kecenderungan terjadi penurunan jumlah orang yang naik kereta api, namun data yang lain memperlihatkan bahwa sejak tahun 1926 terjadi kenaikan lagi. Pada tahun 1926, jumlah penumpang kereta api SDS mencapai 2.039.099 orang dan pada tahun 1928 naik lagi menjadi 2.586.305.⁷

Jumlah gerbong yang dioperasikan oleh perusahaan kereta api SDS sangat banyak. Hal ini dalam rangka untuk mengimbangi jumlah orang yang naik kereta api yang dioperasikan perusahaan tersebut. Pada tahun

⁷ Serajoedal Stoomtram-Maatschappij verslag over het jaar 1927 & 1928, (Amsterdam: J. Van Boekhoven, 1928-1929).

1920, SDS mengangkut penumpang dengan jumlah gerbong sebanyak 13.553 buah. Maos-Banjarnegara, yang meliputi rute tersebut menggunakan gerbong sebanyak 37 buah. Wonosobo menggunakan gerbong sebanyak 37 buah untuk jumlah tersebut, maka rata-rata jumlah gerbong yang dioperasikan per tahun 1920-1924 tercantum dalam

Tabel 26. Jumlah gerbong penumpang per lintasan 1920-1924

Lintasan	1920
Maos-Banjarnegara	9.895
Banjarnegara-Wonosobo	3.658

Sumber: Serajoedal Stoomtram-Maatschappij verslag over het jaar 1921-1925).

Memasuki tahun 1930, dunia sedang mengalami krisis ekonomi yang sangat hebat. Krisis ekonomi ini dirasakan di seluruh negara lain tersebut terasa dampaknya digambarkan dalam *Babad Banyumas* sebagai berikut.

"Ing wekdal samangke, menggah ingkang sarwa-sarwi sae, ing bawah Tjilatjap, rekaos manggah ing tijang kekesahuan anglangkoengi Madjenang teros daten kenging kangge lampah motor, nang pabrik-pabrik bade sami toetoep sad"

⁸ Serajoedal Stoomtram-Maatschappij verslag over het jaar 1921).

na itu pula perekonomian Indonesia
penjajah Jepang nyaris mengabaikan
eri bekas jajahan Belanda ini. Mereka
omi karena lebih banyak mengeruk
ada daripada mengembangkannya.
yumas mengalami hal yang sama.
ana. Pondasi ekonomi yang telah
keruntuhan dan sulit bangkit lagi
n Jepang telah menjungkirbalikkan
secara menyeluruh, tidak terkecuali

BAB 10

PENUTUP

EKS KERESIDENAN BANYUMAS PERIODE KONTEMPORER

Jaringan transportasi beserta seluruh sistem yang menyertai telah berperan membuka keterpencilan atau dengan kata lain telah membuka isolasi wilayah Keresidenan Banyumas. Pada awalnya, usaha untuk membuka wilayah Keresidenan Banyumas adalah sebuah keputusan politik yang diikuti dengan kepentingan ekonomi yang demikian besar. Motivasi tersebut membawa dampak yang tidak sedikit terhadap pola geografis wilayah Keresidenan Banyumas karena keterpencilan yang berhasil didobrak tidak semata-mata dalam sektor ekonomi, tetapi juga geografi, politik, dan lain sebagainya.

Keputusan pemerintah untuk membawa hasil bumi dari Hindia Belanda ke pasaran internasional telah menjadikan kawasan Banyumas sebagai bagian dari jaringan perdagangan internasional. Dibangunnya Pelabuhan Cilacap menjadi pelabuhan dagang merupakan upaya untuk mendorong kawasan ini menjadi salah satu simpul perdagangan global. Dampak terbukanya wilayah Keresidenan Banyumas adalah kemudahan-kemudahan dalam sektor ekonomi, yaitu terjadinya kelancaran arus barang dan mobilitas manusia serta tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal.

Perubahan cukup drastis di Hindia Belanda terjadi setelah diundangkannya Undang-Undang Agraria Tahun 1870. Keberadaan undang-undang tersebut oleh sebagian besar ahli sejarah ekonomi dijadikan titik awal liberalisasi ekonomi dan diasumsikan sebagai era kebebasan bagi penanaman modal swasta di Indonesia waktu itu. Pada periode tersebut terjadi perkembangan sistem transportasi di Keresidenan Banyumas, yaitu mulai dibangunnya infrastruktur transportasi yang lebih

luas dan lebih baik. Jalan-jalan darat mulai diperbaiki dan diperlebar, sehingga wilayah-wilayah yang semula terpencil menjadi lebih terbuka. Semakin terbukanya wilayah tersebut semakin memperlancar mobilitas barang dan mobilitas manusia. Perubahan drastis itu kemudian menarik minat lebih lanjut para pengusaha swasta untuk menanamkan modalnya di kawasan ini. Sebagian besar modal swasta ditanam dalam sektor perkebunan tebu dan pabrik gula karena sektor inilah yang paling memungkinkan dan memadai untuk kondisi alam wilayah Banyumas.

Penanaman modal pada sektor perkebunan tebu dan pabrik gula tentu saja membutuhkan infrastruktur transportasi yang jauh lebih baik karena sektor tersebut membutuhkan dukungan alat-alat angkut yang memadai. Hal itulah yang kemudian menarik minat investor untuk menanamkan modalnya dalam sektor transportasi modern kereta api. Maka, berdirilah perusahaan swasta yang mengelola perkeretaapian di wilayah Banyumas, yaitu perusahaan kereta api SDS, yang diberi konsesi penuh untuk membangun jaringan transportasi modern yang dikenal dengan sebutan kereta api Lembah Serayu. Eksistensi perusahaan kereta api lokal dalam menopang perkembangan ekonomi Keresidenan Banyumas cukup panjang, seratus tahun lebih, sejak akhir abad ke-19 sampai akhir tahun 1970-an. Berbagai perubahan politik ikut memengaruhi keberadaan jaringan kereta api Lembah Serayu sejak masa kolonial sampai era kemerdekaan. Sebuah keputusan politik pulalah yang mengakhiri keberadaan kereta api lokal itu pada tahun 1970-an.

Pengoperasian kereta api di sepanjang Lembah Serayu telah “menyeret” alat angkut lain untuk ikut menyesuaikan diri dengan kebutuhan. Tidak pelak lagi munculnya kereta api telah mendorong munculnya komersialisasi kendaraan tradisional. Stasiun-stasiun dan halte-halte telah menjadi daya tarik tersendiri. Pada periode selanjutnya terjadi kondisi yang susul-menyusul antara kebutuhan alat transportasi, perbaikan infrastruktur transportasi, serta modernisasi sistem transportasi secara menyeluruh. Hal terakhir ditunjukkan dengan munculnya kendaraan darat bermotor nonkereta api yang digerakkan dengan mesin, yaitu kendaraan jenis otobus.

PERKEMBANGAN PERKOTAAN

Banyumas saat ini merupakan wilayah yang mengalami perubahan yang terjadi pada periode-periode sebelumnya. Keresidenan Banyumas telah lama mengalami perubahan di kawasan Banyumas merupakan wilayah yang memiliki ikatan administrasi apa pun saat ini. Sampai saat ini masih ada sisa-sisa dari ikatan administratif pada semacam ikatan “primordial” yang khas, yaitu *banyumasan* yang masih ada di bekas Keresidenan Banyumas. Ikatan administratif dengan kebijakan pengembangan wilayah.

Kebijakan pengembangan wilayah Banyumas pada masa kolonial telah memberikan dampak yang signifikan. *Pertama*, terjadinya perubahan wilayah-wilayah strategis yang diarahkan ke transportasi kereta api, transportasi udara, dan transportasi pada periode paling akhir, kawasan yang berkembang dari sistem transportasi udara, waduk, dan pelabuhan. Dibukanya bandar udara Tunggal yang menghubungkan transportasi yang bersimpul di berbagai wilayah menjadi stimulus yang mendorong pertumbuhan Kota-kota mengalami kemajuan yang pesat. Kota-kota ini merupakan pusat-pusat pemerintahan dan ekonomi yang terbatas pada akhir abad ke-19 perdagangan dan industri.

Kota Cilacap yang pada awalnya merupakan kota dan tertutup saat ini telah berkembang dan industri menengah di wilayah tersebut dikembangkan menjadi kota pelabuhan samudra yang memadai. Kota-kota ini merupakan satu-satunya pelabuhan penghubung dengan dunia luar. Namun, posisi ini tidak berhadapan langsung dengan laut. Pelabuhan Cilacap tidak sedinamika

mulai diperbaiki dan diperlebat
a terencil menjadi lebih terbuka
semakin memperlancar mobilitas
an drastis itu kemudian menarik
ta untuk menanamkan modalnya
swasta ditanam dalam sektor
rena sektor inilah yang paling
ndisi alam wilayah Banyumas.
erkebunan tebu dan pabrik gula
transportasi yang jauh lebih baik
dukungan alat-alat angkut yang
menarik minat investor untuk
transportasi modern kereta api.
yang mengelola perkeretaapian
an kereta api SDS, yang diberi
ngan transportasi modern yang
h Serayu. Eksistensi perusahaan
mbangan ekonomi Keresidenan
n lebih, sejak akhir abad ke-19
bahan politik ikut memengaruhi
rayu sejak masa kolonial sampai
politik pulalah yang mengakhiri
n 1970-an.

anjang Lembah Serayu telah
t menyesuaikan diri dengan
a kereta api telah mendorong
adisional. Stasiun-stasiun dan
ndiri. Pada periode selanjutnya
ra kebutuhan alat transportasi,
modernisasi sistem transportasi
njukkan dengan munculnya
ang digerakkan dengan mesin,

PERKEMBANGAN PERKOTAAN

Banyumas saat ini merupakan kesinambungan atas apa yang telah terjadi pada periode-periode sebelumnya. Saat ini, istilah administrasi Keresidenan Banyumas telah lama dihapus, sehingga kabupaten-kabupaten di kawasan Banyumas merupakan kabupaten yang berdiri sendiri tanpa ikatan administrasi apa pun satu dengan yang lainnya. Namun demikian, sampai saat ini masih ada semacam ikatan emosional yang mengarah pada semacam ikatan "primordial" sebagai sebuah kawasan kultural yang khas, yaitu *banyumasan* yang secara kewilayahan meliputi wilayah bekas Keresidenan Banyumas. Ikatan semacam itu tidak ada hubungannya dengan kebijakan pengembangan ekonomi secara menyeluruh.

Kebijakan pengembangan transportasi dan ekonomi di Keresidenan Banyumas pada masa kolonial sampai sekarang masih dirasakan dampaknya. *Pertama*, terjadinya proses pengkotaan yang sangat pesat di wilayah-wilayah strategis yang dilewati jaringan transportasi massal, baik transportasi kereta api, transportasi darat, serta transportasi air. Bahkan pada periode paling akhir, kawasan Banyumas juga sudah menjadi bagian dari sistem transportasi udara, walaupun masih sangat terbatas, dengan dibukanya bandar udara Tunggul Wulung di Kota Cilacap. Jaringan transportasi yang bersimpul di beberapa kota di wilayah Banyumas telah menjadi stimulus yang mendorong proses kemajuan di kawasan tersebut. Kota-kota mengalami kemajuan yang simultan, yang semula hanya merupakan pusat-pusat pemerintahan tradisional dan pusat aktivitas ekonomi yang terbatas pada akhirnya berkembang menjadi simpul-simpul perdagangan dan industri.

Kota Cilacap yang pada awalnya merupakan kawasan terencil dan tertutup saat ini telah berkembang menjadi simpul perdagangan dan industri menengah di wilayah Banyumas sebelah selatan. Kota tersebut dikembangkan menjadi kawasan industri karena didukung oleh pelabuhan samudra yang memadai. Pelabuhan Cilacap merupakan satu-satunya pelabuhan penghubung kawasan Jawa Tengah bagian selatan dengan dunia luar. Namun, posisinya kurang menguntungkan karena tidak berhadapan langsung dengan pelabuhan tujuan, sehingga aktivitas Pelabuhan Cilacap tidak sedinamis pelabuhan di pesisir utara Jawa. Saat

ini, Pelabuhan Cilacap lebih banyak dimanfaatkan untuk keperluan industri di kawasan itu. Pemerintah menjadikan Cilacap sebagai kawasan industri sejak pembangunan kilang minyak yang pertama di kota ini pada tahun 1974. Pembangunan kilang minyak yang bertujuan untuk mengolah minyak mentah menjadi minyak jadi dimulai tahun 1974 dan diresmikan pengoperasiannya pada tanggal 24 Agustus 1976 oleh Presiden Suharto.¹ Keberadaan kilang minyak milik Pertamina di Kota Cilacap telah mempertahankan peran Pelabuhan Cilacap karena sebagian besar minyak mentah yang diolah di kilang tersebut berasal dari Timur Tengah yang memerlukan pengangkutan dengan kapal.

Kedatangan kapal-kapal tanker pengangkut minyak yang merapat di Pelabuhan Cilacap menjadikan Pelabuhan Cilacap saat ini memiliki aktivitas berkesinambungan. Kilang minyak Cilacap memenuhi kebutuhan hampir enam puluh persen kebutuhan bahan bakar wilayah Jawa, yang dengan demikian keberadaannya telah mengukuhkan arti penting kota Cilacap bagi Jawa pada umumnya. Menyusul pembangunan kilang minyak, pada tahun 1977 pabrik Semen Nusantara mulai beroperasi. Semen Nusantara merupakan pabrik semen dengan modal gabungan dari beberapa perusahaan nasional dan beberapa perusahaan Jepang. Sebagian bahan baku pembuatan semen didapat dari pegunungan kapur di Pulau Nusakambangan, namun sebagian lainnya masih harus didatangkan dari luar negeri. Impor bahan-bahan semen tersebut memanfaatkan keberadaan pelabuhan Cilacap.

Dua industri strategis tersebut menjadi titik awal perkembangan Kota Cilacap menjadi kawasan industri baru di Jawa Tengah. Keberadaan dua industri tersebut menjadi stimulus industrialisasi di Cilacap yang salah satunya dikembangkan dalam bentuk kawasan industri terpadu dengan nama Kawasan Industri Cilacap (KIC). Perkembangan Cilacap menjadi kota industri tentu saja merupakan lompatan yang luar biasa karena sebelumnya kota ini merupakan kota kecil yang terpencil. Selain dipengaruhi oleh keberadaan pelabuhan, perkembangan Kota Cilacap menjadi kota industri tidak bisa dilepaskan dari jaringan kereta api dan

¹ <http://soeharto.co/jejak-presiden-soeharto-dalam-peresmian-proyek-pembangunan>

transportasi darat lain yang me
lain di Jawa Tengah. Jaringan k
lainnya telah menjadi media p
industri, baik di tingkat lokal m

Gambaran bahwa saat ini K
yang dinamis dapat dilihat pa
ini. Pada tahun 2016, nilai invest
11,5 triliun.² Investasi sebesar it
sebuah ibukota kabupaten. Invest
kawasan Cilacap yang semula n
ternyata mampu bangkit menjac
di Jawa Tengah bagian selatan.

Kota lain yang berkembang n
Kota Purbalingga pada awal
pemerintahan kabupaten Purbali
sebagai sentra industri logam dan
sudah cukup lama dikembangkan
di desa Sayangan. Desa Sayanga
tempat pengecoran tembaga un
dandang, ceret, wajan besar, dan
tembaga di desa ini adalah Sultor
usaha pembuatan peralatan ruma
sekitar tahun 1977, usaha Sulton
karena kehabisan modal. Saat itu n
rumah tangga berbahan dasar te
tangga berbahan aluminium yan
itulah yang membangkrutkan usa

Pada saat kondisi sulit mem
saran untuk mencoba membu
menyanggupinya. Knalpot prod
onderdil, baik di kota Purbalingga

² <https://serayunews.com/berita/ekonomi/115-triliun-investasi>

manfaatkan untuk keperluan
 adikan Cilacap sebagai kawasan
 nyak yang pertama di kota ini
 minyak yang bertujuan untuk
 ak jadi dimulai tahun 1974 dan
 24 Agustus 1976 oleh Presiden
 lik Pertamina di Kota Cilacap
 Cilacap karena sebagian besar
 ebut berasal dari Timur Tengah
 kapal.

angkutan minyak yang merapat
 han Cilacap saat ini memiliki
 k Cilacap memenuhi kebutuhan
 han bakar wilayah Jawa, yang
 engukuhkan arti penting kota
 nyusul pembangunan kilang
 Nusantara mulai beroperasi.
 n dengan modal gabungan dari
 a perusahaan Jepang. Sebagian
 ri pegunungan kapur di Pulau
 masih harus didatangkan dari
 ebut memanfaatkan keberadaan

adi titik awal perkembangan
 u di Jawa Tengah. Keberadaan
 industrialisasi di Cilacap yang
 uk kawasan industri terpadu
 (KIC). Perkembangan Cilacap
 an rombongan yang luar biasa
 ta kecil yang terpencil. Selain
 perkembangan Kota Cilacap
 n dari jaringan kereta api dan

peresmian-proyek-pembangunan

transportasi darat lain yang menghubungkan kota ini dengan kota-kota lain di Jawa Tengah. Jaringan kereta api dan jaringan transportasi darat lainnya telah menjadi media pendistribusian barang-barang olahan industri, baik di tingkat lokal maupun nasional.

Gambaran bahwa saat ini Kota Cilacap sudah menjadi kota industri yang dinamis dapat dilihat pada nilai investasi yang ditanam di daerah ini. Pada tahun 2016, nilai investasi yang ditanam di Cilacap sebesar Rp 11,5 triliun.² Investasi sebesar itu tentu saja sangat besar untuk ukuran sebuah ibukota kabupaten. Investasi tersebut menjadi sebuah bukti bahwa kawasan Cilacap yang semula merupakan daerah sunyi dan terpencil ternyata mampu bangkit menjadi daerah pusat pertumbuhan ekonomi di Jawa Tengah bagian selatan.

Kota lain yang berkembang menjadi kota industri adalah Purbalingga. Kota Purbalingga pada awalnya hanya berperan sebagai pusat pemerintahan kabupaten Purbalingga. Saat ini, Kota Purbalingga dikenal sebagai sentra industri logam dan industri bulu mata palsu. Industri logam sudah cukup lama dikembangkan di Purbalingga, yang awalnya berpusat di desa Sayangan. Desa Sayangan sejak tahun 1950-an dikenal sebagai tempat pengecoran tembaga untuk peralatan rumah tangga, seperti dandang, ceret, wajan besar, dan lain-lain. Salah satu pelaku industri tembaga di desa ini adalah Sultoni yang sejak tahun 1960-an menggeluti usaha pembuatan peralatan rumah tangga berbahan dasar tembaga. Pada sekitar tahun 1977, usaha Sultoni mengalami gangguan dan bangkrut karena kehabisan modal. Saat itu masyarakat mulai meninggalkan perabot rumah tangga berbahan dasar tembaga dan beralih ke perabot rumah tangga berbahan aluminium yang lebih murah dan lebih praktis. Hal itulah yang membangkrutkan usaha Sultoni.

Pada saat kondisi sulit membelit datang, seorang teman memberi saran untuk mencoba membuat knalpot kendaraan dan Sultoni menyanggupinya. Knalpot produksi Sultoni dititipkan di toko-toko onderdil, baik di kota Purbalingga maupun kota-kota sekitar, bahkan ia

² <https://serayunews.com/berita/ekonomi/realisasi-investasi-di-cilacap-capai-rp-115-triliun>

memberanikan diri menitipkan hasil karyanya ke toko-toko onderdil mobil di Jakarta.³ Keberhasilan Sultoni kemudian ditiru tetangga-tetangganya yang semula juga merupakan perajin peralatan rumah tangga berbahan tembaga. Mereka beralih menjadi perajin knalpot. Desa Sayangan yang semula pusat pembuatan peralatan tembaga berubah menjadi desa pembuat knalpot. Pada perkembangan berikutnya, usaha pembuatan knalpot menyebar ke desa-desa lain di Kabupaten Purbalingga.



Gambar 41. Alun-alun Purbalingga tahun 1980-an.

Sumber: <http://purbalinggaperwira2011.blogspot.com/2011/03/foto-foto-purbalingga-tempo-dulu.html>

Selain sebagai pusat industri knalpot, Purbalingga juga dikenal sebagai pusat pembuatan rambut artifisial (tiruan), terutama bulu mata tiruan. Beberapa industri skala menengah didirikan di Kota Purbalingga yang memproduksi bulu mata tiruan untuk diekspor ke luar negeri. Sama dengan keberadaan industri knalpot, keberadaan industri rambut tiruan di

³ <https://www.brilio.net/news/purbalingga-pabrik-raksasa-produsen-knalpot-yang-legendaris-160419i.html>

Purbalingga awalnya juga berasal sejak tahun 1950-an di Desa Karangmenurut beberapa informasi ada yang mengumpulkan rambut asli mili panjang dan baru saja memotong kemudian disatukan dengan ca sebagai penyambung rambut Rintisan Tarmawi kemudian di Desa Karangbanjar identik dengan dikirim ke berbagai daerah dan Karangbanjar bukan hanya rambut juga wig yang dipakai oleh para

Baik industri knalpot berkembang di Purbalingga setempat yang berhasil meng berbasis industri. Tenaga kerja utamanya bulu mata tiruan, me adalah pekerja perempuan. Be produk rambut tiruan antara Indokores.⁴ Industri rambut tiru di dunia. Keberhasilan industri kabupaten ini dari yang semula daerah industri terkemuka di Purbalingga merupakan sebuah pada periode sebelumnya dianggap geografis maupun secara ekonomi tersebut tentu saja tidak luput pemimpin daerah setempat yang dari luar dimanfaatkan dengan kemajuan dan kesejahteraan mas

⁴ <http://jateng.tribunnews.com/2018/01/di-dunia-ada-di-purbalingga>.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip-arsip

- Administratief verslag der Residentie Banjoemas 1834.* ANRI Arsip Banyumas 48.
- Algemeen verslag der Residentie Banjoemas 1834.* ANRI Arsip Banyumas 064.
- Algemeen verslag der Residentie Banjoemas 1834.* ANRI Arsip Banyumas 065
- Algemeen verslag der Residentie Banjoemas 1834.* ANRI Arsip Banyumas 066.
- Algemeen verslag der Residentie Banjoemas 1834.* ANRI Arsip Banyumas 068.
- Algemeen verslag der Residentie Banjoemas 1834.* ANRI Arsip Banyumas 075.
- Amuttetz, J.E.Z. Kort. *Verslag der rivier Serajoe in de Residentie Banjoemas en het terrein Telatjap 1831.* ANRI Arsip Banyumas 20.b.
- Arsip Banyumas 2.1.
- Arsip Banyumas 11.4.
- Bundel Besluit den 29 November 1847 No. 1
- Hallewijn. *Algemeene verslag van de resident van Pekalongan over de Banjoemas.* ANRI Arsip Banyumas 1.b.
- Hallewijn. *Dag registers van de Banjoemas 1830.* ANRI Arsip Banyumas 10.4.
- Hallewijn. *Overzicht der land beschrijving van Banjoemas in het algemeen. 1831.* ANRI Arsip Banyumas 10.b.
- Luitenant Kolonel C. van der Wyck. *Nota betreffende het daarstellen van een kanaal uit de oostelijke straat van Noussa Kambangan naar de rivier Bogo in Mataram (Rijk van Djogjakarta).* ANRI Arsip Banyumas 16.8/20.

- Memorie van overgave residentie Banjoemas M.J. Van der Paurwet. 24 Oktober 1925. Mailraport 3193/22.*
- Politiek verslag over de Residentie Banjoemas 1856. ANRI Arsip Banyumas 105/56.*
- Politiek verslag over de Residentie Banjoemas 1858. ANRI Arsip Banyumas 107/56.*
- Politiek verslag over de Residentie Banjoemas 1858. ANRI Arsip Banyumas 122/56.*
- Statistike opgeven der Residentie Banjoemas van en met 1836 tot en met 1841. ANRI Arsip Banyumas 20.10.*
- Statistike Residentie Banjoemas 1938. ANRI Arsip Banyumas 20.16.*
- Serajoedal Stoomtram Maatschappij: Algemeene Overzichtskaart. Rijswijk Z.H.: technisch reproductiebureau broek en van Gheel Gilmeester. 1902*
- Serajoedal Stoomtram Maatschappij verslag over het jaar 1895 1939. Amsterdam: J.H. De Bussv. 1896-1940*
- Serajoedal Stoomtram Maatschappij N.V. overzicht der geldelijke uitkomsten van de oprichting der maatschappij of tot en meet het jaar 1934. Utrecht: J. van Boekhoven. 1935.*
- Verslag over de staatsspoorwegen in de Nederlandsche-Indie over het jaar 1888. Batavia: Ogilvie & Co. 1889.*
- Verslag over de staatsspoorwegen in de Nederlandsche-Indie over het jaar 1890. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff. 1891.*
- Verslag van opname van de westelijke landen Banjoemas 1838. ANRI Arsip Banyumas 85.*
- Vitalis, L. Nota van de verdeeling van de westelijk landen van Banjoemas 1830. ANRI Arsip Banyumas 10.3.*
- Vitalis, L. Verslag van de opname om de noord westelijke landen van Banjoemas en de Dayoloehoer 1830. ANRI. Arsip Banyumas 1.b*

Artikel dan Karya Ilmiah Lain

- Bambang Purwanto. "Pertanian Rakyat Sumber Ekonomi Penting yang Sering Dilupakan dalam Penelitian Sejarah Indonesia" *Histma* No. 2/1/1992.

- Bedjo Riyanto. "Iklan Surat Kabar Tahun 1870-1915," Tesis. Un
- F. "Over staat en particuliere sp
- H.M. Sukardi. "Amanat Tung
- Ajibarang," Makalah tidak
- Hobsbawm, "From Social His
- Winter 1971.
- "Jaarverslag van het geneekun
- van den tenst der volksgezond
- 1936.
- Knebel, J. "Babad Pasir, Volg
- Vertaling" *Verhandelingen*
- Mansvelt, V.H.F. "De economis
- Historische Opstellen. Batav*
- M. Dawan Rahardjo, "Pendekat
- Pembangunan." *Prisma. N*
- M.M. Sukarto K. Atmojo. "M
- Cilacap Berdasarkan Dat
- Jadi Kabupaten Cilacap, 20 M
- Noorduyn, J. "Bujangga Manil
- Data From an old Sundar
- Volkenkunde*, 138.4e. 1982.
- "Poerwokertosche hulp-spaar
- het Binnenlandsch Bestuur.
- R.M.M. Mangkuwinata. *Sejarah*
- Tangan. T.T.
- Roffaer. G.P. "De Agrarische re
- Java en Madoera. "Bijdrag
- 1918.
- Schilder. Gunter. "The Chartir
- 1981.

- Bedjo Riyanto. "Iklan Surat Kabar dan Perubahan Masyarakat di Jawa Tahun 1870-1915," *Tesis*. Universitas Gadjah Mada Yogyakarta. 1906.
- F. "Over staat en particuliere spoorwegen." *Indische Gids*. 1884.
- H.M. Sukardi. "Amanat Tunggul Wulung: Riwayat Ngabei Singadipa Ajibarang," Makalah tidak diterbitkan. 1980.
- Hobsbawm, "From Social History to the History of Society." *Daedalus* Winter 1971.
- "Jaarverslag van het geneekundig laboratorium over 1935." *Mededelingen van den tenst der volksgezondheid in Nederlandsch Indie*. Jaargang. XXV. 1936.
- Knebel, J. "Babad Pasir, Volgens een Banjoemas Hand schrijft, met Vertaling" *Verhandelingen van het Bataviaasch Genootschap*, LI. 1900.
- Mansvelt, V.H.F. "De economische geschiedenis van Indie in valgelvlucht," *Historische Opstellen*. Batavia: 's-Gravenhage.
- M. Dawan Rahardjo, "Pendekatan Historis Struktural Menemukan Format Pembangunan." *Prisma*. No. 10 (Oktober). 1986.
- M.M. Sukarto K. Atmojo. "Menelusuri Sejarah Cikal Bakal Hari Jadi Cilacap Berdasarkan Data Prasasti Kuno." *Makalah Sarasehan Hari Jadi Kabupaten Cilacap*, 20 Maret 1990.
- Noorduyn, J. "Bujangga Manik's Journeys Through Java: Topographical Data From an old Sundanese Source." *Bijdragen tot de Taal. Land-en Volkenkunde*, 138.4e. 1982.
- "Poerwokertosche hulp-spaar en landbouwcredietbank," *Tijdschrift voor het Binnenlandsch Bestuur*. XI, 1898.
- R.M.M. Mangkuwinata. *Sejarah Tjakrawedana*. Jilid IV. Banyumas: Tulisan Tangan. T.T.
- Roffaer. G.P. "De Agrarische rechtstoestand der inlandsche bevolking op Java en Madoera." *Bijdragen tot de Taal-land en Volkenkunde*. Dell 74. 1918.
- Schilder. Gunter. "The Charting of The South Coast of Java." *Archipel*. 22. 1981.

- Singgih Tri Sulistiyono. "Sektor Maritim dalam Era Mekanisasi dan Liberalisasi: Posisi Armada Perahu Layar Pribumi dalam Pelayaran Antar Pulau di Indonesia 1879-1911." *Penelitian Summer Course in Indonesian Modern Economic History*. Yogyakarta. 1996.
- Sjarif Djatie. ed. "Rumah Sakit Umum Daerah Profesor Dokter Margono Soekarjo Purwokerto: dari Perkumpulan Klinik sampai Dengan RSUD 1914-1998," Draf tidak diterbitkan, Purwokerto. 1997.
- Soedarmadji, "Hari Jadi Kabupaten Cilacap: Alternatif dari Alternatif," Naskah tidak diterbitkan. 1990.
- Soeri Soeroto. "Penelitian Bahan-bahan Arsip: Masalah dan Kenyataan." *Arsip dan Sejarah*. Jakarta: Arsip Nasional. RI. 1980.
- Susanto Zuhdi. "Perkembangan Pelabuhan dan Kota Cilacap Jawa Tengah 1830-1940," *Tesis*. Universitas Indonesia, Jakarta. 1991.
- Tanto Sukardi. "Perkebunan Tebu di Keresidenan Banyumas 1838-1900," *Tesis*. Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta. 1996.
- Taufik Abdullah. "Pengajaran dan Penelitian Sejarah. Relevance. Kebenaran Faktual. Keterangan Peristiwa." *Jurnal Sejarah*. No. 1 Tahun 1991.
- "Uitreksel van eene beschrijving van Java. 1834." *Tijdschrift van Nederlandsch-Indie*. 4e Jaargang. 11. 1842.

Buku

- Alexander, John and Lav J. Gibson. *Economic Geography*. New Jersey: Prentice Hall Inc., 1979.
- Bergel, Egen Ernest. *Urban Sociology*. New York: McGraw Hill Book Company, Inc., 1955.
- Bisuk Siahaan. *Industrialisasi di Indonesia, sejak Hutang Kehormatan sampai Banting Stir*. Jakarta: Depperindag, 1996.
- Boeke. J.H. *Prakapitalisme di Asia*. Jakarta: Sinar Harapan, 1983.
- Boodish. H.M. *Our Industrial Age*. New York: McGraw-Hill Book Company. Inc., 1949.
- Booth, Anne et al. *Sejarah Ekonomi Indonesia*. Jakarta: LP3ES, 1988.
- Breman, J.C. *Djawa Pertumbuhan Penduduk dan Struktur Demografis*. Jakarta: Bratara, 1971.

- Brugmans, F.J. *Paardenkracht en M van Nederlandsch*. 1795-194
- Burger, D.H. *Perubahan Strukt Karya Aksara*, 1983.
- Burger, D.H. *Sejarah Ekonomi In XIX*. Jakarta: Pradnyapar
- Burke, Peter. *History and Social Commissie voor motorverkee verkeersvraagstuk*. Weltevre
- Campo, J.N.F.M. *Koninklijk Paketv in de Indische archipel 1888-*
- Creutzberg, Pieter dan J.T.M. v *Indonesia*. Jakarta: Yayasan
- Day, Clive. *The Policy and Admin MacMillan & Co. Ltd., 190*
- de Graaf, H.J. *Puncak Kekuasaan Jakarta: Grafiti Pers*, 1986.
- de Haan, F. *Priangan: De Preat bestuur tot 1811 deel IV G*.
- de Hollander. J.J. *Handleiding t Nederlandsch Oost-Indie*. Ee
- de Jonge, J. K. J. en M. L. van De gezag in Oost-Indie. Deel VI
- de Louw, P.J.F. *De Java Oorlog van 1894-1897*.
- de Seriere, G. *Mijne Loopbaan in 1849*.
- Depdikbud. *Cirebon Sebagai B 1997*.
- Djoko Suryo. "Social and Econo Rule in The Later 19th Cer University Australia, 1982

- dalam Era Mekanisasi dan
 ar Pribumi dalam Pelayaran
Penelitian Summer Course in
 gyakarta. 1996.
- ah Profesor Dokter Margono
 dan Klinik sampai Dengan
 n, Purwokerto. 1997.
- o: Alternatif dari Alternatif,"
- ip: Masalah dan Kenyataan."
 al. RI. 1980.
- lan Kota Cilacap Jawa Tengah
 , Jakarta.1991.
- denan Banyumas 1838-1900,"
 karta. 1996.
- Sejarah. Relevance. Kebenaran
Sejarah. No. 1 Tahun 1991.
- 4." *Tijdschrift van Nederlandsch-*
- omic Geography*. New Jersey:
 w York: McGraw Hill Book
- ak Hutang Kehormatan sampai
 .
- ar Harapan, 1983.
- McGraw-Hill Book Company.
- Jakarta: LP3ES, 1988.
- 1 *Struktur Demografis*. Jakarta:
- Brugmans, F.J. *Paardenkracht en Mensenmacht: Social-Economische Geschiedenis van Nederlandsch. 1795-1940*. Batavia: 's-Gravenhage, 1961.
- Burger, D.H. *Perubahan Struktur dalam Masyarakat Jawa*. Jakarta: Bratara Karya Aksara, 1983.
- Burger, D.H. *Sejarah Ekonomi Indonesia dari Segi Sosiologi sampai Akhir Abad XIX*. Jakarta: Pradnyaparamita, 1984.
- Burke, Peter. *History and Social Theory*. Cambridge: Polity Press, 1992.
- Commissie voor motorverkeer. *Rapport en voorstellen van de commissie verkeersvraagstuk*. Weltevreden: Lansdrukkerij, 1928.
- Campo, J.N.F.M. *Koninklijk Paketvaart Maatschappij: stoomvaart en staatsvorming in de Indische archipel 1888-1914*. Hilversum: Verloren, 1902.
- Creutzberg, Pieter dan J.T.M. van Laanen peny. *Sejarah Statistik Ekonomi Indonesia*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1987.
- Day, Clive. *The Policy and Administration of The Dutch in Java*. New York: The MacMillan & Co. Ltd., 1904.
- de Graaf, H.J. *Puncak Kekuasaan Mataram: Politik Ekspansi Sultan Agung*. Jakarta: Grafiti Pers, 1986.
- de Haan, F. *Priangan: De Preanger Regentschappen onder het Nederlansch bestuur tot 1811 deel IV* G. Kolf & Co.: Batavia, 1912.
- de Hollander. J.J. *Handleiding bij de boefening der landen volkenkunde van Nederlandsch Oost-Indie*. Eerste Deel. Breda: Broeso & Comp., 1895.
- de Jonge, J. K. J. en M. L. van Deventer. ed. *De Oopkomst van het Nederlandsch gezag in Oost-Indie*. Deel VII. Amsterdam: Martinus Nijhoff, 1909.
- de Louw, P.J.F. *De Java Oorlog van 1825-1830*. Dell I. Batavia: Landsdrukkerij. 1894-1897.
- de Seriere, G. *Mijne Loopbaan in Indie*. Zwolle: R. Van Wijck Anths Zoon, 1849.
- Depdikbud. *Cirebon Sebagai Bandar Jalur Sutra*. Jakarta: Depdikbud RI, 1997.
- Djoko Suryo. "Social and Economic Life in Rural Semarang under Colonial Rule in The Later 19th Century." *Dissertasi*. Program Doktor Monash University Australia, 1982.

- Doren, J.B.J. *van herinneringen en schetsen van Nederlandsch Indie vervolgd op de Fragmenten uit de reizen Indie gewesten*. Tweede Deel. Amsterdam: Zwolle, 1860.
- Encyclopaedie van Nederlandsch Indie*. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1917.
- Furnival, J.S. *Netherlands India: A Study of Plural Economy*. Cambridge: Cambridge University Press, 1944.
- Garraghan, Gilbert. *A Guide to Historical Method*. New York: Fordham University Press, 1957.
- Gonggrijp, G. *Schets eener economische geschiedenis van Nederlandsch-Indie*. Haarlem: De Erven F. Bohm, 1928.
- Gottschalk, Louis. *Mengerti Sejarah*. Jakarta: UI Press, 1986.
- Hadi Sabari Yunus. *Megapolitan: Konsep, Problematika, dan Prospek*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2006.
- H.M. Nasution. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 1996.
- Hordidge, Adrian. *The Perahu: Traditional Sailing Boat of Indonesia*. Oxford: Oxford University Press, 1981.
- Houben, J. H. Vincent. *Kraton and Kumpeni: Surakarta and Yogyakarta 1830-1870*. Leiden: KITLV Press, 1994.
- Ida Bagus Mantra. *Pengantar Studi Demografi*. Yogyakarta: Nur Cahaya, 1985.
- Irawan Soedjito. *Sejarah Pemerintahan Daerah di Indonesia*. Jilid I. Jakarta: Pradanyaparamita, 1976.
- Jaar verslag van den topograhischen dienst in Nederlandsch-Indie over 1906*. Tweede Jaargang. Batavia: Jav. Boekhandels & Drukkerij, 1907.
- Knaap, Gerrit J. ed. *Changing Economy in Indonesia: Volume 9. Transport 1819-1940*. Amsterdam: Royal Tropical Institute, 1989.
- Landreth, Harry. *History of Economic Theory: Scope, Method, and Content*. Boston: Houghton Mifflin Company, 1976.
- Lombard, Denys. *Nusa Jawa Silang Budaya: Batas-Batas Pembaratan*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1996.
- Martens, C.L.J. *Serajoedal Stoomtraam Maatschappij*. Batavia: 's-Gravenhage, 1897.
- Medison, Angus and G. Prince. *The History of the East Indies*. Dordrecht-Holland: Foris Publishers, 1978.
- Meyerhoff, Hans. ed. *The Philosophy of the East Indies*. New York: Anchor Books, 1971.
- M. Gani. *Kereta Api Indonesia*. Jakarta: Pustaka Pelajar, 1994.
- Mohtar Maso'ed. *Ekonomi Politik Indonesia*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 1994.
- Morlok, Edward K. *Introduction to the History of the East Indies*. New York: McGraw-Hill, 1978.
- Muchtarudin Siregar. *Beberapa Aspek Sejarah Ekonomi Indonesia*. Jakarta: Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, 1994.
- Muchtarudin Siregar. *Manajemen dan Organisasi*. Yogyakarta: Club Union, 1968.
- Muijzenberg, Otto van de. ed. *Proceedings of the International Group on Tropical Asia-Kinship*. Dordrecht: Foris Publishers, 1978.
- Nas. Peter. J.M. ed. *The Indonesian Economy: A History of Planning*. Dordrecht: Foris Publishers, 1978.
- Nova Tri Utomo. "Sejarah Kereta Api Indonesia". Program Studi Pendidikan Matematika. Yogyakarta, 2014.
- Olivier Johannes Raap. *Sepuluh Tahun di Indonesia*. Kepustakaan Populer Gramedia, 2008.
- Onderzoek naar de mindere welvaart in de Residentie Banjoemas*. Batavia: Jav. Boekhandels & Drukkerij, 1907.
- Panekoek, A.J. *Outline of Geomorphology of the East Indies*. Guru Bandung, 1951.
- Peper, Bram. *Pertumbuhan Penduduk di Indonesia*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 1994.
- Purnawan Basundoro. *Pengantar Geografi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 1994.
- Purnawan Basundoro. "Transportasi dan Perdagangan di Banyumas". Tesis. Program Studi Geografi. Yogyakarta, 1999.
- Raden Wirjaatmadja. *Babad Banyumas*. Banyumas: Pustaka Pelajar, 1994.
- Raffles, Thomas S. *The History of the East Indies*. Singapore: East Asia Library, 1978.

Wetenschappen van Nederlandsch Indie vervolgd op de gewesten. Tweede Deel. Amsterdam: 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1944.

Study of Plural Economy. Cambridge: Harvard University Press, 1944.

Historical Method. New York: Fordham University Press, 1948.

De geschiedenis van Nederlandsch-Indie. Jakarta: UI Press, 1986.

Konsep, Problematika, dan Prospek. Yogyakarta: Ghalia Indonesia, 1996.

National Sailing Boat of Indonesia. Oxford: Oxford University Press, 1996.

Surakarta and Yogyakarta 1830-1940. Yogyakarta: Nur Cahaya, 1996.

Daerah di Indonesia. Jilid I. Jakarta: Balai Pustaka, 1996.

Dienst in Nederlandsch-Indie over 1906. Boekhandels & Drukkerij, 1907.

Transport in Indonesia: Volume 9. Transport 1819-1940. The Hague: Mouton, 1989.

Theory: Scope, Method, and Content. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 1976.

Batas-Batas Pembaratan. Jakarta: Balai Pustaka, 1996.

Maatschappij. Batavia: 's-Gravenhage, 1944.

- Medison, Angus and G. Prince. ed. *Economic Growth in Indonesia 1820-1940*. Dordrecht-Holland: Foris Publication, 1989.
- Meyerhoff, Hans. ed. *The Philosophy of History in Our Time an Anthology*. New York: Anchor Books, 1959.
- M. Gani. *Kereta Api Indonesia*. Jakarta: Deppen RI, 1978.
- Mohtar Maso'ed. *Ekonomi Politik Internasional dan Pembangunan*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 1994.
- Morlok, Edward K. *Introduction to Transportation Engineering and Planing*. New York: McGraw-Hill. Inc., 1978.
- Muchtarudin Siregar. *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Angkutan*. Jakarta: Fakultas Ekonomi UI, 1981.
- Muchtarudin Siregar. *Management Pengangkutan*. Jakarta: Berdikari Student Club Union, 1968.
- Muijzenberg, Otto van de. ed. *Focus on The Region in Asia*. Rotterdam: Study Group on Tropical Asia-Kota, 1982.
- Nas. Peter. J.M. ed. *The Indonesian City Studies In Urban Development and Planing*. Dordrect: Foris Publications. 1986.
- Nova Tri Utomo, "Sejarah Kereta Api Jalur Banyumas-Wonosobo." *Skripsi*. Program Studi Pendidikan Sejarah Universitas Sanata Dharma Yogyakarta, 2014.
- Olivier Johannes Raap. *Sepoer Oeap di Djawa Tempo Doeloe*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2017.
- Onderzoek naar de mindere welvaart der inlandsche bevolking op Java en Madoera in de Residentie Banjoemas*. Batavia: G. Kolff & Co., 1906.
- Panekoek, A.J. *Outline of Geomorphology of Java*. Bandung: Balai Pendidikan Guru Bandung, 1951.
- Peper, Bram. *Pertumbuhan Penduduk Jawa*. Jakarta: Bhatara, 1975.
- Purnawan Basundoro. *Pengantar Sejarah Kota*. Yogyakarta: Ombak, 2012.
- Purnawan Basundoro. "Transportasi dan Ekonomi di Keresidenan Banyumas." *Tesis*. Program Pascasarjana Universitas Gadjah Mada, 1999.
- Raden Wirjaatmadja. *Babad Banjoemas*. Poerwokerto: T.P, 1932.
- Raffles, Thomas S. *The History of Java*. Jilid I. London: John Murray, 1830.

- Rahardjo. *Perkembangan Kota dan Beberapa Permasalahannya*. Yogyakarta: Fakultas Sospol, 1981.
- Reitsma, S.A. *De Wegen in de Preanger*. Bandung: G. Kolff & Co., MCMXII.
- Reitsma, S.A. *Eenige bladzijden Indische: spoorwegpolitiek. De lijn in het Serajoedal*. Tegal: J.D. De. Boer, 1915.
- Reitsma, S.A. *Gedenboek der Staatsspoor en Tramwegen in Nederlandsch-Indie 1875-1925*. Weltevreden: Topografische Inrichting, 1925.
- Reitsma, S.A. *Korte Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor an Tramwegen*. Weltevreden: G. Kolff & Co., 1928.
- Reitsma, S.A. *Van Stockum's Travellers Handbook for The Dutch East Indies*. The Hague: W.P. Van Stockum & Son Ltd., 1930.
- Ricklefs, M.C. *Yogyakarta under Sultan Mangkubumi 1749-1792: A History of The Division of Java*. London: Oxford University Press, 1974.
- Ricklefs, M.C. *Sejarah Indonesia Modern*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1993.
- R.M.S. Brotodiredjo dan R. Ngatidjo Darmosuwondo. *Inti Silsilah dan Sedjarah Banjumas*. Bogor: T.P., 1969.
- Samentrekking van de afdeelingverslagen over de uitkomsten der onderzoekingen het vervoerwezen in de Residentie Banjoemas. Batavia: G. Kolff & Co., 1906.
- Sanusi Pane. *Sedjarah Indonesia*. Djilid II. Djakarta: Balai Pustaka, 1965.
- Sartono Kartodirdjo, ed. *Agrarian History*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1986.
- Sartono Kartodirdjo. *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Metodologi Sejarah*. Jakarta: Gramedia, 1993.
- Sartono Kartodirdjo. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru 1500-1900: dari Emporium sampai Imperium*. Jakarta: Gramedia, 1988.
- Sartono Kartodirdjo. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru: Sejarah Pergerakan Nasional dari Kolonialisme sampai Nasionalisme*. Jakarta: Gramedia, 1990.
- Sartono Kartodirdjo, *Ungkapan Ungkapan Filsafat Sejarah Barat dan Timur: Penjelasan Berdasarkan Kesadaran Sejarah*. Jakarta: Gramedia, 1989.
- Sartono Kartodirdjo dan Djoko Suryo. *Sejarah Perkebunan di Indonesia*. Yogyakarta: Aditya Media, 1991.

- Sartono Kartodirdjo, Marwat Notosusanto. *Sejarah Nasional*. 1976.
- Schrieke, B. *Indonesian Sociology*. Van Hoeve Ltd., 1957.
- Selo Soemardjan. *Perubahan Sosial*. University Press, 1987.
- S.M. Gandasubrata. *Kenangan*. Pertjetakan Serayu, 1952.
- Soedjatmoko, ed. *An Introduction*. University Press, 1965.
- Sugeng Priyadi. *Sejarah Kota*. Pustaka Pelajar, 2018.
- Soemarsaid Moertono. *Negara*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1987.
- Staniland, Martin. *What is Political Underdevelopment*. New Haven: Yale University Press, 1974.
- Susanto Zuhdi. *Cilacap 1830-1900 di Jawa*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 1997.
- Tim Telaga Bakti Nusantara. *Angkasa*, 1997.
- Uitkomsten der in de maand N...* Tabellen. Batavia: Drukkerij van Hogendorp, Dirk. *Bericht over de bezittingen in Oost Indië en de Veth, B. Het leven in Nederlandsch-Indië*. 1900.
- Veth, P.J. *Aardrijkundig en statistisch Atlas van Nederlandsch-Indië*. Amsterdam: Van Kampen & Zoon, 1878.
- Veth, P.J. *Java. Geografisch, Ethnographisch, Historisch, Economisch, en Politiek*. Erven F. Bohn, 1878.
- von Faber, G.H. *Oud Soerabaja*. 1878.
- Wertheim, W.F. *Indonesian Sociology*. The Hague: W. Van Hoeve Ltd., 1957.

- Permasalahannya. Yogyakarta: G. Kolff & Co., MCMXII.
- ing: G. Kolff & Co., MCMXII.
- oorwegpolitiek. *De lijn in het*
- mwegen in Nederlandsch-Indie
- Inrichting, 1925.
- h-Indische Spoor an Tramwegen.
- ook for *The Dutch East Indies*.
- d., 1930.
- ubumi 1749-1792: *A History of*
- iversity Press, 1974.
- Yogyakarta: Gadjah Mada
- osuwondo. *Inti Silsilah dan*
- uitkomsten der onderzoekingen
- nas. Batavia: G. Kolff & Co.,
- arta: Balai Pustaka, 1965.
- Yogyakarta: Gadjah Mada
- m *Metodologi Sejarah*. Jakarta:
- nesia Baru 1500-1900: *dari*
- edia, 1988.
- esia Baru: *Sejarah Pergerakan*
- alisme. Jakarta: Gramedia,
- afat *Sejarah Barat dan Timur:*
- akarta: Gramedia, 1989.
- ah *Perkebunan di Indonesia*.
- Sartono Kartodidjo, Marwati Djoened Pusponegoro, dan Nugroho Notosusanto. *Sejarah Nasional Indonesia*. Jilid IV. Jakarta: Depdikbud, 1976.
- Schrieke, B. *Indonesian Sociological Studies*. The Hague and Bandung: W. Van Hoeve Ltd., 1957.
- Selo Soemardjan. *Perubahan Sosial di Yogyakarta*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1987.
- S.M. Gandasubrata. *Kenang-kenangan 1933-1950*. Jilid I. Purwokerto: Pertjetakan Serayu, 1952.
- Soedjatmoko, ed. *An Introduction to Indonesian Historiography*. Ithaca: Cornell University Press, 1965.
- Sugeng Priyadi. *Sejarah Kota Banyumas (1571 hingga kini)*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2018.
- Soemarsaid Moertono. *Negara dan Usaha Bina Negara di Jawa Masa Lampau*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1985
- Staniland, Martin. *What is Political Economy? A Study of Social Theory and Underdevelopment*. New Haven: Yale University Press, 1985.
- Susanto Zuhdi. *Cilacap 1830-1942: Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2002.
- Tim Telaga Bakti Nusantara. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia*. Bandung: Angkasa, 1997.
- Uitkomsten der in de maand November 1920 gehouden volkstelling Dell II Tabellen*. Batavia: Drukkeijen Ruygrok & Co., 1992.
- van Hogendorp, Dirk. *Berigt van tegenwoordigen toestand der Bataafsche bezittingen in Oost Indien en handel op dezelve*. Delft: Ateur, 1799.
- Veth, B. *Het leven in Nederlandsch Indie*. Amsterdam: Van Kamoen & Zoon, 1900.
- Veth, P.J. *Aardrijkundig en statistiek woordenboek van Nederlandsch Indie*. Amsterdam: Van Kampen & Zoon. 1869.
- Veth, P.J. *Java. Geografisch, Etnologisch, Historisch*. Deel III. Haarlem: De Erven F. Bohn, 1878.
- von Faber, G.H. *Oud Soerabaia*. Surabaya: Gemeente Soerabaia, 1931.
- Wertheim, W.F. *Indonesian Society in Transition: A Study of Social Change*. The Hague: W. Van Hoeve Ltd., 1964.

Internet

- <http://collectie.wereldculturen.nl/default.aspx?lang=en#/query/17e8805f-c89c-48b6-855b-b75c2e58f31c>
<https://www.brilio.net/news/purbalingga-pabrik-raksasa-produsen-knalpot-yang-legendaris-160419i.html>
<http://jateng.tribunnews.com/2018/01/20/ternyata-industri-rambut-palsu-terbesar-kedua-di-dunia-ada-di-purbalingga>. https://kai.id/corporate/about_kai/
<https://serayunews.com/berita/ekonomi/realisasi-investasi-di-cilacap-capai-rp-115-triliun>
<http://soeharto.co/jejak-presiden-soeharto-dalam-peresmian-proyek-pembangunan>

A

- A.A. Gelpke, 71
Adipala, 25
Adireja, 23, 33, 36, 76, 86, 111
A.F.K. Hartogh, 128
Afrika, 28
A.J. Duymaer van Twist, 120
Ajjbarang, 34, 38, 68, 76, 82, 83, 86, 153, 160
Albert van Petten, 30
Aldinger, 60
Amsterdam, 128, 129
Amuttetz, 57, 58
Anyer, 3
A. Oltmans, 128
Arabia, 157
Aurora, 90
Australia, 33, 93
A. van Hoboken van Cortgene, 12
Ayah, 23, 25, 26, 36, 53
Ayam-teas, 24

B

- Babakan, 23
Bagelen, 6, 10, 16, 32, 36, 51, 61, 80, 92, 100, 102–104, 112, 130
Bandingan, 101, 104, 145
Bandung, 210, 217, 218

ARKEOLOGI TRANSPORTASI

Perspektif Ekonomi dan Kewilayahan
Keresidenan Banyumas 1830-1940an

Buku ini diharapkan menjadi pemantik semangat bagi para ilmuwan yang berasal dari Banjarnegara untuk membedah berbagai potensi istimewa yang ada di bekas wilayah Keresidenan Banyumas dan lebih khusus lagi adalah Kabupaten Banjarnegara. Keresidenan Banyumas tempo dulu, memiliki benang merah yang terkait antara satu dengan lainnya. Di beberapa tempat beberapa bukti secara fisik masih bisa dikenali, termasuk pula adat kebiasaan masyarakat dan bentuk kearifan lokal berupa ujaran maupun karya seni. Rangkaian peristiwa yang pernah terjadi di wilayah Keresidenan Banyumas, khususnya Banjarnegara akan mendorong siapapun yang membaca buku ini, semakin memahami tentang wilayah Banyumas dari masa ke masa.

H. Syamsudin, S.Pd., M.Pd.
Wakil Bupati Banjarnegara



Purnawan Basundoro lahir di Desa Karang Sari, Punggelan, Banjarnegara yang merupakan bagian dari eks Keresidenan Banyumas. Saat ini merupakan staf pengajar pada Departemen Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Airlangga. Beliau meraih gelar Doktor di Universitas Gadjah Mada dengan predikat *cum laude* pada bidang sejarah perkotaan. Aktivitas saat ini adalah aktif melakukan penelitian dan menulis buku serta artikel yang dimuat di berbagai jurnal dengan tema sejarah perkotaan dan sejarah perekonomian. Beberapa buku yang telah ditulis di antaranya: *Dua Kota Tiga Zaman: Surabaya dan Malang sejak Kolonial sampai Kemerdekaan* (2009); *Pengantar Sejarah Kota* (2012); *Merebut Ruang Kota: Aksi Rakyat Miskin Kota Surabaya 1900-1960an* (2013); dan *Minyak Bumi dalam Dinamika Politik dan Ekonomi Indonesia 1950-1960an* (2017).



Airlangga
University
Press

Pusat Penerbitan dan Percetakan
Universitas Airlangga

ISBN 978-602-473-091-8



9 786024 730918