



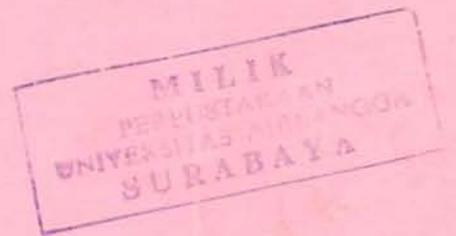
01 SEP 2001

221



LAPORAN PENELITIAN
DIK SUPLEMEN UNIVERSITAS AIRLANGGA
TAHUN ANGGARAN 2000

PENGARUH MODERNISASI TRANSPORTASI TERHADAP POLA PERKEMBANGAN KOTA-KOTA DI KARESIDENAN BANYUMAS



Peneliti :

PURNAWAN BASUNDORO, S.S., M.Hum.
Dra. SITI PARWATI SUMARTO D., M.Ed.
SARKAWI, S.S., M.Hum.
MAIMUNAH, S.S.

LEMBAGA PENELITIAN UNIVERSITAS AIRLANGGA

Dibiayai oleh : Dana DIK Suplemen Universitas Airlangga
SK Rektor Nomor : 4934/J03/PG/2000
Tanggal 13 Juni 2000
Nomor urut : 36

FAKULTAS SASTRA
UNIVERSITAS AIRLANGGA

Desember 2000

3000101013141

IR-PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA



RAILROADS - TRAINS



LAPORAN PENELITIAN
DIK SUPLEMEN UNIVERSITAS AIRLANGGA
TAHUN ANGGARAN 2000

KKB
KK-2
385.5
Pen

PENGARUH MODERNISASI TRANSPORTASI TERHADAP POLA PERKEMBANGAN KOTA-KOTA DI KARESIDENAN BANYUMAS

Peneliti :

PURNAWAN BASUNDORO, S.S., M.Hum.
Dra. SITI PARWATI SUMARTO D., M.Ed.
SARKAWI, S.S., M.Hum.
MAIMUNAH, S.S.

MILIK
PERPUSTAKAAN
UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA

LEMBAGA PENELITIAN UNIVERSITAS AIRLANGGA

Dibiayai oleh : Dana DIK Suplemen Universitas Airlangga
SK Rektor Nomor : 4934/J03/PG/2000
Tanggal 13 Juni 2000
Nomor urut : 36

3000 101 013141

FAKULTAS SASTRA
UNIVERSITAS AIRLANGGA

Desember 2000



LEMBAGA PENELITIAN

1. Puslit Pembangunan Regional
2. Puslit Obat Tradisional
3. Puslit Pengembangan Hukum (5923584)
4. Puslit Lingkungan Hidup (5995718)
5. Puslit Pengembangan Gizi (5995720)
6. Puslit/Studi Wanita (5995722)
7. Puslit Olah Raga
8. Puslit Bioenergi
9. Puslit Kependudukan dan Pembangunan (5995719)
10. Puslit/ Kesehatan Reproduksi

Kampus C Unair, Jl. Mulyorejo Surabaya 60115 Telp. (031) 5995246, 5995248, 5995247 Fax. (031) 5995246
E-mail : lpunair@rad.net.id - http://www.geocities.com/Athens/Olympus/6223

IDENTITAS DAN PENGESAHAN LAPORAN AKHIR HASIL PENELITIAN

1. a. Judul Penelitian : PENGARUH MODERNISASI TRANSPORTASI TERHADAP POLA PERKEMBANGAN KOTA-KOTA DI KARESIDENAN BANYUMAS
- b. Macam Penelitian : () Fundamental, (V) Terapan, () Pengembangan
- c. Katagori Penelitian : () I (V) II () III
2. Kepala Proyek Penelitian
- a. Nama Lengkap dan Gelar : Purnawan Basundoro, S.S.,M.Hum.
 - b. Jenis Kelamin : Laki-laki
 - c. Pangkat/Golongan dan NIP : Penata Muda (Gol III/a) 132 230 679
 - d. Jabatan Sekarang : Staf Pengajar
 - e. Fakultas/Puslit/Jurusan : Sastra/Ilmu Sejarah
 - f. Univ./Inst. /Akademi : Universitas Airlangga
 - g. Bidang Ilmu Yang Diteliti : Sejarah Kota
3. Jumlah Tim Peneliti : 4 (empat) orang
4. Lokasi Penelitian : Banyumas – Jawa Tengah
5. Kerjasama dengan Instansi Lain
- a. Nama Instansi : -
 - b. A l a m a t : -
6. Jangka Waktu Penelitian : 6 (enam) bulan
7. Biaya Yang Diperlukan : Rp 3.000.600,00
8. Seminar Hasil Penelitian
- a. Dilaksanakan Tanggal : 20 Desember 2000
 - b. Hasil Penelitian : () Baik Sekali (V) Baik
() Sedang () Kurang

Surabaya, 20 Desember 2000



Mengetahui/Mengesahkan :

a.n. Rektor
Ketua Lembaga Penelitian,

Prof. Dr. H. Sarmanu, M.S.
NIP. 130 701 125

RINGKASAN

PENGARUH MODERNISASI TRANSPORTASI TERHADAP POLA PERKEMBANGAN KOTA-KOTA DI KARESIDENAN BANYUMAS

Oleh:

**Purnawan Basundoro, Siti Parwati Sumarto D.,
Sarkawi, Maimunah**

Penelitian ini secara ringkas ingin menelusuri pengaruh modernisasi transportasi dalam hal ini digantikannya sistem transportasi tradisional oleh transportasi modern yaitu kereta api terhadap perkembangan beberapa kota di Karesidenan Banyumas. Adapun inti dari permasalahan dari penelitian ini adalah pertama, apakah usaha pemerintah kolonial untuk mengembangkan jaringan transportasi serta usaha untuk memodernisir sektor transportasi di wilayah Karesidenan Banyumas membawa pengaruh yang signifikan terhadap pola perkembangan kota di wilayah tersebut. Kedua, faktor apa saja yang ikut mempengaruhi pola perkembangan kota di wilayah Banyumas secara umum. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah menyampaikan informasi faktual mengenai sejarah kota di Karesidenan Banyumas serta sebagai sumbangan pada usaha untuk menjelaskan proses modernisasi dalam berbagai sektor dalam lingkup wilayah lokal yang kecil.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode historis, dimana untuk meneliti kejadian atau hal-hal di masa lampau penelitian hanya mengandalkan pada bukti-bukti yang ditinggalkan dari peristiwa yang telah terjadi di masa lampau tersebut. Bukti-bukti tersebut sebagian besar adalah bukti tertulis yang berujud dokumen. Dokumen-dokumen tersebut sebagian besar berada di Arsip Nasional Republik Indonesia Jakarta. Sedangkan secara spasial penelitian ini mengambil lokasi di Karesidenan Banyumas Jawa Tengah dalam kurun waktu (temporal) adalah sekitar tahun 1830-an sampai sekitar tahun 1940-an.

Transportasi memiliki peranan yang sangat penting dalam sektor perekonomian karena kegiatan pengangkutan merupakan bagian dari kegiatan yang harus dilaksanakan dalam sektor ekonomi. Sistem transportasi di Hindia Belanda mulai dikembangkan secara lebih intensif sejak diberlakukan kebijakan sistem tanam paksa. Sistem ini menghendaki agar pajak dibayar dengan barang (*in natura*) terutama komoditi pertanian untuk diekspor. Untuk mengangkut barang-barang dari pusat-pusat produksi ke pelabuhan dibutuhkan alat transportasi yang memadai. Kondisi demikian juga terjadi di Karesidenan Banyumas.

Perkembangan paling pesat dalam bidang transportasi di Keresidenan Banyumas terjadi ketika pihak swasta Belanda yang tergabung dalam *N.V. Serajoedal Stoomtram Maatschappij* mengoperasikan kereta api lokal di wilayah ini. Era ini dapat dikategorikan sebagai era modernisasi transportasi di Karesidenan Banyumas. Dampak dari perkembangan ini tidak hanya dirasakan pada sektor ekonomi yaitu dengan semakin mudahnya pengangkutan tetapi juga pada pola geografis. Fenomena ini dibuktikan dengan proses surut dan berkembangnya kota-kota di Karesidenan Banyumas sebagai dampak langsung dari perkembangan sistem transportasi.

**Jurusan Sejarah, Fakultas Sastra, Universitas Airlangga
No. Kontrak 445/JO3.2/PG/2000 – DIK Suplemen**

KATA PENGANTAR

Studi yang sangat sederhana ini ingin mengungkapkan hubungan antara perkembangan sistem transportasi dengan perkembangan beberapa kota di Karesidenan Banyumas. Namun karena berbagai kendala, maka kajian ini belum menjadi sebuah studi yang representatif. Peneliti menyadari bahwa terwujudnya hasil penelitian ini merupakan hasil kerja kolektif. Oleh karena itu dalam kesempatan ini peneliti mengucapkan terima kasih kepada berbagai pihak terkait.

1. Kepada Rektor Universitas Airlangga yang telah menyetujui penelitian ini.
2. Kepada Ketua Lembaga Penelitian Universitas Airlangga yang telah memberikan persetujuan serta mengusahakan dana penelitian.
3. Kepada Ibu Dra. S.P. Sumarto Danusugondo, M.Ed. yang telah bersedia menjadi pembimbing penelitian ini.
4. Kepada Staf Arsip Nasional RI Jakarta yang telah meluangkan waktunya untuk membantu menelusuri arsip, kepada Staf Perpustakaan Hatta Yogyakarta atas pinjaman referensinya.
5. Kepada seluruh anggota peneliti

Kami berharap semoga hasil penelitian ini bisa berguna dan dimanfaatkan oleh berbagai pihak, terutama bagi pengembangan Ilmu Sejarah. Terima kasih.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR IDENTITAS PENGESAHAN	ii
RINGKASAN	iii
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vi
BAB I. PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang Masalah	1
1.2. Rumusan Masalah	3
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA	5
2.1. Penelitian Terdahulu	5
2.2. Landasan Teori	8
BAB III. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	13
3.1. Tujuan Penelitian	13
3.2. Manfaat Penelitian	13
BAB IV. METODE PENELITIAN	14
BAB V. HASIL DAN PEMBAHASAN	16
5.1 Aktifitas Pengangkutan Pada Masa Tanam Paksa	18
5.2 Modernisasi Transportasi; Era Kereta Api	24
5.3 Pola Perkembangan Kota di Karesidenan Banyumas ..	28
5.4 Pemekaran Wilayah Pemukiman	43
BAB VI. KESIMPULAN DAN SARAN	50
6.1. Simpulan	50

6.2. Saran	51
DAFTAR PUSTAKA	52

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Kajian mengenai sejarah transportasi lokal sampai saat ini belum menjadi kajian yang bersifat khusus. Sebagian besar tema ini hanya dijadikan sebagai pelengkap dari kajian sejarah yang lebih luas dan umum. Sebagaimana diakui oleh Gerrit J. Knaap keadaan ini disebabkan karena minimnya data yang berkaitan dengan tema tersebut.¹ Namun demikian bukan berarti kajian mengenai sejarah transportasi lokal harus diabaikan.

Sudah sejak lama manusia menyadari bahwa transportasi beserta seluruh perangkatnya merupakan sarana yang sangat penting yang ikut menstimulir dan menjamin perkembangan masyarakat beserta seluruh potensi masyarakat yang lain seperti potensi budaya, politik, sosial, ekonomi, dan sebagainya.² Transportasi pada umumnya memiliki peranan yang sangat penting bagi sektor perekonomian karena kegiatan pengangkutan merupakan bagian dari kegiatan yang harus terlaksana dalam sektor ekonomi.³ Dengan demikian maka apabila terjadi hambatan dalam sektor transportasi akan berarti pula macetnya kegiatan dalam sektor ekonomi tersebut.

Hal lain yang sangat penting adalah bahwa dengan alat transportasi maka dapat bertemu antara konsumen dan produsen suatu komoditi. Karena tanpa

¹ Gerrit J. Knaap, ed., *Changing Economy in Indonesia Volume 9, Transport 1819 – 1940*, (Amsterdam: Royal Tropical Institut, 1989), hlm. 13

² Edward K. Morlok, *Introduction to transportation Engineering and Planing*, (New York: McGraw Hill, Inc., 1978), hlm. 34.



sebuah sistem transportasi keduanya merupakan bagian yang saling terpisah. Dengan demikian dapat dikatakan pula bahwa sistem transportasi merupakan faktor pengintegrasian sektor-sektor ekonomi.⁴ Melalui sistem transportasi integrasi tidak semata-mata antara produsen dan konsumen, tetapi juga meliputi integrasi ekonomi dalam lingkup geografis.⁵ Wilayah-wilayah dengan aktifitas 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 antar pulau yang telah mendorong proses integrasi ekonomi nasional Indonesia.⁶

Sedemikian pentingnya sistem transportasi ini sehingga ketika pemerintah kolonial Belanda mengambil alih wilayah Banyumas pada tahun 1830 dan akan mulai mengeksploitasinya maka yang pertama kali dilakukan adalah membenahi infrastruktur transportasi baik transportasi darat maupun transportasi air (sungai).⁷ Tindakan ini dilakukan karena pemerintah kolonial Belanda dihadapkan pada kenyataan bahwa wilayah Banyumas pada waktu itu merupakan daerah yang relatif terpencil dan tertutup dengan wilayah luar, baik secara ekonomi maupun geografis. Jalan-jalan yang menghubungkan wilayah Banyumas

³ Muchtarudin Siregar, *Management Pengangkutan*, (Jakarta: Berdikari Student Study Club Union, 1968), hlm. 2.

⁴ *Ibid.*

⁵ John Alexander and Lay J. Gibson, *Economic Geography*, (New Jersey: Prentice Hall Inc., 1979), hlm. 324.

⁶ 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.

⁷ Amuttetz, J.E.Z. Kort., *Verslag der Rivier Serajoe in de Residentie Banjoemaas en het Terrein Telatjap 1831*. ANRI Arsip Banyumas 20.5.

dengan wilayah lain pada waktu itu sangat sedikit dengan kondisi yang sangat jelek.⁸

Eksplotasi ekonomi oleh pemerintah kolonial atas wilayah Karesidenan Banyumas di satu sisi membawa kesengsaraan bagi penduduk di wilayah ini terutama berkaitan dengan program tanam paksa. Tetapi di sisi yang lain juga membawa berkah tersendiri bagi perkembangan sarana transportasi. Karena kebutuhan terus-menerus akan sarana pengangkutan yang lancar, masal, dan berbiaya murah, maka pada tahun 1896 dioperasikan alat angkut modern yaitu kereta api di Banyumas oleh sebuah perusahaan perkeretaapian swasta Belanda. Peristiwa ini menandai era modernisasi transportasi di Banyumas.⁹

Tidak bisa dielakkan lagi bahwa modernisasi akan membawa perubahan yang sangat cepat baik bagi perkembangan wilayah maupun bagi perkembangan ekonomi di wilayah ini. Peristiwa ini juga mendorong lebih lanjut pada perubahan sosial. Daerah-daerah yang semula dipisahkan oleh batas-batas geografis bisa tersambung berkat kelancaran jaringan transportasi. Banyak hal baru yang dengan mudah menasuki kawasan ini karena kelancaran transportasi. Berkat transportasi pula maka pemekaran wilayah pemukiman dan jangkauan penduduk juga semakin melebar.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian dalam latar belakang penelitian maka penelitian ini akan berusaha mengungkap hal-hal sebagai berikut yang merupakan permasalahan

⁸ Schilder, Gunter, "The Charting of The South Coast of Java," dalam *Archipel*. 22. 1981. Hlm. 87-104.

⁹ Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia*, (Bandung: Angkasa, 1997), hlm. 60.

penelitian ini. Pertama, apakah usaha pemerintah kolonial Belanda yang disambung dengan usaha pemerintah Indonesia untuk mengembangkan jaringan transportasi serta usaha untuk memodernisir sektor transportasi di wilayah Karesidenan Banyumas membawa pengaruh yang signifikan terhadap pola perkembangan kota-kota di wilayah ini? Kedua, faktor apa saja dari sektor transportasi yang ikut mempengaruhi pola perkembangan kota-kota di wilayah tersebut?

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bagian ini diungkapkan dua hal pokok yang komplementer satu dengan yang lain, yakni deskripsi penelitian terdahulu dan landasan teoretisnya.

2.1. Penelitian Terdahulu

Walaupun studi sejarah Indonesia saat ini mengalami perkembangan yang cukup pesat tetapi studi sejarah yang memfokuskan kajiannya pada wilayah Banyumas sejauh yang diketahui belum banyak dilakukan. Dari yang serba sedikit bisa disebutkan misalnya penelitian yang dilakukan oleh Susanto Zuhdi, *Perkembangan Pelabuhan dan Kota Cilacap Jawa Tengah 1830-1940*.¹⁰ Penelitian ini lebih menitik beratkan pada peranan pelabuhan Cilacap dalam mendukung perkembangan perekonomian wilayah Banyumas dan sekitarnya, karena sebagaimana kita ketahui pelabuhan Cilacap merupakan salah satu pintu gerbang wilayah Banyumas bagi dunia luar dan merupakan satu-satunya pelabuhan di wilayah pantai selatan. Melalui pelabuhan Cilacap lalu lintas ekspor-impor dilakukan.

Menurut Susanto, Cilacap yang merupakan satu-satunya pelabuhan samudra yang terdapat di pantai selatan Pulau Jawa dapat dikatan sebagai pelabuhan pinggiran yang cukup terisolir, sebagaimana wilayah Banyumas pada umumnya. Sebagai pelabuhan marginal yang lebih disebabkan karena faktor geografis,

¹⁰ Susanto Zuhdi, "Perkembangan Pelabuhan dan Kota Cilacap Jawa Tengah 1830 – 1940," Tesis Program Pascasarjana Universitas Indonesia, Jakarta 1991.

Cilacap memang harus tunduk terhadap kebijakan pemerintah pusat di Batavia. Naik turunnya ekspor di pelabuhan cilacap tidak saja dipoengaruhi oleh faktor fluktuasi harga komoditi di pasar dunia, melainkan juga karena kebijakan pemerintah.

Dalam periode setelah beroperasinya jaringan kereta api di Banyumas, menurut Susanto nampak bahwa pemerintah memberikan perhatian yang lebih besar. Dampaknya adalah meningkatnya ekspor hasil-hasil perkebunan lewat pelabuhan Cilacap. Apalagi di samping membuka jaringan transportasi kereta api. Pemerintah juga memperluas fasilitas pelabuhan. Mulai tahun 1909 sampai tahun 1914 boleh dikatakan merupakan periode puncak ekspor dari pelabuhan Cilacap.

Menurut Susanto secara teoretir dengan semakin luasnya jaringan infrastruktur jalan kereta api dan jalan raya seharusnya melahirkan paradoksal bagi perkembangan pelabuhan Cilacap. Artinya terdapat kemungkinan yang lebih besar bagi wilayah-wilayah pedalaman untuk mengirimkan produksinya ke pelabuhan-pelabuhan pantai utara yang lebih menguntungkan. Tetapi hal ini tidak terjadi karena eratnya hubungan daerah produksi tertentu dengan jaringan pelabuhan Cilacap, seperti Banyumas dengan komoditi gulanya dan Bagelen Selatan dengan komoditi kopra dan minyak kelapa. Adapun daerah yang berada di luar jaringan pelabuhan Cilacap setelah eksploitasi kereta api adalah Priangan Timur.

Susanto memang sedikit memperlihatkan peranan kereta api wilayah Banyumas dalam menaikkan jumlah eksport dari pelabuhan Cilacap dibanding

ketika belum terbangunnya jaringan kereta api lokal di Banyumas dan transportasi masih mengandalkan pengangkutan tradisional. Sayangnya susanto kurang begitu jelas memperlihatkan dinamikan aktifitas ekonomi dan perkembangan wilayah yang terjadi di pedalaman Banyumas, bagaimana terjadinya jaringan-jaringan titik-titik aktifitas ekonomi satu wilayah dengan wilayah lainnya sehubungan dengan terbangunnya jaringan transportasi.

Studi lain adalah yang dilakukan oleh Tanto Sukardi, *Perkebunan Tebu di Karesidenan Banyumas 1838-1900*.¹¹ Ia menitikberatkan obyek penelitiannya pada satu komoditi ekonomi yang dikembangkan di Banyumas yaitu tebu. Dengan demikian studi Sukardi terkesan tidak menyeluruh dalam menggambarkan dinamika ekonomi yang terjadi di Banyumas. Walaupun demikian ia juga menyinggung sedikit mengenai peranan transportasi kereta api berkaitan dengan budi daya tebu di Banyumas.

Pelaksanaan perkebunan tebu di Karesidenan Banyumas tidak terlepas dari kerangka kebijakan politik ekonomi pemerintah kolonial Belanda yang tercakup dalam sistem tanam paksa. Akan tetapi sejak daerah Banyumas diakuisisi oleh pemerintah kolonial Belanda pada tahun 1830, sistem tanam paksa tebu belum bisa diwujudkan. Pertimbangan utamanya adalah Banyumas masih merupakan wilayah yang tertutup serta sulit untuk mengembangkan perkebunan. Hal ini lebih disebabkan karena sarana transportasi yang belum memadai. Walaupun akhirnya perkebunan tebu dapat dibuka di sana tetapi sampai tahun 1870 perkembangannya masih sangat lambat.

¹¹ Tanto Sukardi, "Perkebunan Tebu di Karesidenan Banyumas 1838-1900," Tesis Program Pascasarjana Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta 1996.

Kedua studi di atas baik yang dilakukan oleh Susanto maupun Sukardi belum memperlihatkan dinamika kesatuan ekonomi wilayah Banyumas yang terintegrasi. Dinamika terbangunnya jaringan perekonomian antar wilayah belum terungkap dengan jelas, baik secara internal di wilayah Banyumas, maupun dengan wilayah-wilayah eksternal.

2.2. Landasan Teori

Dalam studi ini secara sederhana transportasi atau pengangkutan diartikan sebagai kegiatan-kegiatan yang dilakukan untuk memindahkan barang-barang (*good commodities*), manusia (penumpang) dari suatu tempat (*the origin*) ke tempat lainnya (*destination*) dengan berbagai alat atau peralatan yang memungkinkan untuk aktifitas tersebut. Dengan demikian kegiatan transportasi menghasilkan jasa-jasa pengangkutan. Maka transportasi disamping dapat menimbulkan kegunaan tempat (*place utility*) juga memberikan kegunaan waktu (*time utility*).¹²

Dilihat dari perkembangannya sarana transportasi berkembang secara bertahap sesuai dengan perkembangan ilmu dan teknologi yang mendasarinya serta kondisi sosial budaya dan ekonomi yang melingkupinya. Tahap-tahap perkembangan sarana transportasi menurut Muchtarudin Siregar meliputi, pertama, ketika masyarakat masih pada tahap imobilitas dan masih tradisional. Pada tahap ini kegiatan manusia masih sangat terbatas dan hubungan keluar belum ada. Jenis angkutan yang menyertai adalah angkutan perahu yang

¹² Muchtarudin Siregar, *Management Pengangkutan*, (Jakarta: Berdikari Student Study Club Union, 1968), hlm. 8.

melalui sungai. Keadaan ini sesuai dengan bentuk masyarakat pada waktu itu dimana perekonomian masih tertutup dan kegiatan perdagangan belum ada. Kedua, tahap perbaikan alat angkutan dan pertumbuhan perdagangan. Pada tahap ini ditandai dengan munculnya sistem transportasi darat. Dengan munculnya sistem transportasi darat maka kegiatan perdagangan mulai tumbuh dan mulai ada usaha untuk berdagang ke luar daerah. Pada tahap ini angkutan darat masih berupa angkutan tradisional yang digerakkan oleh tenaga hewan. Ketiga, tahap menuju stabilitas dan tingkat hidup yang lebih baik. Ditandai dengan dimulainya mekanisasi alat angkut dan perkembangannya sejalan dengan pertumbuhan industri. Keempat, tahap dimana masyarakat semakin tergantung pada angkutan bermotor sehingga angkutan ini dapat berkembang dengan pesat, baik intensitas, kuantitas, maupun kualitas. Keadaan ini dapat dilihat dengan semakin tingginya teknologi otomotif.¹³

Dalam perkembangan selanjutnya sistem transportasi memiliki peranan yang sangat besar di berbagai sektor, terutama dalam sektor ekonomi. Peranan tersebut antara lain, pertama, transportasi memperbesar jangkauan terhadap sumber yang dibutuhkan suatu daerah dan memungkinkannya digunakan sumber yang lebih atau lebih tinggi mutunya. Barang yang tidak didapat apada daerah setempat dapat menjadi tersedia. Kedua, pemakaian sumber yang lebih efisien mengakibatkan timbulnya kekhususan tiap daerah akan sumber-sumber ekonomi. Berhubungan erat dengan ini adalah kemungkinan untuk mengkonsentrasikan produksi pada satu atau beberapa lokasi saja tetapi memungkinkan untuk melayani daerah pemasaran yang lebih luas sehingga

¹³ *Ibid.*

keuntungan ekonomis dalam skala produksi dapat dimanfaatkan. Ketiga, karena penyaluran barang tidak lagi terbatas pada daerah setempat maka barang-barang dapat disalurkan dari sumber alternatif lainnya apabila sumber yang biasa dipakai tidak dapat memenuhi kebutuhan pokok.¹⁴

Dilihat dari segi ekonomi keperluan akan jasa transportasi mengikuti perkembangan kegiatan semua faktor ekonomi. Transportasi dikatakan sebagai *derived demand* karena keperluan jasa transportasi akan bertambah dengan meningkatnya kegiatan ekonomi dan berkurang jika terjadi kelesuan ekonomi.¹⁵ Dengan demikian transportasi dapat dikatakan sebagai sektor yang membantu (*to facilitate*) dan menimbulkan *external economis* kepada sektor-sektor perekonomian yang lain seperti perdagangan, industri, pertanian, dan lain-lain. Semakin baik sarana transportasi yang tersedia maka sektor-sektor ekonomi lainnya yang menggunakan sarana transportasi tersebut dapat secara langsung menikmati adanya kemudahan-kemudahan.

Sementara itu dari segi sosial dengan bertambahnya kecepatan transportasi dan berkurangnya biaya akan mengakibatkan bertambah luasnya fariasi dan ruang kegiatan manusia. Dengan murahya biaya transportasi penyebaran dan pemusatan lokasi pemukiman atau kegiatan ekonomi dapat lebih mudah dilaksanakan.¹⁶ Berdasarkan kajian yang telah dilakukan oleh para pakar yang berkecimpung dalam bidang perkotaan dan ahli sejarah kota, mereka juga menemukan korelasi yang sangat erat antara sektor transportasi beserta seluruh

¹⁴ Edward K. Morlok, *Introduction to transportation Engineering and Planing*. (New York: McGraw Hill, Inc., 1978), hlm. 46.

¹⁵ H.M.N. Nasution, *Manajemen Transportasi*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1996), hlm. 12.

jaringannya terhadap pola perkembangan kota. Abdurachman Surjomihardjo salah seorang sejarawan yang juga menggeluti sejarah kota dalam salah satu tulisannya mengemukakan bahwa dalam hubungan tumbuhnya kota yang dipengaruhi oleh situasi kolonial maka tahap-tahap perkembangannya diawali dari sebuah kompleks penguasa setempat dan jalan raya. Jalan raya menurutnya menjadi aspek dominan dalam mendorong perluasan ruang kota.¹⁷

Sejalan dengan Surjomihardjo, Edward K. Morlok mengatakan bahwa titik awal perkembangan wilayah-wilayah pemukiman biasanya berada pada titik-titik transportasi yang penting, seperti di pinggir sungai, di tepi laut, atau di tepi jalan darat. Wilayah pemukiman ini kemudian berkembang menjadi wilayah-wilayah yang lebih luas dan dalam tahap selanjutnya berkembang menjadi kota-kota yang besar.¹⁸

Kajian yang menyimpulkan bahwa ada korelasi yang erat antara sektor transportasi dengan perkembangan kota ternyata tidak hanya dilakukan oleh para ahli tata kota atau sejarawan. Charles H. Cooley seorang sosiolog dari Amerika Serikat ternyata juga memiliki pemikiran serupa. Menurutny daerah-daerah yang merupakan tempat pemberhentian atau pergantian transportasi (*break in transportation*) seperti pelabuhan, stasiun kereta api, dan terminal merupakan daerah-daerah pusat perkembangan. Dari kawasan-kawasan seperti itulah perkembangan sebuah kota biasanya dimulai.

¹⁶ Morlok, *op. cit.*, hlm. 50.

¹⁷ Abdurachman Surjomihardjo, *Rekonstruksi Sejarah Kota Melalui Perkembangan Tiga Jalur Pranata Sosial*, (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1992), hlm. 258.

¹⁸ Morlok, *op. cit.*, hlm. 47.

Dari uraian di atas maka sangat jelas bahwa transportasi beserta seluruh aspeknya merupakan variabel yang paling menentukan bagi proses tumbuh dan berkembangnya kota-kota di berbagai wilayah.



BAB III

TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

3.1. Tujuan Penelitian

Studi mengenai pengaruh modernisasi transportasi terhadap pola perkembangan kota tidak hanya bertujuan untuk menyampaikan informasi faktual mengenai sejarah kota di Karesidenan Banyumas. Penelitian ini juga dimaksudkan sebagai sumbangan pada usaha-usaha untuk menjelaskan proses modernisasi dalam berbagai sektor dalam lingkup daerah yang kecil yang diawali dengan proses pengkotaan di wilayah tersebut.

3.2. Manfaat Penelitian

Manfaat paling nyata dari penelitian ini adalah bagi pengembangan ilmu sejarah terutama untuk penyediaan referensi bagi peminat sejarah, khususnya sejarah kota. Namun demikian hasil penelitian ini juga dapat dijadikan landasan untuk dasar pengambilan keputusan yang berkaitan dengan pengembangan wilayah.

BAB III

METODE PENELITIAN

Menurut definisi yang paling umum, sejarah berarti masa lampau manusia. Oleh karena itu penelitian sejarah dapat dikategorikan sebagai penelitian non-reaktif yang hanya meninjau jejak-jejak peristiwa yang telah terjadi untuk direkonstruksi kembali. Untuk meneliti jejak masa lampau hanya dapat dilakukan dengan menafsirkan jejak-jejak masa lampau tersebut. Metode yang tepat untuk mengungkap kembali kejadian yang telah berlalu salah satunya adalah dengan metode hermeneutika. Inti dari metode ini adalah menafsirkan peristiwa yang telah terjadi dengan melihat bukti-bukti kejadian yang dapat berupa dokumen-dokumen tertulis, kesaksian dari para pelaku atau masyarakat yang mengetahui peristiwa tersebut, serta bekas-bekas kejadian yang berupa artefak-artefak.

Untuk maksud tersebut, maka langkah pertama yang dilakukan adalah dengan mengumpulkan dokumen-dokumen tertulis yang berkaitan dengan peristiwa yang diteliti. Dalam penelitian ini dokumen tertulis dikumpulkan dari Arsip Nasional Republik Indonesia Jakarta, terutama untuk sumber-sumber primer. Sumber-sumber primer yang digunakan dalam penelitian ini sebagian besar merupakan arsip kolonial. Penggunaan arsip-arsip kolonial sebagai sumber sejarah, yang utama tidak lain karena bahan dokumenter tersebut memuat data yang cukup lengkap mengenai keadaan daerah, baik keadaan geografis dan ekologis maupun kondisi sosial ekonomi serta sosial politik. Hal ini dimungkinkan oleh tradisi birokrasi dan administrasi yang sangat rapi dari pemerintah kolonial Hindia Belanda. Untuk sumber-sumber sekunder lebih

banyak mengandalkan data-data dari buku-buku teks yang tersebar di berbagai perpustakaan maupun dari koleksi pribadi.

Langkah berikutnya adalah membaca dan memahami isi dari dokumen-dokumen yang telah ditemukan. Untuk memahami maksud dari dokumen-dokumen tersebut ada beberapa analisa yang perlu dilakukan. Pertama, analisa dari dokumen serta kritik interpretatif yang positif guna menetapkan maksud dari pembuatnya. Kedua, analisa dari keadaan dan latar belakang tempat dokumen yang bersangkutan dibuat, serta verifikasi terhadap pernyataan pembuatnya. Apabila proses tersebut sudah dilakukan maka data-data yang telah diseleksi dijadikan sumber untuk rekonstruksi sejarah. Proses selanjutnya adalah dengan melihat situasi kota-kota yang dijadikan sampel penelitian untuk melihat alur perkembangan. Hal ini dilakukan dengan melihat peninggalan-peninggalan masa lampau yang masih tersisas. Karena informasi dalam dokumen tertulis serta pengamatan lapangan belum cukup maka proses selanjutnya adalah dengan melakukan wawancara terhadap orang-orang dan masyarakat yang mengetahui proses perubahan tersebut.

BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

Banyak pendapat para ahli yang dapat mempermudah kita untuk memahami pertumbuhan kota-kota di dunia. Mereka menguraikan variabel apa saja yang menyebabkan sebuah kawasan tumbuh menjadi sebuah tempat yang layak disebut sebagai sebuah kota. Salah satunya adalah Egon Ernest Bergel yang berpendapat bahwa peradaban desa dimulai pada jaman batu, sedangkan kota-kota apabila dilacak asal-usulnya ternyata timbul akibat adanya infasi militer. Ia mencontohkan misalnya Mesir, Mesopotamia, Kreta, 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 seksama serta dilakukan komparasi dengan berbagai kota di belahan bumi ini ternyata pendapat Bergel tidak sepenuhnya benar. Banyak kota di berbagai bagian dunia justru timbul sebagai hasil perkembangan desa-desa yang sederhana dari kombinasi-kombinasinya atau karena variabel yang lain.

Variabel manapun yang bekerja, pasti terlihat ada unsur yang bekerja tetap dalam pertumbuhan sebuah kawasan. Unsur tersebut adalah transportasi. Jika variabel invasi militer yang bekerja sebagaimana dikemukakan oleh Bergel, maka dengan sendirinya aktifitas ini jelas memerlukan unsur transportasi. Begitu

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

pula jika yang bekerja adalah gabungan dari berbagai variabel. Dengan demikian maka dapat disimpulkan bahwa pertumbuhan kota-kota diberbagai kawasan ada korelasi yang jelas dengan unsur transportasi. Korelasi ini menunjukkan bahwa jika aktifitas transportasi tidak ada maka pertumbuhan kota tidak mungkin terjadi. Jika pertumbuhan transportasi lamban maka lamban pula pertumbuhan kota tersebut. Sebaliknya jika variabel transportasi bekerja maksimal maka embrio desa segera menjadi desa, desa menjadi semi kota atau menjadi kota. 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 out. In the west crops increased, land value soared, and parts of the country that had been uninhabited and barren became sprinkled with farms and villages. Villages grew into town, town into cities, and cities into great industrial centers.²

Walaupun demikian dalam kenyataannya proses peralihan desa menjadi kota tidaklah sesederhana sebagaimana dikatakan. Bagian ini akan menunjukkan bahwa peranan fasilitas transportasi haruslah diperhitungkan dalam kaitannya dengan perkembangan tata ruang sebuah wilayah ataupun dalam proses pengkotaan (urbanisasi). Bagian ini akan menunjukkan fenomena transportasi yang memberi pengaruh terhadap perkembangan daerah-daerah di Karesidenan Banyumas, walaupun penggambarannya hanya secara sederhana.

5.1. Aktifitas Pengangkutan Pada Masa Tanam Paksa

Kegagalan perlawanan Pangeran Diponegoro terhadap kekuasaan kolonial Belanda di 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. Kerugian yang sangat besar yang diderita oleh pihak Belanda hampir seluruhnya dibebankan kepada pihak kerajaan di Jawa (Yogyakarta dan Surakarta) Namun demikian seluruh kerugian tersebut tidak bisa ditebus oleh pihak kerajaan karena ketidakmampuan pihak kerajaan untuk menyediakan dana dalam jumlah yang sangat besar.³ Sebagai gantinya pihak Belanda minta sebagian wilayah yang dikuasai oleh pihak kerajaan, yaitu wilayah mancanagara barat yang terdiri dari Banyumas dan Begelen, dan mancanagara timur yang terdiri dari Kediri dan Madiun.⁴

Sebagai usaha untuk mengambil alih tanah-tanah kerajaan, pemerintah Hindia Belanda segera membentuk komisi urusan tanah-tanah kerajaan (*Commissie ter Regeling der Zaken*) di Surakarta. Komisi ini bertugas mengambil alih bagian tanah kerajaan sebagai kompensasi atas biaya yang telah dikeluarkan oleh pihak Belanda dalam perang Diponegoro. Tetapi sebelum diadakan kesepakatan mengenai pengambilalihan tanah-tanah mancanagara

² H.M. Boodish, *Our Industrial Age*, (New York: McGraw Hill Book Company, Inc., 1949), hlm. 76.

³ Dari segi finansial, untuk menaklukan perlawanan Pangeran Diponegoro pihak Belanda harus menanggung beban lebih dari F 30.000.000 disamping biaya khusus untuk keperluan militer yang ditaksir mencapai F 2.000.000. Lihat C. Day, *The Policy and Administration of The Dutch in Java*, (New York: The MacMillan & Co., Ltd., 1904), hlm. 244-245.

⁴ Vincent J.H. Houben, *Kraton and Kumpeni: Surakarta and Yogyakarta 1830-1870*, (Leiden: KITLV, 1994), hlm. 50.

tersebut, 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 sekitarnya.⁵

Segera setelah Banyumas berada di bawah kekuasaan Hindia Belanda potensi daerah Banyumas dapat diketahui karena setibanya Hallewijn di daerah ini segera mendata wilayah Banyumas dengan dibantu oleh Kontrolir Vitalis, Tak, dan Daendels (bukan Jendral Daendels).

Kontrolir Vitalis yang mendapat tugas melakukan pendataan daerah barat laut Banyumas antara tanggal 11 sampai 23 Agustus 1830, pada tanggal 24 Agustus melaporkan bahwa di daerah ini terdapat pelabuhan samudera yang sangat strategis untuk kegiatan ekspor-impor bagi daerah Banyumas dan sekitarnya terutama untuk ekspor hasil bumi dari Banyumas. Berdasarkan laporan ini Hallewijn kemudian mengusulkan kepada dewan komisaris di Batavia untuk mendirikan sebuah pusat penampungan barang di Pulau Nusa Kambangan yang sudah sejak tahun 1706 termasuk wilayah Hindia Belanda.⁶

Pasca Perang Diponegoro adalah era pelaksanaan gagasan Van den Bosch tentang tanam paksa. Inti pemikiran Van den Bosch tersebut adalah bahwa rakyat diharuskan membayar pajak dalam bentuk barang yang berujud hasil pertanian mereka. Menurutnya bahwa dengan memungut pajak berupa barang atau *natura* maka produksi tanaman perdagangan (*cash crops*) akan dapat dikumpulkan dalam jumlah besar. Di samping itu pungutan pajak berupa hasil

⁵ Hallewijn, *Algemeen Verslag van de Resident van Pekalongan over de Banjoemas*. Arsip Banyumas 1.b.

pertanian dianggap lebih sesuai dengan sifat rumah tangga desa dari pada pajak uang.

Konsekuensi diberlakukannya pungutan pajak berujud barang adalah dibutuhkannya infrastruktur pendukung agar barang-barang tersebut sampai ke tempat yang dituju yaitu pasar di Eropa. Infrastruktur tersebut adalah sarana transportasi. Pada masa-masa awal diberlakukannya sistem tanam paksa di Karesidenan Banyumas, jaringan transportasi yang tersedia hanyalah jalan setapak yang sederhana serta transportasi sungai.

Pada masa konsolidasi sistem tanam paksa antara pertengahan tahun 1830-an sampai tahun 1870, kopi merupakan tanaman ekspor utama di Jawa. Produksi kopi di bawah pengaturan pemerintah tersebar menyeluruh di seputar pulau Jawa. Untuk wilayah Banyumas sendiri sejak dimulainya sistem tanam paksa sampai sekitar tahun 1841 telah mengalami lonjakan hasil panen yang sangat besar walaupun dalam grafik yang naik turun.⁷ Hasil panen kopi yang cenderung naik tersebut karena setiap tahun terjadi penambahan tanaman kopi yang sangat pesat di masing-masing kabupaten. Seluruh hasil panen kopi tersebut disetorkan kepada pemerintah berujud kopi yang sudah bersih dan siap dikapalkan ke negeri Belanda atau langsung ke pasaran Eropa.

Komoditi lain yang juga penting dan harus ditanam oleh penduduk adalah tebu. Untuk daerah-daerah lain setelah dicanangkan sistem tanam paksa, petani segera diwajibkan menanam tebu. Tetapi untuk Banyumas sendiri, budidaya

⁶ Hallewijn, *Dag register van de Banjoemaas, 1830, 24-29 Agustus 1830*. Arsip Banyumas 10.4.

tebu sangat terlambat dilaksanakan. Hambatan utama untuk penanaman tanaman ini adalah masalah transportasi Perkebunan tebu dan keberadaan pabrik gula memerlukan sarana transportasi yang lebih baik dibanding dengan jenis perkebunan yang lain. Untuk membawa tebu dari perkebunan ke pabrik gula tentu saja tidak mungkin dilakukan dengan tenaga manusia, mengingat banyaknya barang yang harus diangkut. Sebenarnya jalur-jalur jalan sudah ada tetapi banyak yang merupakan jalan setapak dengan kondisi yang tidak memadai.

Untuk mengangkut hasil perkebunan terutama kopi, banyak menggunakan jalur jalan yang telah ada. Jalur jalan tersebut merupakan jalan yang digunakan oleh penduduk untuk bepergian. Hal ini disebabkan karena tanaman kopi, terutama kopi pager dan kopi kebun dapat tumbuh di pekarangan. Tidak jarang tanaman kopi ini dicampur dengan tanaman lain di pekarangan sekitar rumah penduduk.

Dengan melihat kondisi geografis wilayah Karesidenan Banyumas, ada beberapa cara untuk mengangkut hasil perkebunan agar sampai ke pelabuhan Cilacap yang kemudian dikapalkan ke Eropa. Pertama, melalui jalur darat dengan memanfaatkan jalan-jalan darat yang telah tersedia. Kedua, melalui jalur air dengan memanfaatkan sungai-sungai yang ada di wilayah ini, dan ketiga, kombinasi antara keduanya.

⁷ Hasil panen kopi di Karesidenan Banyumas antara tahun 1833 sampai tahun 1841 bisa dilihat dalam *Statistiek der Residentie Banjoemaas, 1838. Litt. No. 10. Arsip Banyumas 20.16. Lihat juga Statistieke Opgeven der Residentie Banjoemaas van en met 1836 en met 1841. Arsip Banyumas 20.10.*

Karena luasnya jangkauan perkebunan kopi, maka tidak mungkin dalam waktu singkat dapat mengangkut hasil perkebunan tersebut ke pelabuhan Cilacap, sehingga dibutuhkan gudang-gudang untuk penampungan sementara. Dengan demikian dengan sendirinya akan terbentuk rantai pengangkutan. Pertama, dari perkebunan-perkebunan kopi menuju gudang pengumpulan. Kedua, dari gudang pengumpulan ke gudang induk di pelabuhan Cilacap, dan ketiga, pengapalan ke Eropa. Tetapi tidak jarang sebelum sampai ke gudang induk, kopi juga dipindah-pindah dari gudang pengumpulan satu ke gudang pengumpulan lainnya. Hal ini disebabkan karena jarak dari perkebunan ke pelabuhan terlalu jauh untuk ukuran saat itu.

Pada masa-masa awal pelaksanaan tanam paksa, di seluruh wilayah karesidenan Banyumas didirikan 12 gudang kopi, yang terdiri dari 2 buah gudang induk yang terletak di pelabuhan Cilacap, distrik Jeruk Legi, sedangkan 10 lainnya tersebar di berbagai distrik di beberapa kabupaten sebagai gudang pengumpul awal dan tempat pembayaran kopi kepada penduduk. Ke sepuluh gudang pengumpul awal tersebut masing-masing terletak di Banyumas (Kab. Banyumas); Purbalingga (Kab. Purbalingga); Purwokerto, Ajibarang, Jambu (Kab. Purwokerto); Madura, Majenang, Pegadangan (Kab. Dayaluhur); Banjarnegara, Karangobar (Kab. Banjarnegara).

Adapun proses pengumpulan dan pengangkutannya adalah sebagai berikut. Untuk wilayah kabupaten Banjarnegara sebelah utara para petani mengumpulkan hasil panen kopinya di gudang pengumpulan yang terletak di Karangobar. Setelah kopi terkumpul tidak langsung di bawa ke gudang induk di

Cilacap tetapi dibawa ke gudang penampungan di Banjarnegara. Cara mengangkut dari Karangkoobar ke Banjarnegara dengan dipikul oleh manusia, karena jalan antara Karangkoobar ke Banjarnegara hanya dapat dilalui dengan jalan kaki. Kopi yang telah terkumpul di Banjarnegara kemudian diangkut ke Banyumas lewat jalan darat dengan menggunakan gerobak.⁸ Baru setelah sampai di Banyumas kemudian diangkut ke pelabuhan Cilacap melalui sungai Serayu. Walaupun gudang kopi di Banjarnegara terletak di tepi sungai Serayu tetapi untuk membawa kopi ke Cilacap tidak langsung diangkut lewat sungai tersebut, kerana sungai Serayu di bagian kabupaten ini masih berbatu-batu dan airannya berkelok-kelok sehingga sulit untuk dilalui sampan. Kopi yang dikumpulkan di gudang di kabupaten Purbalingga diangkut ke Cilacap melalui sungai Klawing yang airannya menyatu dengan sungai Serayu. Jarak yang ditempuh sampan-sampan dari Purbalingga sampai ke cilacap kurang lebih 44 pal.⁹ Kopi dari desa-desa di wilayah karesidenan Banyumas sebelah barat dikumpulkan di tiga gudang yang terletak di Madura, Majenang, dan Pegadingan. Dari gudang Majenang dan Madura kopi diangkut ke gudang induk di Cilacap dengan menggunakan sampan melalui sungai Citandui. Sedangkan dari gudang Pegadingan kopi di bawa ke Cilacap melalui sungai Cikawung.

Sesudah membongkar muatan di pelabuhan Cilacap, ketika kembali ke hulu (ke pedalaman Banyumas) sampan-sampan pengangkut kopi itu juga membawa muatan. Muatan utama adalah garam dan ikan asin yang merupakan

⁸ M.H. Hallewijn, *Overzicht der Land Beschrijving van Banjoemaas in het Algemeen, 1831*. Arsip Banyumas 10.5.

⁹ *Algemeen Verslag der Residentie Banjoemaas 1845*. Arsip Banyumas 075.

produk utama masyarakat pantai Cilacap. Disamping itu juga membawa muatan berupa gambir, bawang, minyak kelapa, kerajinan tangan, besi, dan batu nisan porselen. Barang-barang tersebut sebagian merupakan barang impor.¹⁰ Barang-barang tersebut didatangkan dari luar Banyumas seperti dari Bagelen, Madura, Banyuwangi, Sumatera, dan sebagainya. Adapun barang yang didatangkan dari Eropa antara lain tembaga, kain beludru, wol, serta jenis tekstil yang lain dalam jumlah yang relatif sedikit. Barang-barang tersebut untuk memenuhi kebutuhan orang-orang Eropa yang menetap di Banyumas.

5.2. Modernisasi Transportasi; Era Kereta Api Di Banyumas

Akhir abad ke 19 sistem transportasi yang bersifat mahal dirasakan oleh para pengusaha swasta sebagai sebuah kebutuhan yang sangat mendesak. Pengangkutan hasil perkebunan serta pengangkutan barang-barang impor dari pelabuhan ke daerah pedalaman sudah tidak dapat dilayani oleh transportasi tradisional baik lewat darat maupun sungai.

Gagasan untuk mengangkut barang-barang dari Hindia Belanda dengan lebih cepat terutama untuk hasil-hasil perkebunan, tentunya bukan satu-satunya alasan untuk mulai dioperasikannya kereta api. Ketika ide untuk mengoperasikan kereta api di Hindia Belanda mengemuka, muncul perdebatan yang sangat tajam antara pihak swasta dengan pihak pemerintah.¹¹ Para pejabat pemerintah pada awalnya banyak yang tidak menyetujui apabila jaringan kereta api dibangun di

¹⁰ *Algemeen Verslag der Residentie Banjoemaas, 1832. Arsip Banyumas 066.*

¹¹ S.A. Reitsma, *Korte Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor-enTramwegen*, (Wetverreden: G. Kolff & Co., 1928), hlm.7

Hindia Belanda. Alasannya bermacam-macam. Golongan reaksioner seperti diwakili oleh Witgens, seorang anggota *Tweede Kamers* di Belanda menyatakan bahwa kereta api akan menggoyahkan sistem yang telah tertanam di Hindia Belanda. Suara lain mengatakan bahwa kereta api akan membuka Jawa dari pengusaha asing lain. Sementara itu seorang jurnalis H.J. Lion dengan terang-terangan menganjurkan kepada pihak swasta untuk membangun jaringan kereta api di Jawa.¹²

Sebagian wilayah Banyumas mulai menjadi bagian dari suatu sistem jaringan kereta api ketika jaringan kereta api negara (*Staatspoorwegen/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.. Lintas kereta api Yogyakarta-Cilacap yang panjangnya 187,283 km mulai dibangun tahun 1879 dan selesai pada tahun 1887 dengan menelan biaya sebesar F 14.709.074,75.¹³

Dalam konteks wilayah Banyumas jaringan kereta api terpenting adalah jaringan kereta api milik *Serajoedal Stoomtram Maatschappij (SDS)*. SDS adalah perusahaan swasta yang diberi konsesi oleh pemerintah selama 99 tahun. Pembangunan sarana transportasi modern ini merupakan salah satu upaya bangsa Eropa untuk mempermudah distribusi barang-barang kebutuhan mereka. Salah satu kelompok yang sangat berkepentingan dengan adanya sarana transportasi modern ini adalah kelompok pemilik pabrik-pabrik yang

¹² M. Gani, *Kereta Api Indonesia*, (Jakarta: Deppen RI, 1978), hlm. 31.

¹³ *Verslag over de Staatspoorwegen in Nederlandsch-Indie over het Jaar 1888*, (Batavia: Ogilvie, 1889), Bijlage C.

tersebar di Karesidenan Banyumas. Sebelumnya pabrik-pabrik gula di Banyumas mengirimkan produk mereka ke pelabuhan Cilacap dengan menggunakan sarana transportasi air dengan memanfaatkan aliran sungai Serayu, sungai Klawing, dan juga sungai Citandui. Pada bulan Mei 1895, dengan modal awal sebesar F 1.500.000 jaringan kereta api milik SDS mulai dikerjakan dibawah pimpinan Ir. C. Groll. Secara berturut-turut jalur yang dibangun pada tahap awal adalah jalur Maos – Purwokerto Sokaraja – Banjarsari – Purwareja – Banjarnegara. Jalur tersebut hampir persis menyusuri sungai Serayu sejak dari Maos sampai Purwokerto. Dan yang pasti jalur kereta api ini tidak meninggalkan atau tidak jauh-jauh dari pabrik-pabrik gula yang ada di Banyumas.

Mengapa jalur kereta api ini tidak melewati kota Banyumas, padahal waktu itu kota Banyumas merupakan kota yang cukup penting bagi pemerintah. Walaupun kota Banyumas memiliki peranan yang cukup penting bagi pemerintah, tetapi kota ini dianggap tidak penting bagi aktifitas perekonomian secara umum. Pabrik gula tidak ada di kota ini, sementara kopi yang semula memiliki peranan penting dalam mendinamisasi kegiatan perekonomian kota ini, pada akhir abad ke 19 keberadaannya sudah mulai surut.

Pekerjaan pemasangan jalan kereta api milik SDS diselesaikan dalam jangka waktu satu tahun. Setelah itu mulailah dioperasikan kereta api menembus wilayah pedalaman Banyumas. Berturut-turut jalur Maos – Purwokerto dibuka untuk umum pada tanggal 16 Juli 1896, Purwokerto – Sokaraja pada tanggal 5 Desember 1896, Sokaraja – Purwareja pada tanggal 5 Juni 1897, dan jalur

Purwareja – Banjarnegara pada tanggal 18 Mei 1898, setelah sebelumnya diujicobakan terlebih dahulu untuk mengangkut barang milik pemerintah.¹⁴

Dalam perkembangan selanjutnya perusahaan kereta api ini berpikir untuk memperluas jaringannya. Perwakilan utama SDS di Hindia Belanda yang berkedudukan di Batavia pada tanggal 12 Mei 1898 meminta konsesi tambahan bagi SDS untuk membuka jalur cabang dari Banjarsari menuju Purbalingga. Alasannya adalah bahwa sepanjang lintasan tersebut terdapat dua pabrik gula yaitu pabrik gula Kalimanah dan pabrik gula Bojong. Permintaan ini dikabulkan lewat surat keputusan pemerintah tanggal 22 September 1898 No. 19. Namun demikian pemerintah minta syarat kepada pihak SDS untuk membuka kota Banyumas bagi jalur kereta api, alasannya karena kota Banyumas memiliki peranan penting bagi pemerintahan. Di kota ini terdapat kantor residen dan juga berkedudukan kantor bupati dan duduk seorang bupati. Diharapkan dengan dibukanya kota ini bagi jalur kereta api, maka urusan pemerintahan menjadi lebih lancar. Tetapi syarat dari pemerintah ini tidak dituruti oleh pihak SDS. Alasannya untuk membuka kota Banyumas akan memakan biaya yang sangat besar, sementara keuntungan yang didapat akan sangat sedikit atau bahkan rugi. Pada tanggal 1 Juli 1900 jalur Banjarsari – Purbalingga mulai dioperasikan dan dibuka untuk umum. Penolakan untuk membuka jalur ke kota Banyumas menandakan bahwa perusahaan transportasi tersebut hanya semata-mata mementingkan kepentingan bisnis semata tanpa memperhatikan kepentingan pemerintah.

¹⁴ *Serajoedal Stoomtram Maatschappij Verslag over het Jaar 1901*, (Amsterdam : J.H. De Bussy, 1901),

5.3. Pola Perkembangan Kota Di Karesidenan Banyumas

Kenyataan bahwa betapa pentingnya unsur transportasi bagi perkembangan suatu kawasan dapat dilihat dari kasus Banyumas pasca era kereta api. Di satu pihak di kawasan ini terdapat kota yang berangsur-angsur mengalami kemunduran. Di pihak lain terdapat kota yang berangsur-angsur mengalami kemajuan. Dalam studi ini satu pihak diwakili oleh kota Banyumas dan Majenang, dan di pihak lain diwakili oleh Purwokerto dan Cilacap.

Majenang pada pertengahan abad ke-19 adalah sebuah kawasan yang ramai dan strategis. Pada masa itu Majenang merupakan ibukota kepatihan Dayaluhur. Di sini memerintah seorang patih yang berkuasa untuk wilayah Majenang, Madura, Pegadingan, Tayem, Jambu, Jeruk Legi, dan Nusakambangan.¹⁵ Pada jarak 10 pal arah barat daya terdapat dermaga Wanareja yang berada ditepi sungai Citandui yang selalu ramai oleh lalu lintas pengangkutan kopi ke pelabuhan Cilacap. Majenang pada periode ini menjadi pusat perekonomian bagi wilayah Banyumas bagian barat. Karena peranannya yang sangat strategis dan penting, maka oleh pemerintah kolonial di daerah ini diangkat seorang kontrolir yang berkedudukan di Majenang.⁵

Dari segi administratif, Majenang berstatus sebagai distrik dengan luas daerah 196 pal persegi. Pada tahun 1845 distrik Majenang berpenduduk 2254

bijlage 4.

¹⁵ L. Vitalis. *Nota Van de Verdeeling Van de Westelijke Landen Van Banjoemaas 1830*. Arsip Banyumas 10.3.

⁵ Kontrolir adalah pembantu asisten Resrden. Pada masa pemerintahan kolonial, residen Banyumas berkedudukan di kota Banyumas, yang dibantu oleh asisten residen yang masing-masing di Ajibarang, Purbalingga, dan Banjarnegara. Sedangkan kontrolir masing-masing berkedudukan di Banyumas,

Jawa. Secara ekonomis daerah ini sangat strategis dan dinamis kerana berada ditepi aliran sungai Citandui, sungai utama yang menjadi sarana transportasi bagi barang-barang yang akan dibawa ke pelabuhan Cilacap. Di daerah ini dibangun gudang pembelian kopi yang menampung kopi-kopi dari Cigombong, Cileumeuh, Karang Sari, serta daerah-daerah sekitar. Sampai tahun 1888-an ketika pihak swasta ikut aktif dalam menangani pengangkutan kopi. Majenang tetap memegang peran penting sebagai pengumpul kopi di bagian barat.⁶

Daerah Majenang mulai surut peranannya ketika sungai Citandui tidak lagi berfungsi sebagai sarana transportasi hasil perkebunan, karena fungsi sungai Citandui diganti oleh jalan kereta api milik pemerintah. Peranan kereta api dalam menggantikan sarana transportasi air di Banyumas bagian barat ini di mulai tahun 1886, sejak selesainya pembangunan jalur kereta api Jogjakarta-Cilacap milik negara (S.S.). Kenyataan ini semakin nyata ketika jalan Cilacap-Priangan mulai tersambung pada tahun 1894, karena lintasan jalan kereta api ini tidak melewati wilayah Majenang. Dari stasiun Maos ke arah barat laut, jalur kereta api ini masing-masing 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.⁷

Beroperasinya kereta api serta surutnya sungai Citandui, berdampak dengan semakin terencilnya kota Majenang. Apalagi jalan darat yang

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

⁶ *Kolonial Verslag*, 1885.

⁷ S.A. Reitsma. *Gedenkboek der Staatsspoor en Tramwegen in Nederlandsch-Indie 1875-1925*, (Weltevreden; Topografische Inrichting, 1925). Hlm.46. Lihat juga *De Wegen in De Preanger*. (Bandoeng; G. Kolff & Co. MCM XII), Bijlage.

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 daerah ini kemudian menjagi tempat untuk memindahkan pegawai-pegawai pemerintah yang bermasalah atau dengan kata lain dijadikan tempat pembuangan. Situasi ini semakin diperburuk dengan dihapuskannya kedudukan kontrolir di wilayah ini pada tahun 1910.⁸ Jalan-jalan di sepanjang kota terbengkalai dan banyak bagian-bagian yang rusak sama sekali, sehingga sebagaimana digambarkan oleh Pauwert, untuk jalan kaki saja sukar.

Baru pada tahun 1925 ada rencana untuk membuka kembali isolasi wilayah Majenang. Rencana ini bukan semata-mata untuk membuka wilayah ini, tetapi merupakan usaha untuk menghubungkan wilayah Banyumas dan Priyangan. Secara kebetulan pula jalan darat yang akan dibuat melewati Majenang. Jalan ini 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 1,2, dan 4 sudah mulai diselesaikan penggarapannya, sedangkan untuk seksi 3 masih ditunda.⁹ Tertundanya jalan seksi 3 ini menunjukkan bahwa daerah Majenang dianggap sebagai daerah yang tidak penting lagi, baik dari segi ekonomi maupun politik. Bahkan Pauwert kemudian mengusulkan agar biaya yang disediakan untuk pembangunan jalan seksi 3 ini dialihkan untuk

⁸ *Memorie Van Overgave Resident Banjoemas M.J. Van Der Pauwert, 24 Oktober 1925. Mailraport 3193/22.*

⁹ *Ibid.*

menggarap jalan Maos-Banjar sejajar dengan jalan kereta api. Biaya ini menurutnya tidak akan lebih banyak bila dibandingkan dengan biaya yang diperuntukkan bagi jalan seksi tiga, tetapi memiliki manfaat yang lebih besar. Usulan tersebut ditentang oleh Wakil Kepala Bagian Jembatan dan Jalan Departemen Pekerjaan Umum, Ir. Verhoor. Menurutnya yang terpenting adalah melepaskan daerah bagian barat ini dari isolasi agar kemundurannya tidak semakin parah.

Kondisi serupa juga dialami oleh kota Banyumas, kota yang terpenting di karesidenan Banyumas sepanjang abad ke-19. Apa yang pernah diramalkan oleh J.K. Kempees setelah melakukan inspeksi ke Banyumas pada tahun 1891 ternyata menjadi kenyataan. Beberapa tahun setelah trem S.D.S beroperasi, kota Banyumas seolah-olah menjadi kota mati.

Seperti telah dijelaskan pada bagian sebelumnya, sebelum kereta api negara Jogjakarta – Maos – Ciamis dengan cabangnya ke Cilacap di buka sungai Serayu merupakan sarana transportasi terpenting. Barang dari luar negeri masuk ke Banyumas melalui terusan Kaliyasa dan Sungai Serayu sampai ke kota Banyumas. Banyumaslah pusat pendistribusian barang-barang untuk seluruh karesidenan. Sebaliknya, hasil bumi dari karesidenan Banyumas sebelum diangkut ke pelabuhan Cilacap juga dikumpulkan di Banyumas. Pada saat itu Banyumas merupakan kota teramai dan terpenting. Di tepi Sungai

Serayu bagian utara biasanya terdapat banyak perahu angkutan, dan kadang-kadang sampai penuh sesak.¹⁰

Kota Banyumas terlihat semakin mundur ketika kereta api Bandung-Yogyakarta melalui Maos dan Kroya di buka mulai tahun 1886 serta mulai beroperasinya trem S.D.S pada tahun 1896. Pada saat itu pengangkutan barang berpindah ke Maos, Purwokerto, serta Banjarnegara. Ibukota keresidenan ini mulai bertambah sepi setelah lintasan kereta api Cirebon –Yogyakarta mulai tersambung di Purwokerto.¹¹ Jumlah perahu di Sungai Serayu pada tahun 1893 masih berjumlah 120 buah, pada tahun 1903 ternyata tinggal 6 buah.¹² Era kereta api merupakan era kematian bagi angkutan sungai di Banyumas. Di Sungai Klawing yang pada tahun 1893 terdapat 18 perahu untuk angkutan barang. Pada tahun 1903 ternyata sudah tidak ada sama sekali. Walaupun kota Banyumas masih tetap sebagai ibukota karesidenan dan ibukota kabupaten. Status administratif ini tidak mampu mencegah kota Banyumas dari kemunduran. Sungai Serayu tidak berfungsi lagi, apalagi antara bagian utara dan selatan sungai sudah dibangun jembatan permanen dari batu. Sehingga perahu dan rakit yang tadinya berfungsi untuk menyeberangkan barang dan orang pun ikut menghilang.

Mengapa tidak satu pun jalur kereta api dilewatkan ke kota Banyumas padahal pada waktu itu Banyumas memegang peran yang penting baik secara

¹⁰ Kesaksian ini ditulis oleh S.M. Gandasubrata, *Kenang-kenangan 1933-1950*, Djilid I, (Poerwokerto; Pertjetakan Seraju, 1952), hlm. 21.

¹¹ Ibid.

¹² *Samentrekking Afdeeling sverslagen Over De Uit komsten Der Onderzoekingen Naar Vervoerwezen in de Residentie Banjoemas*, (Batavia: G. Kolff & Co.. 1906), hlm. 13.

politik maupun ekonomi ? Menurut Gandasubrata -Bupati Banyumas yang memerintah sejak tahun 1933- walaupun kota Banyumas terletak di lembah Sungai Serayu tetapi secara geografis terletak pada posisi yang sulit. Hampir seluruh tepian yang mengelilinginya adalah pegunungan yang cukup terjal. Walaupun seluruh fasilitas perkotaan mencukupi, jalan bagus listrik, air serta kendaraan melintas di kota, tetapi tanpa jalur kereta api Banyumas tetap menjadi kota yang sepi. Bahkan Gandasubrata mengatakan bahwa Banyumas tidak memenuhi syarat lagi menjadi ibukota karesidenan.¹³

Sehubungan dengan depresi ekonomi pemerintah kolonial di Banyumas menerapkan beberapa kebijakan yang semakin mempersempit peranan kota Banyumas. Tahun 1933, jabatan *wedana-kota* di Banyumas, Cilacap, Purbalingga dan Banjarnegara di hapus. Pekerjaan yang semula ditangani *wedana* diserahkan kepada patih, seperti masa sebelum tahun 1926. Hal ini juga diterapkan pada jabatan asisten *wedana* di ibukota distrik. Disamping itu pemerintah juga mengadakan penyelidikan terhadap onderdistrik, distrik atau kabupaten yang mungkin dapat dihapus atau digabung. Sebelumnya, pada tanggal 1 Juli 1928 pemerintah mengeluarkan kebijakan membagi karesidenan Banyumas menjadi dua yaitu Banyumas utara dan Banyumas selatan. Namun pada tahun 1933 daerah itu digabung lagi. Jumlah kabupaten rencananya akan dikurangi satu, kabupaten Banyumas akan digabung dengan kabupaten Purwokerto. Ibukota kabupaten dan karesidenan juga akan dipindah ke Purwokerto.

¹³ Gandasubrata. *op.cit.* hlm. 25.

Dalam harian "De Locomotief" tanggal 4 April 1935, sebuah artikel mengusulkan sebaiknya perusahaan listrik, sekolah dasar HIS dan ELS serta rumah sakit Juliana yang berada di Banyumas ditutup saja, karena kota ini semakin sepi. Bahkan dokter karesidenan yang merangkap Pemimpin Pemberantas Penyakit Pes Karesidenan Banyumas, Dokter J.H. De Bruyn Kops, pada bulan April 1935 mengadakan rapat dinas para dokter daerah tidak lagi di Banyumas tetapi di Purwokerto.¹⁴

Hal yang menjadi perbedaan pendapat di tiap Kabupaten di Banyumas adalah kabupaten mana yang dihapus. Kelebihan Purwokerto adalah akses infrastruktur transportasi yang lebih modern dibanding kota Banyumas. Sementara akses kota Banyumas hanya historis, yaitu tempat kedudukan bupati yang berpengaruh dan turun temurun. Akhirnya diputuskan, mulai bulan Januari 1936 Kabupaten Purwokerto dihapus dan digabung dengan Kabupaten Banyumas, dengan nama Kabupaten Banyumas tetapi beribukota di Purwokerto.¹⁵ Distrik Purwareja yang semula merupakan bagian dari Kabupaten Banyumas kemudian dimasukkan ke dalam wilayah Kabupaten Banjarnegara. Sejak tanggal 1 Januari 1936, Karesidenan Banyumas terdiri dari empat buah Kabupaten yaitu Banyumas, Cilacap, Purbalingga dan Banjarnegara.

Gerakan penghematan diteruskan dengan menghapus onder-distrik Kalibagor, Soma, Karanglewas dan Rawalo. Sedangkan onder-distrik Kembaran onder-distrik Sumbang dimasukkan ke distrik Purwokerto. Distrik Sokaraja

¹⁴ Jaarverslag Van het Geneekundig Laboratorium Over 1935 ' dalam *Mededelingen Van Den Dienst Der Volksgezondheid in Nederlansch Indie*. Jaargang XXV, 1936, hlm. 211-275.

dijubah statusnya menjadi onder-distrik dan onder-distrik Patikraja dimasukkan ke distrik Banyumas.

Setahun setelah penggabungan Kabupaten Banyumas dan Kabupaten Purwokerto disusul dengan pemindahan ibukota Kabupaten dari kota Banyumas ke kota Purwokerto. Usulan pemindahan ini datang dari residen Banyumas H.G.F. Van Huls. Pemindahan ibukota kabupaten ini didahului dengan pemindahan pendapa (rumah bupati Banyumas) yang oleh masyarakat Banyumas dikenal sebagai *Pendapa Si Panji*.¹⁶ Alasan pemindahan pendapa ini karena masyarakat Banyumas percaya bahwa pendapa tersebut keramat dan dianggap pusaka masyarakat Banyumas. Pemindahan Pendapa dilakukan pada bulan Januari 1937, sedangkan bupati Banyumas resmi berpindah ke Purwokerto baru pada tanggal 5 Maret 1937. Walaupun ibukota sudah dipindahkan ke Purwokerto, tetapi kedudukan residen masih tetap di Banyumas sampai menjelang akhir tahun 1930-an. Pemindahan ibukota kabupaten ke Purwokerto juga merupakan era baru bagi perkembangan kota ini.

Kota Purwokerto kemudian tumbuh menjadi kota yang ramai, bukan saja sebagai pusat kegiatan perekonomian, tetapi juga sebagai pusat pemerintahan. Usaha untuk menata kota Purwokerto pun kemudian dilakukan dan dimulai dari pusat kota yaitu disekitar alun-alun. Gedung ketoprak yang berada ditengah alun-alun dan berada di depan masjid dipindahkan ke pasar Manis dan dijadikan bangunan serba guna yang permanen. Gedung ini berubah fungsi menjadi

¹⁵ Pembicaraan mengenai penggabungan Kabupaten Banyumas dan Purwokerto diekspos dalam harian *De Locomotief*, 4 April 1935.

¹⁶ Gandasubrata. Op.Cit.hlm.27.

gedung film, tetapi sering juga digunakan untuk pertunjukan wayang orang, sandiwara, rapat, dll. Warung-warung yang berderet di sebelah selatan masjid dibongkar serta dibuat bangunan permanen untuk pertokoan. Biaya yang digunakan untuk perbaikan ini sebagian diambil dari kas masjid dan sebagian lagi merupakan uang pinjaman dari *Steunfonds Algemeen Nut*.

Selanjutnya, penataan jalan-jalan kota dimulai dari sekitar stasiun trem S.D.S. sampai ke kantor asisten residen, di tepi jalan dibangun pertokoan permanen. Warung-warung disekitar stasiun kemudian dipindah ke kawasan pertokoan ini. Jalan yang diperlebar antara lain jalan Karanganjing mulai dari Rumah Sakit Zending ke utara dibuat dua arah dengan trotoar pemisah ditengahnya. Jalan kota yang semula dikelola oleh desa dan jalan tersebut tergolong ramai, kemudian pengelolaannya diserahkan kepada pemerintah kabupaten supaya lebih baik dan tidak memberatkan desa.

Untuk mempermudah perjalanan ke Baturaden yang sudah mulai ramai sebagai tempat peristirahatan, jalan desa dari Rempoah sampai ke Baturaden juga diambil alih oleh pihak kabupaten. Beberapa bagian diperlebar dan diperkeras. Baturaden menjadi tempat yang ramai karena selain dijadikan tempat peristirahatan disini juga dibangun sanatorium, yaitu tempat perawatan orang yang sakit paru-paru yang didirikan oleh pihak Zending.

Ketika jalan ke Baturaden semakin baik, daerah yang terletak di kaki Gunung Slamet ini pun berkembang menjadi daerah yang cukup penting selain fungsinya sebagai tempat wisata dan peristirahatan. Berkembangnya daerah Baturaden ini tentu saja tidak bisa dilepaskan dengan keberadaan orang-orang

Eropa di Banyumas yang semakin hari semakin bertambah banyak. Pada tahun 1905, seluruh penduduk Eropa yang tinggal di Karesidenan Banyumas sebanyak 1.081 orang. Setiap minggu mereka memerlukan tempat peristirahatan yang nyaman. Di tempat ini kemudian didirikan hotel yang cukup megah yaitu Hotel Baturaden.¹⁷ Selain itu disekitar tempat ini dibangun pula sentral listrik yang menjadi sumber tenaga listrik bagi Karesidenan Banyumas dan sekitarnya. Sentral listrik ini dibangun dan dikelola oleh N.V. ANIEM.

Mengingat kota Banyumas yang semakin sepi, baik dari aktifitas ekonomi maupun aktifitas pemerintahan, maka kantor dan rumah residen dipindahkan ke Purwokerto. Residen Banyumas yang terakhir tinggal di kota Banyumas adalah Mr. J. Ruys. Ia pindah ke Purwokerto pada awal tahun 1939 dan tinggal di rumah baru di dukuh Sitapen pada awal tahun 1939.

Selain disebabkan situasi kota yang semakin sepi akibat infrastruktur transportasi yang tidak mendukung, alasan lain yang menjadikan kota Banyumas ditinggalkan adalah karena kota ini sering dilanda banjir besar dari Sungai Serayu. Banjir ini disebabkan letak kota yang sama tingginya dengan Sungai Serayu, sehingga pada saat musim banjir air Sungai Serayu meluap sampai ke kota. Banjir paling besar sebelum ibukota dipindah terjadi pada tanggal 21-23 Februari 1861, ketika air masuk ke kota sampai setinggi 3,5 m.¹⁸ Karena alasan-alasan yang ada ditambah dengan infrastruktur yang lebih lengkap di Purwokerto, maka kantor-kantor cabang perdagangan dan perusahaan swasta di Karesidenan Banyumas lebih memilih untuk berkedudukan di Purwokerto.

¹⁷ *Kolonial Verslag* 1907, hlm. 20.

Akibatnya kota Purwokerto pun semakin berkembang baik secara kwalitatif maupun kwantitatif sejalan dengan semakin pesatnya perkembangan saran transportasi.

Keberadaan kantor perwakilan perusahaan-perusahaan kereta api di Purwokerto secara langsung juga menambah fasilitas perkotaan. Dalam sebuah pertemuan yang dihadiri oleh administrator- administrator dari lima pabrik gula yang ada di Banyumas, serta dari pihak S.D.S. dan S.S.diperoleh kesepakatan untuk membangun sebuah rumah sakit di Purwokerto. Pembangunan rumah sakit ini selesai pada tanggal 15 Agustus 1914 dan diberi nama Vereeniging Kliniek Poerwokerto.¹⁹

Pada tahun 1915. S.D.S. juga membangun hotel di Purwokerto. Hotel ini diberi nama Tramhotel dan merupakan hotel terbesar di kota ini, yang memiliki kamar 22 buah. Hotel lain adalah *Hotel VardeDeek*, yang memiliki kamar 20 buah.²⁰

Perlengkapan perkotaan untuk Purwokerto sebenarnya sudah lama tersedia. Pada tahun 1928 misalnya, seluruh jalan –jalan di Purwokerto sudah dilengkapi dengan penerangan elektrik. Setahun kemudian di bangun jaringan air minum untuk seluruh warga Purwokerto. Sumber air diambil dari Sungai Tangsen di Desa Kawungcarang Distrik Sokaraja. Air ini tidak hanya diperuntukkan bagi warga Purwokerto, tetapi juga untuk masyarakat Banyumas, Purbalingga serta

¹⁸ Raden Wirjaatmaja, *Babat Banjoemas*, hlm.43-44.

¹⁹ Sjarief Djatie. ed.. "Rumah Sakit Umum Daerah Profesor Dokter Margono Soekarjo Purwokerto: Dari Perkumpulan Klinik Sampai Dengan RSUD 1914-1998" (Purwokerto.1997). Draft belum diterbitkan.hlm.23.

²⁰ S.A. Reitsma, *Van Stockum 's Travellers Handbook for The Dutch East Indies*, (The Hague:W.D.Van Stockum & Son Ltd.. 1930). Hlm 221.

untuk keperluan pabrik gula di Kalibagor dan Bojong.²¹ Di kota ini pula sistem perbankan yang di kelola oleh kaum pribumi pertama kali didirikan oleh Raden Aris Wirjaatmadja dengan nama *Hulp- Spaar en Landbouwcredietbank*.²²

Kota-kota tersebut surut dan berkembangnya dipengaruhi oleh perkembangan transportasi darat dan sungai. Sedangkan kota yang kemudian berkembang karena pengaruh transportasi laut adalah kota Cilacap. Kota ini merupakan satu- satunya kota pelabuhan di Karesidenan Banyumas.

Sebelum berdiri sebagai kabupaten, Cilacap merupakan sebuah distrik yang berada dibawah kekuasaan bupati Banyumas. Baru pada tahun 1841, Cilacap berdiri sebagai kabupaten. Di kota Cilacap kemudian memerintah seorang asisten residen. Pada awal pemerintahan asisten residen daerah ini masih merupakan *terra incognita*. Jalan darat yang menghubungkan Cilacap dengan Banyumas belum dikenal. Jalan utama ke wilayah ini hanyalah Sungai Serayu. Sungai-sungai utama yang mengalir ke kota inilah yang mendorong pertumbuhan kota Cilacap disusul kemudian dengan jalan kereta api. Karena peran-peran jalan inilah Cilacap menjadi kota pelabuhan yang cukup penting untuk kawasan pulau Jawa bagian selatan.

Perkembangan cukup penting terjadi pada akhir abad ke-19, ketika pelabuhan Cilacap secara maksimal sebagai pelabuhan niaga. Dari laporan perjalanan M. Dames pejabat dinas perdagangan N.H.M. – pada pertengahan bulan Juni 1888, secara sekilas dapat diketahui keadaan kota Cilacap. Ia

²¹ Raden Wiraatmadja. Op.cit., hlm.68-69

²² "Poerwokertosche hulp-spaar en landbouwcredietbank". Dalam *Tijdschrift Voor het Binnenlandsch Bestuur*. XI.(Batavia: Half & Co.,1898)



mengatakan bahwa untuk sementara Cilacap merupakan titik akhir jalur kereta api dari ujung timur. Ia akan menghubungkan antara timur dan barat setelah rel kereta api Cicalengka-Cilacap selesai.

Cilacap nampaknya tidak pernah berperan sebagai suatu tempat kehidupan yang besar. Setelah penarikan unsur-unsur militer dari kota ini, menyebabkan kehidupan kota berkurang kesibukannya. Kesan yang diperoleh Dames tentang Cilacap adalah suatu saat kota ini akan menjadi kota yang ramai.

Beberapa lama sebelum Dames tiba di Cilacap, pemerintah sudah membuka suatu pengkalan besar untuk keperluan gudang-gudang pelabuhan serta bangunan lainnya. Sementara itu, rel kereta api dari Cilacap diperpanjang sampai ke pelataran pelabuhan, sehingga barang-barang yang akan dikapalkan lebih mudah untuk dibongkar.²³ maka kondisi lalu lintas kota pun semakin padat. Jalan jalur utama di kota ini saling berpotongan sehingga membentuk segi empat. Fasilitas umum semakin berkembang, baik fasilitas pemerintahan, pendidikan serta perekonomian.

Didepan rumah Bupati yang menghadap kearah laut terdapat jalan ke barat, ke timur dan ke selatan. Ke arah barat menuju daerah pelabuhan dan ke timur menuju ke teluk Penyu. Jalan kearah timur ini kira-kira 200 m dari rumah bupati, jika berbelok ke utara adalah jalan pos yang menghubungkan Cilacap dengan Banyumas. Jalan pos ini merupakan jalan baru sedangkan jalan yang lurus ke selatan pada jarak 1 km, terdapat kediaman asisten residen. Didepan rumah ini berdiri gedung *Societeit de Verpoozing*. Di sekitar jalan utama inilah

²³ Susanto Zuhdi. "Perkembangan Pelabuhan dan Kota Cilacap, Jawa Tengah 1830-1940", hlm.103.

segala aktifitas pemerintahan, sosial maupun ekonomi kota Cilacap berjalan. Rumah-rumah orang Eropa, pertokoan milik orang Cina, pasar, losmen, beberapa gedung sekolah seperti *Europeesche Lagere School* (ELS) dan *Hollandsch Inlandsch School* (HIS), stasiun kereta api, kantor pos berdiri di sisi jalan tersebut.

Sejalan dengan perkembangan fungsi pelabuhan untuk mendukung aktivitas ekspor, diperlukan wilayah yang lebih luas. Oleh sebab itu melalui *Staatsblads* no. 207 tahun 1907 dan diperkuat dengan *Staatblads* no. 678 tahun 1914, ditetapkan batas-batas pelabuhan secara lebih jelas. Adapun batas-batas pelabuhan sebagaimana diatur dalam *Staatblads* diatas adalah sebagai berikut. Batas sebelah barat adalah Sungai Donan, batas sebelah utara adalah jalan masuk ke dermaga milik Perusahaan Dagang dan Angkutan Sukapura. Batas sebelah timur adalah jalan besar, dan batas sebelah selatan adalah dermaga tempat berlabuh kapal. Dalam ketetapan tersebut dijelaskan bahwa wilayah pelabuhan merupakan daerah yang mempunyai ciri khusus. Misalnya, anggaran belanja tidak termasuk anggaran daerah karesidenan Bayumas, tetapi masuk pada Bagian Urusan Pelabuhan, Departemen Pekerjaan Umum (BOW).

Sebagai kota pelabuhan, keberadaan kota pelabuhan menjadi pusat perkembangan kota dalam tahap berikutnya. Dalam hal ini jaringan transportasi menjadi sebuah mata rantai yang saling mempengaruhi terhadap munculnya bebrbagai fasilitas kota. Pada tahun 1885 misalnya, sebagai persiapan untuk menyongsong eksploitasi kereta api, perluasan dan perbaikan fasilitas pelabuhan Cilacap pun dilakukan. Antara lain pembuatan dermaga (*Schroefpaal-Steiger*)

sepanjang 505 m. tidak jauh dari dermaga dibangun gudang yang digunakan untuk menampung barang-barang impor sebelum pembayaran pajak usai.²⁴

Tahun 1924 sebagai upaya untuk memperlancar lalu lintas dari pelabuhan ke kawasan kota sebelah utara, dilakukan pengaspalan jalan sepanjang 200 m tepatnya dari pasar ke kampung Cina. Untuk keperluan pemeliharaan jalan-jalan di komplek pelabuhan dan sekitarnya, pemerintah hanya menyediakan anggaran sebesar F 4.900. menyusul kemudian pengaspalan jalan dari Donan sampai ke *Boomweg*, *Gudanggaramweg*, *Handelsbankweg*, *Factorijweg* dan *Stationweg*. Dalam periode ini lalu lintas disekitar pelabuhan memang semakin padat terutama oleh dokar dan gerobak yang mengangkut barang dari dan ke pelabuhan.

Sebagai pelabuhan niaga, beberapa perusahaan pun membuka kantor dagang di Cilacap baik sebagai agen maupun sub agen. Beberapa diantaranya adalah sub agen N.H.M., Maskapai Dagang Rouwenhorat, Maskapai Dagang Geowehry, Perusahaan Dagang Mac Neil, Maskapai Dagang dan Konsinyasi Kolonial (Rotterdam). Selain itu didirikan beberapa instalasi minyak bumi milik perusahaan –perusahaan swasta antara lain *Asiatic Oil Company* gudang bensin milik *Dortsche*, gudang bensin milik Ho Ik Hien yang disewakan pada *Standart Oil Company New York* serta gudang minyak milik Ko Yoe Seng.²⁵

Dari pemaparan kota Cilacap, dapat dikatakan bahwa telah terjadi perubahan ciri dan kedudukan lokalitas. Dimulai dari sekedar alasan geografis yang luas sehingga dianggap perlu untuk menetapkan Cilacap sebagai suatu

²⁴ *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indie*, Tweesde Deel, 1918, hlm. 70.

kabupaten tersendiri sampai dimungkinkan munculnya kota Cilacap yang disebabkan oleh faktor luar, yaitu kepentingan ekonomi. Faktor ekonomi yang dimaksud adalah munculnya pelabuhan yang aktifitasnya berorientasi pada pasar dunia. Selain hal tersebut, penetapan batas-batas pelabuhan dan kota memperlihatkan bahwa perubahan secara keruangan telah terjadi. Fenomena ini tentu saja mempengaruhi struktur kota.

5.4. Pemekaran Wilayah Pemukiman

Ketika wilayah Banyumas masih memiliki kendala hubungan dengan wilayah lain dan sungai masih menjadi sarana transportasi yang utama, pemukiman terkonsentrasi di hampir sepanjang Sungai Serayu serta di beberapa sungai lain. Selebihnya tersebar disekitar pusat-pusat pemerintahan seperti di ibukota kabupaten serta di wilayah pertanian yang subur. Pusat-pusat konsentrasi penduduk ini dalam perkembangannya ada yang berkembang menjadi daerah ramai tetapi ada pula yang sebaliknya. Pusat terkonsentrasinya penduduk inilah yang kemudian menjadi inti dari pemekaran wilayah-wilayah pemukiman di karesidenan Banyumas. Sebagai pendorong terjadinya pemekaran wilayah pemukiman, sektor transportasi menjadi faktor yang utama. Kemudahan penduduk untuk melakukan mobilitas menjadikan jangkauan mereka semakin melebar. Pemukiman tumbuh pada persimpangan jalan darat yang penting, tempat pemberhentian, serta titik-titik penting lainnya. Tempat-tempat

²⁵ Susanto Zuhdi, *Op.Cit.*, hlm. 50.

ini selanjutnya juga menjadi inti pertumbuhan wilayah permukiman. Keuntungan untuk dapat berdagang dengan tetangga yang lebih maju ekonominya juga dapat mengakibatkan pertumbuhan permukiman terutama di lokasi yang memudahkan hubungan dengan daerah tetangga tersebut.²⁶

Pertumbuhan penduduk yang sangat cepat di karesidenan Banyumas tentu saja diikuti pula dengan kebutuhan tanah yang semakin luas untuk wilayah permukiman. Sejak tahun 1838, perkembangan penduduk karesidenan Banyumas terlihat dalam tabel berikut.

Tabel
Perkembangan Penduduk Karesidenan Banyumas

Tahun	Jumlah
1838	316.063
1905	1.486.129
1920	1.767.529

Sumber: *Statistiek der Residentie Banjoemas Kolonial Verslaag 1907*

Pada tahun 1920, dari seluruh penduduk di karesidenan Banyumas sebanyak 57.767 jiwa yang terkonsentrasi di ibukota-ibukota kabupaten. Kota Banyumas berpenduduk 6.019, Purwokerto 12.581, Purbalingga 13.810, Banjarnegara 6.362, dan Cilacap 18.936.²⁷ Pertumbuhan penduduk yang sangat menakjubkan terjadi di kota Cilacap. Tahun 1860 seluruh penduduk di distri Cilacap hanya berjumlah 9535 orang.²⁸ Pertumbuhan penduduk di kota ini disamping karena

²⁶ Edward K. Morlok. *Introduction to Transportation Engineering and Planning*, (New York: Mac Graw-Hill, Inc. 1978). hlm. 47.

²⁷ *ibid.*, hlm. 116-117.

²⁸ P.J. Veth, *Aardelijkskundig en Statistiek Woordenboek van Nederlandsch Indie*, (Amsterdam: Van Kampen & Zoon. 1869), hlm. 1048

faktor-faktor fertilitas juga disebabkan oleh tingkat imigrasi yang tinggi. Kota Cilacap yang telah berkembang menjadi kota pelabuhan yang cukup ramai telah menjadi daya tarik bagi masyarakat diluar kota ini. Bahwa pelabuhan merupakan faktor utama pendorong kehidupan kota dapat dilihat dari kesempatan kerja yang ditawarkan kepada para pendatang.

Pertumbuhan penduduk yang sangat cepat di karesidenan Banyumas ini mempunyai dampak yang luas terhadap tumbuhnya pemukiman baru. Kemudahan masyarakat untuk mendapatkan wilayah pemukiman yang diinginkan juga didorong oleh semakin banyaknya jalur jalan raya. Ketika jalan dari Purwokerto ke Baturaden semakin baik dan Baturaden tumbuh menjadi tempat peristirahatan yang banyak dikunjungi orang, maka sepanjang jalan menuju ke daerah ini bermunculan pemukiman penduduk.²⁹ Dari Purwokerto ke utara sampai ke Grendeng rumah-rumah mulai padat menempati tepi jalan. Ke utara lagi sampai Rempoah pemukiman mulai jarang. Dari sini sampai Baturaden hampir tidak ada kompleks pemukiman yang penting, hanya satu dua rumah ada di tepi jalan. Perkampungan penduduk mulai ada lagi di Karangmangu, beberapa ratus meter dibawah Baturaden.

Baturaden semula hanya suatu tempat peristirahatan yang sederhana tetapi lambat laun mendapat perhatian dari penduduk Purwokerto. Sedikit demi sedikit orang mendirikan pesanggrahan atau pondok kecil dimana penduduk kota dapat melepaskan lelah sambil menikmati keindahan lereng gunung Slamet. Desa-desa disekitar desa Kebumen dan Baturaden bertambah banyak

²⁹ S.M. Gandasubrata, *Kenang-kenangan 1933-1950*, (Purwokerto: Pertjetakan Seraju 1952), hlm.33.

penduduknya setelah di desa ini didirikan sebuah sentral listrik tepatnya di kampung Ketenger, didirikan sanatorium di Karangmangu serta peternakan sapi milik pemerintah. Ketika tahun 1939 pemerintah mengadakan proyek penanaman pohon damar secara besar-besaran di lereng-lereng gunung Slamet, masyarakat Purwokerto berbondong-bondong datang untuk menjadi buruh penanam pohon.³⁰ Karena proyek ini berjalan cukup lama maka sebagian dari mereka akhirnya menetap disekitar wilayah Baturaden.

Sejak jalur jalan dari Banjarnegara ke Karangobar diperbaiki, pemukiman penduduk pun mulai bermunculan di sepanjang jalan ini.³¹ Daerah yang cukup padat adalah di Banjarmangu. Daerah cikal bakal kabupaten Banjarnegara ini telah lama menjadi daerah pemukiman. Kearah utara, pemukiman penduduk terdapat di Kesenet, Winong, Kalilunjar, Pagerpelah, dan Selatri. Ketika lalu lintas ke Karangobar semakin ramai, di Kesenet didirikan sebuah pasar. Sebelumnya Kesenet hanyalah sebuah tempat untuk peristirahatan orang-orang yang membawa barang ke Banjarnegara. Kesenet kemudian menjadi tempat terkonsentrasinya penduduk yang melakukan perjalanan, karena disini juga terdapat persimpangan jalan yang salah satunya menuju ke Beji. Pada awal masa tanam paksa jalur Banjarnegara-Karangobar hanyalah jalan setapak yang menerobos hutan dan perbukitan.

Tahun 1926 penggarapan jalan Banyumas-Majenang-Priyangan sudah selesai di susul kemudian dengan selesainya proyek jalan Maos-Banjar yang sejajar dengan rel kereta api Cilacap-Priyangan sesudah proyek ini selesai maka

³⁰ Ibid., hlm. 34.

isolasi daerah Cilacap bagian barat mulai terbuka. Dan rencana untuk membuka tanah hutan di daerah ini untuk lahan pertanian dan pemukiman segera dapat direalisasikan. Tanggal 8 April 1926 diselenggarakan konferensi para pejabat pemerintah di Cilacap untuk membahas rencana tersebut. Konferensi ini dihadiri baik oleh pejabat-pejabat pemerintah Belanda maupun pejabat pribumi, pejabat dinas kehutanan, kontrolir pajak tanah, dan kepala dinas topografi.³⁵

Dari konferensi itu dihasilkan sebuah keputusan untuk membuka lahan hutan di Cilacap bagian barat sebanyak 10.340 bau untuk pemukiman penduduk, lahan pertanian, tanah jabatan dan lain-lain.

Munculnya pemukiman-pemukiman baru juga mendorong semakin bertambah panjangnya jalur jalan raya. Disini terjadi proses yang susul-menyusul antara mekarnya wilayah-wilayah pemukiman dengan panjangnya jalur jalan raya. Kenyataan ini bisa dilihat diseluruh daerah Banyumas pada akhir tahun 1940, ketika antara jalur jalan darat dan jalur kereta api telah membentuk sebuah jaringan yang sangat rumit satu dengan yang lainnya. Disela-sela jaringan jalan tersebut tumbuh pemukiman-pemukiman penduduk yang semakin padat. Sehingga hutan lebat yang semula dikawasan ini semakin lama semakin menipis. Ladang-ladang pertanian menjadi penyangga utama wilayah pemukiman penduduk. Kemudahan-kemudahan untuk bepergian menjadikan wilayah pemukiman penduduk semakin melebar ke daerah-daerah yang semula di kategorikan sebagai daerah pinggiran.

³¹ *Memorie Van Overgave*, Resident Banjoemas J.J. Helsdingen, 14 Mei 1928.

³⁵ *Memorie Van Overgave*, Resident Banjoemas J.J. Helsdingen 14 Mei 1928.

Terbentuknya pemukiman-pemukiman baru, diasumsikan bahwa makanan dan material lainnya yang diperlukan untuk mendukung suatu populasi dianggap sebanding dengan populasi tersebut, yaitu jumlah ton tertentu yang di butuhkan per penduduk. Juga jumlah satuan luas pada daerah tersebut dianggap konstan untuk keseluruhan daerah yang melingkungi pemukiman tadi. Sehingga jumlah penduduk yang dapat didukung oleh suatu daerah akan sebanding dengan luas daerah tersebut. Apabila jarak maksimum dimana barang yang diperlukan pemukiman menjadi lipat dua akibat perbaikan transportasi, maka jumlah luas daerah yang mendukung akan menjadi lipat empat. Diasumsikan daerah yang mendukung pemukiman tadi adalah berbentuk lingkaran dimana pemukiman merupakan titik pusatnya dan jarak maksimum merupakan radiusnya. Oleh karena itu tambahan luas daerah yang mendukung pemukiman menjadi cukup besar walaupun hanya dengan peningkatan transportasi dan kapasitas penyimpanan yang relatif sedikit. Dengan demikian jumlah penduduk yang dapat didukung pada suatu pemukiman akan bertambah besar pula dengan meningkatnya transportasi yang relatif sedikit.³⁷

Stasiun atau terminal juga menjadi unsur yang sangat penting bagi tumbuh dan berkembangnya pemukiman penduduk. Stasiun kereta dengan segera menjadi tempat akumulasi manusia beserta sikap, tingkah laku, dan perbuatannya. Tempat akumulasi ini segera memperlihatkan diri sebagai "inti" jaringan hubungan transportasi yang juga mendorong munculnya pemukiman. Karena "inti" ini menyimpan beberapa potensi ekonomi, maka inti ini segera

³⁷ Morlok, *op. cit.*, hlm. 48.

IR-PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA

muncullah kegiatan-kegiatan ekonomi seperti munculnya toko-toko kelontong, rumah makan, penginapan, penitipan sepeda dan sebagainya. Kondisi seperti ini diperlihatkan secara jelas oleh stasiun Purwokerto dan Banjarnegara. Ketika Bupati Banyumas pindah ke Purwokerto, dalam memorinya ia menggambarkan bahwa ditepi-tepi jalan di sekitar kompleks stasiun trem Purwokerto berderet warung dan toko-toko. Tidak jauh dari stasiun berdiri tramhotel milik perusahaan trem S.D.S.³⁸

Demikian pula di stasiun Banjarnegara. Dari stasiun kearah utara berderet toko dan warung-warung nasi. Para penumpang kereta api biasanya istirahat di warung-warung ini. Dan disebelah stasiun, kira-kira 200 m terdapat tempat mangkal dokar yang terkenal dengan nama koplak.

³⁸ Gandasubrata, op. cit., 29.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Simpulan

Dalam rentang waktu yang relatif panjang, tidak bisa dipungkiri bahwa jaringan transportasi beserta seluruh sistem yang menyertainya telah berperan aktif dalam membuka keterpencilan atau isolasi wilayah Karesidenan Banyumas. Pada awalnya usaha untuk membuka wilayah ini adalah sebuah keputusan politik, tetapi tidak bisa dipungkiri bahwa keputusan tersebut diikuti dengan keputusan yang didasari oleh motif ekonomi yang besar. Motifasi tersebut membawa dampak yang tidak sedikit terhadap pola geografis wilayah Banyumas.

Modernisasi transportasi yang diwujudkan dengan pengoperasian kereta api di sepanjang lembah Serayu ibarat lokomotif yang menarik perubahan yang dasyat bagi wilayah ini. Kemajuan dalam bidang transportasi telah membawa perubahan yang sangat nyata pada pola geografis wilayah ini serta mempengaruhi pola perkembangan kota. Perubahan yang signifikan tersebut antara lain, pertama, terjadinya proses pengkotaan yang sangat pesat bagi wilayah-wilayah yang strategis bagi jaringan transportasi. Namun demikian terjadinya modernisasi transportasi telah membawa sebagian kota di Karesidenan Banyumas menjadi kota mati. Kondisi seperti ini seolah menjadi pola perkembangan sebuah kota, bahwa kota-kota yang memiliki



akses transportasi yang memadai akan cenderung berkembang, demikian sebaliknya. Kedua, kemajuan sistem transportasi juga mendorong semakin melebarnya kompleks-komplek pemukiman. Kondisi ini terjadi karena kemudahan sistem transportasi dianggap sebagai salah satu sarana untuk mempermudah masyarakat memobilisasi dirinya secara horisontal, dimanapun mereka berada.

6.2. Saran

Penelitian ini merupakan penelitian awal yang masih sangat sederhana dengan wilayah yang sangat spesifik. Masih terbuka peluang bagi peneliti-peneliti lain yang berminat pada sejarah perkembangan kota untuk mengkaji wilayah lain dengan tema serupa. Mengingat selama ini sejarah perkotaan belum banyak digarap, padahal sumber-sumber sejarahnya sangat memungkinkan.

DAFTAR PUSTAKA

ARSIP

Algemeen Verslag der Residentie Banjoemas 1832. ANRI Arsip Banyumas 066

Algemeen Verslag der Residentie Banjoemas 1845. ANRI Arsip Banyumas 075

Amuttetz, J.E.Z. Kort. *Verslag der Rivier Serajoe in de Residentie Banjoemaas en het Terrein Telatjap 1831.* ANRI Arsip Banyumas 20.b.

Hallewijn. *Algemeen Verslag van de Resident van Pekalongan over de Banjoemas.* ANRI Arsip Banyumas 1.b.

_____. *Dag Registers van de Banjoemaas 1830.* ANRI Arsip Banyumas 10.4.

_____. *Overzicht der Land Beschrijving van Banjoemas in het Algemeen 1831.* ANRI Arsip Banyumas 10.b.

Statistiek Opgeven der Residentie Banjoemaas van en met 1836 tot en met 1841. ANRI Arsip Banyumas 20.10.

Statistieke residentie Banjoemaas 1838. ANRI Arsip Banyumas 20.16.

Artikel, Tesis, Buku

Alexander, John and Lav J. Gibson, 1979. *Economic Geography.* New Jersey: Prentice Hall Inc.

Bergel, Egon Ernest, 1955. *Urban Sociology.* New York: McGraw Hill Book Company, Inc.

Boodish, H.M., 1949. *Our Industrial Age.* New York: McGraw Hill Book Company, Inc.

Booth, Anne, et al., 1988. *Sejarah Ekonomi Indonesia.* Jakarta: LP3ES.

- H.M.N. Nasution, 1996. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Houben, Vincent, 1994. *Kraton and Kumpeni: Surakarta and Yogyakarta 1830-1870*. Leiden: KITLV Press.
- Irawan Sujito, tt. *Sejarah Pemerintah Daerah Di Indonesia, Jilid I*. Jakarta: Pradnyaparamita.
- Knaap, Gerrit J., ed., 1989. *Changing Economy in Indonesia Volume 9: Transport 1819-1940*. Amsterdam: Royal Tropical Institute.
- M. Gani, 1978. *Kereta Api Indonesia*. Jakarta: Deppen RI.
- Morlok, Edward K, 1978. *Introduction to Transportation Engineering and Planing*. New York: McGraw Hill, Inc.
- Muchtarudin Siregar, 1981. *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Angkutan*. Jakarta: Fakultas Ekonomi UI.
- Reitsma, S.A., 1928. *Korte Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor en Tramwegen*. Weltevreden: G. Kolff & Co.
- Samentrekking van de Afdeelingverslagen over de Uitkomsten der Onderzoekingen naar het Vervoerwezen in de Residentie Banjoemas*. Batavia: G. Kolff & Co.
- Schilder, Gunter, 1981. "The Charting of The South Coast of Java," dalam *Archipel*, 22.
- Sjarif Djatie, 1997. "Rumah Sakit Umum Daerah Profesor Dokter Margono Soekarjo: Dari Perkumpulan Klinik Gula Sampai Dengan RSUD 1914-1998." Draf belum diterbitkan.
- S.M. Gandasubrata, 1952. *Kenang-kenangan 1933-1950, Jilid I*. Purwokerto: Pertjetakan Seraju.
- Susanto Zuhdi, 1991. "Perkembangan Pelabuhan dan Kota Cilacap Jawa Tengah 1830-1940." Tesis Pada Universitas Indonesia.
- Tanto Sukardi, 1996. "Perkebunan Tebu di Karesidenan Banyumas 1838-1900." Tesis Pada Universitas Gadjah Mada.