

KERETA API: KUASA EKONOMI MASA KOLONIAL BELANDA

Railway: Economic Power of the Dutch Colonial Era

Iwan Hermawan

Balai Arkeologi Jawa Barat

Jln. Raya Cinunuk Km.17 Cileunyi Kabupaten Bandung 40623

E-mail: iwan1772@gmail.com

Abstract

The construction of railways in Java Island is not detached from the demands of increased export of commodities in the world market, but it is constrained by the length of travel and limited mode of transport. The issue raised in this paper was how the train was a form of economic power during the Dutch colonial era. The writing method used is descriptive analysis. Construction and operation of trains aimed to answer the transportation problems faced by the entrepreneurs and succeed. This condition indicates that the railway was a form of economic power during the Dutch colonial period. The railway also has functioned as a defense and territorial mastery.

Keywords: railways, economic power, sugar, commodity exports.

Abstrak

Pembangunan perkereta-apian di Pulau Jawa tidak terlepas dari tuntutan peningkatan ekspor komoditas yang laku di pasaran dunia, namun terkendala oleh lamanya perjalanan dan terbatasnya moda angkutan. Permasalahan yang diangkat pada tulisan ini adalah bagaimana kereta api sebagai bentuk kuasa ekonomi pada di masa kolonial Belanda. Metode penulisan yang dipergunakan adalah Deskriptif analisis. Pembangunan dan pengoperasian kereta api ditujukan untuk menjawab permasalahan pengangkutan yang dihadapi para pengusaha dan berhasil. Kondisi ini menunjukkan kereta api merupakan bentuk kuasa ekonomi pada masa kolonial Belanda. Kereta api juga mempunyai fungsi sebagai pertahanan dan penguasaan wilayah.

Kata kunci: kereta api, kuasa ekonomi, gula, komoditas ekspor.

PENDAHULUAN

Keberhasilan Tanam Paksa merupakan buah dari diterbitkannya aturan atau kebijakan yang dicetuskan oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda Van den Bosch (1830-1834) guna meningkatkan pendapatan melalui peningkatan produksi tanaman ekspor. Sebelumnya, Gubernur jenderal Vander Capelen dan Du Bus Gisignes gagal merangsang petani untuk meningkatkan produksi tanaman komoditas ekspor melalui system sewa tanah. Berkenaca pada kegagalan tersebut, Van den Bosch mencetuskan

kebijakan baru yaitu sistem tanam paksa (*cultuurstelsel*). Pada dasarnya sistem tanam paksa merupakan penghidupan kembali sistem eksploitasi masa VOC, berupa penyerahan wajib. Melalui kebijakan ini, Rakyat dipaksa menanam tanaman yang dikehendaki pemerintah dengan dipimpin oleh kepala-kepala pengawasan pemerintah local (Burger, 1962).

Pelaksanaan sistem tanam paksa sebagian besar dilaksanakan di Jawa, hanya sebagian kecil di luar Jawa. Di Jawa sistem ini diberlakukan di 18 wilayah karesidenan, yaitu Banten, Priangan, Karawang, Cirebon, Tegal,

Pekalongan, Semarang, Jepara, Rembang, Surabaya, Pasuruan, Besuki, Pacitan, Kedu, Bagelen, Banyumas, Madiun, dan Kediri. Terdapat pengecualian, yakni di wilayah Batavia (Jakarta), Buitenzorg (Bogor), dan *Vorstenlanden* (Yogyakarta - Solo) dimana di daerah tersebut berlaku sistem persewaan (Kartodirdjo & Suryo, 1991). Jenis tanaman yang wajib ditanam selama sistem tanam paksa ialah tanaman yang laku di pasaran dunia pada saat itu. Tanaman yang utama adalah kopi, tebu, dan indigo. Tanaman yang ditanam dalam skala kecil meliputi tembakau, lada, teh, dan kayu manis.

Kebijakan tanam paksa menuai keberhasilan, produksi tanaman ekspor di Hindia Belanda mengalami peningkatan. Perbandingan produksi kopi dan gula tahun 1840 mengalami peningkatan 3-4 kali lipat dari tahun 1830 (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997). Kurun tahun 1865-1869 nilai rata-rata ekspor tahunan Hindia Belanda mencapai 93.664 juta gulden. Selama sistem tanam paksa berlangsung, perkebunan pemerintah masih mendominasi di atas perkebunan milik swasta. Secara bertahap jenis tanaman yang diwajibkan semasa tanam paksa mulai dihapuskan, antara lain: indigo, teh, kina (1865), tembakau (1866), gula (1870), dan kopi (1916). Pihak swasta pun mulai memainkan peran penting dalam perkebunan di Hindia Belanda. Terlebih setelah dikeluarkannya UU Agraria tahun 1870 yang menandai *booming*-nya era liberalisme di Hindia Belanda. Liberalisme memberi keleluasaan kepada golongan swasta untuk melakukan usahanya. Dalam hal ini, kedudukan pemerintah mulai tergantikan oleh swasta (kaum usahawan), kerja paksa diganti kerja upah, wajib serah tanah diganti dengan sistem sewa (Kartodirdjo & Suryo, 1991).

Meningkatnya hasil produksi komoditas ekspor yang dicapai selama sistem tanam paksa maupun system liberalisme menimbulkan permasalahan baru, yaitu pengangkutan dari pusat-pusat pertanian/perkebunan ke Pelabuhan. Pada awalnya, pengangkutan komoditas ekspor selama sistem tanam paksa menggunakan transportasi tradisional berupa dipikul orang,

diangkut menggunakan gerobak/pedati yang ditarik hewan, dan diangkut menggunakan perahu kecil melalui sungai. Waktu tempuh yang panjang dan jarak yang jauh menyebabkan banyak barang-barang komoditas ekspor yang rusak di Jalan. Selain itu, terbatasnya kemampuan angkutan tradisional juga mengakibatkan banyak barang-barang komoditas ekspor menumpuk dan rusak di gudang-gudang penampungan. Upaya memaksimalkan pengangkutan dengan memforsir tenaga hewan-hewan pengangkut dan akibatnya banyak hewan yang mati akibat kelelahan.

Kondisi tersebut tidak diharapkan oleh para pengusaha, mereka membutuhkan kebijakan pemerintah Hindia Belanda yang memberikan solusi terhadap permasalahan yang dihadapi, terutama oleh para pengusaha bidang perkebunan. Kegundahan para pengusaha tersebut dijawab dengan dikeluarkannya kebijakan dalam pengadaan hewan penarik beban, seperti kuda, kerbau, dan unta. Kebijakan tersebut tidak mampu menyelesaikan permasalahan yang dialami pengusaha berkenaan dengan pengangkutan komoditas ekspor.

Permasalahan pengangkutan dari pusat-pusat produksi ke pelabuhan terjawab setelah dikeluarkannya konsesi pembangunan dan pengoperasian kereta api sebagai salah satu moda angkutan di Pulau Jawa.

Berkenaan dengan uraian tersebut, permasalahan yang dibahas pada tulisan ini berkenaan dengan bagaimana kereta api sebagai bentuk kuasa ekonomi pada di masa kolonial Belanda. Tujuan dari tulisan ini adalah mendeskripsikan kuasa ekonomi terjadi pada pembangunan dan peroperasian kereta api. Metode penulisan yang digunakan adalah deskriptif analisis dengan focus pada pembangunan dan pengoperasian kereta api di wilayah Cirebon.

PEMBAHASAN

Kereta Api di Pulau Jawa

Usulan Pembangunan dan pengoperasian kereta api sebagai moda angkutan massal

di Hindia Belanda, khususnya Pulau Jawa, diajukan pertama kali oleh Kolonel Jhr. Van der Wijk melalui memo kepada pemerintah Hindia Belanda tertanggal 15 Agustus 1840. Memo tersebut berisikan usulan pembangunan jalan Kereta Api di Pulau Jawa dengan alasan keberadaan kereta api akan memberikan keuntungan secara Ekonomi dan pertahanan.

Setelah melalui perdebatan panjang akan perlu tidaknya dibangun jalan kereta api di Pulau Jawa, pada tahun 1842 Raja Belanda menerbitkan Surat keputusan Raja Nomor 270 tanggal 28 Mei 1842. Isi keputusan Raja tersebut, adalah akan dibangun jalan kereta api dari besi. Jalur kereta api tersebut akan membentang dari Semarang ke Kedu dan Yogyakarta. Keputusan tersebut tidak langsung dilaksanakan akibat masih terdapatnya beda pandangan tentang siapa yang akan menggarap jalur tersebut, apakah pemerintah yang akan membangun atau swasta diizinkan untuk membuka jalur tersebut.

Konsesi pembangunan jalan kereta api pertama diberikan pemerintah Hindia Beanda kepada NV. NISM (*NV. Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij*) pada tahun 1862 untuk jalur Semarang – Solo – Yogyakarta dengan lintas cabang Kedungjati – Ambarawa. Pembangunan jalur tersebut baru dilakukan dua tahun kemudian, yaitu tahun 1864. Pencangkulan Pertama pembangunan

jalur ini dilakukan oleh Gubernur Jenderal J. A. J. Baron Sloet van den Beele pada tanggal 7 Juni 1864. Setelah tiga tahun pembangunan, pada tanggal 10 Agustus 1867 Lintas Semarang (Kemijen) – Tanggung (25 km) dibuka dan Kereta Api mulai dioperasikan untuk umum. Jalur kereta api Semarang – Solo – Yogyakarta akhirnya tersambung pada tahun 1873, tepatnya tanggal 21 Mei 1873 NISM berhasil menyelesaikannya dan membuka untuk perjalanan umum. Sesuai dengan saran/usulan menteri Negara jajahan agar jalur kereta api yang dibangun terintegrasi dengan pusat-pusat militer, maka jalur Semarang – Solo – Yogyakarta memiliki jalur cabang ke Ambarawa dari Kedungjati (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997).

Keberhasilan NISM membangun dan mengoperasikan jalur kereta pai Semarang – Solo – Yogyakarta mendorong perusahaan-perusahaan kereta api lainnya untuk mengajukan konsesi pembangunan dan pengoperasian jalur kereta api. Kondisi ini didorong oleh tingginya kebutuhan angkutan massal untuk mengangkut komoditas yang laku di pasaran duni ke Pelabuhan, terutama Gula. Guna mempercepat pengembangan kereta api sebagai angkutan massal, terutama pengangkutan komoditas Gula, Pemerintah Hindia Belanda pada tahun 1871 mengeluarkan *Staatsblad* No. 113, yaitu



Gambar 1. Peta Jalur Kereta Api Semarang – Cirebon tahun 1901 (Sumber: kitlv.nl).

tentang Izin Pembangunan KA Kelas 3 (Trem) Cukup sampai Kepala Pemerintahan Wilayah (Residen) yang sebelumnya sama seperti izin pembangunan dan pengoperasian jalur kereta api yaitu ke Gubernur Jenderal Hindia Belanda.

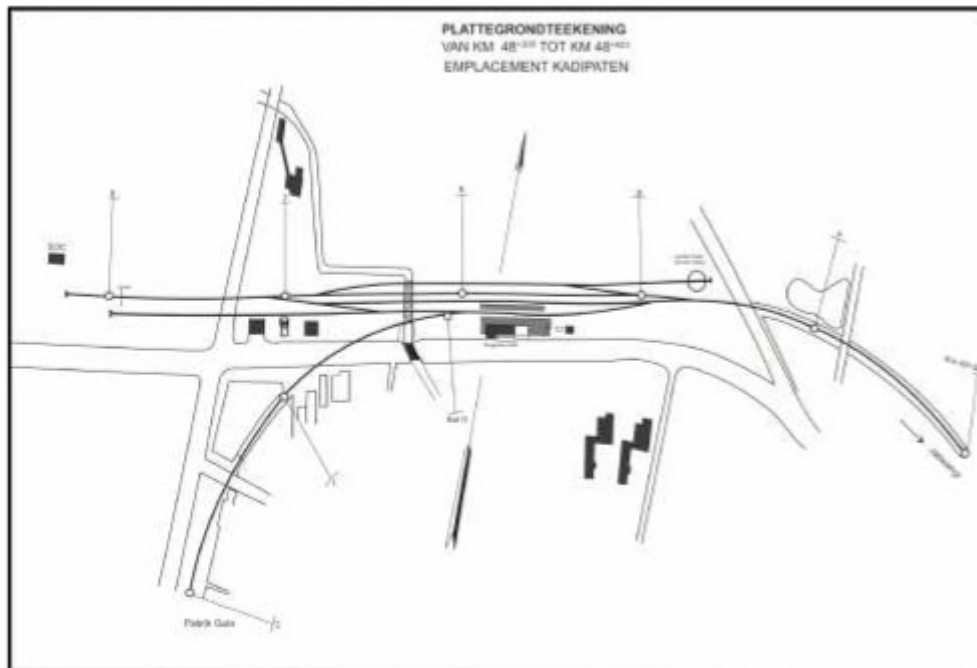
Pada *Staatsblad* ini juga disebutkan bahwa Bupati wajib membantu Perusahaan Kereta Api dalam penyediaan lahan untuk jalur jalan rel dan memastikan Pembangunan Jalur Kereta Api lancar. *Staatsblad* tersebut menjelaskan bahwa Pengusaha (Pabrik Gula) wajib menyediakan lahan untuk jalur kereta api jika memasuki kebun atau lingkungan pabrik, serta membangun Halte untuk Gudang sementara di dekat jalur Kereta Api.

Keberhasilan Perusahaan Swasta membangun jaringan perkeretaapian, Pemerintah Hindia Belanda tidak mau kalah, mereka melalui Perusahaan Kereta Api Negara, *Staatssporwegen* (SS) pada tahun ahun 1875 membangun jalur kereta api Surabaya – Pasuruan – Malang. Perkembangan berikutnya NISM dan SS meluaskan jaringan jalan kereta apinya ke seluruh wilayah pulau Jawa, bahkan ke luar Jawa yaitu Sumatera.

◆ *Kereta Api di Cirebon*

Seiring dengan berjalannya waktu, muncul perusahaan-perusahaan kereta api swasta yang mengusahakan jaringan kereta api kecil atau trem. Pengangkutan gula dan lainnya, termasuk angkutan penumpang merupakan daya tarik bagi para pengusaha untuk menanamkan modalnya di bidang transportasi kereta api. Karesidenan Cirebon sebagai salau satu daerah penghasil gula di pulau Jawa menjadi salah satu daerah pengembangan jaringan perkeretaapian.

Jaringan perkeretaapian yang melintasi Karesidenan Cirebon dibangun dan dioperasikan oleh dua Perusahaan, yaitu *NV. Samarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij* (SCS), yang merupakan perusahaan Perkeretaapian Swasta, dan Perusahaan Kereta Api Pemerintah, SS. Maskapai SCS membangun jalur kereta api kelas Trem dan mengoperasikannya jalur Trem Semarang – Cirebon (1897) dan melanjutkannya sampai Kadipaten (1901). Perusahaan Kereta Api Pemerintah, SS, membangun jalur kereta api Cikampek – Cirebon (1912), Cirebon –



Gambar 2. *Plattegrondteekening* Emplasemen Kadipaten. Terdapat sepur simpang dari Halte Kadipaten ke Pabrik Gula (Disalin dari Dok. PT. KAI Daop 3 Cirebon, 2017)

Kroya (1916), serta membangun jalur trem di wilayah Indramayu, yaitu jalur Trem Jatibarang – Indramayu (1912) dan Jatibarang – Karangampel (1925) (Hermawan, 2018; Hermawan, 2017).



Gambar 3. Stasiun Losari (Lama), lengkap dengan Menara Air untuk mengisi Air Lokomotif (Dok. Balar Jawa Barat, 2018)

Konsesi Jalur Trem Semarang – Cirebon pada awalnya dimiliki oleh perusahaan swasta, *NV. Java Spoorweg Maatschappij* (JSM) yang merupakan anak perusahaan dari BOS (*Bataviaasche Ooster Spoorweg Maatschappij*). Pada tahun 1892 akibat kerugian yang dialami oleh perusahaan, konsesi Jalur Trem Semarang – Cirebon diambil alih oleh SCS dan selanjutnya pembangunan dan operasional jalur tersebut menjadi kewenangan SCS.

Konsesi pembangunan dan pengoperasian jalur kereta api dan trem yang diberikan oleh pemerintah Belanda kepada perusahaan kereta api, adalah 99 tahun. Hal ini sesuai dengan *Staatsblad* tahun 1863 Nomor 116 pasal 69: “Konsesi eksploitasi jalan kereta api diberikan untuk periode 99 tahun, dimulai sejak hari ketika seluruh jalan kereta api itu dibuka penggunaannya oleh publik. Konsesi perluasan lebih lanjut, perpanjangan atau pembukaan cabang yang diberikan dinyatakan batal bersama dengan konsesi jalur induk, setelah berakhirnya jangka waktu yang ditetapkan untuk konsesi, jalan bersama semua infrastruktur yang termasuk di dalamnya dinyatakan bebas dan tanpa syarat menjadi hak milik Negara (Marihandono, Juwono,

Budi, & Iswari, 2016: 15).

Pada pembangunan jalur antara Semarang – Cirebon, SCS melakukan kerja sama dengan Perusahaan Gula untuk dalam pengangkutan hasil industri gula ke Pelabuhan. Guna merealisasikannya, SCS membuka jalur Trem (sepur cabang) ke Pabrik Gula untuk aktifitas bongkar muat, dengan cara membuka jalur Trem ke pabrik Gula dan mengangkut hasil produksinya ke pelabuhan. Kerja sama tersebut juga mencakup pembangunan halte untuk penimbunan Gula sebelum diangkut ke Pelabuhan. Hal ini mendorong Pabrik Gula membangun gudang-gudang sementara sebelum dijemput trem yang akan membawanya ke gudang-gudang SCS di Pelabuhan. Pada awal Mei 1897, SCS membuka jalur trem dari Pabrik Gula Sindanglaut ke Cirebon sepanjang 14 km dengan rel cabang ke Pabrik Gula Karangsuwung (Marihandono et al., 2016: 105).

Tabel 1. Tanggal Pembukaan Lintas Semarang – Cirebon petak Losari - Cirebon

Petak Jalan	Jarak (Km)	Tanggal Dibuka
Mundu – Cirebon	6	1 Mei 1897
Sindanglaut – Mundu	10	1 Mei 1897
Ciledug – Sindanglaut	18	1 Mei 1897
Losari – Ciledug	12	10 Oktober 1897

Sumber: Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 172-173.

Guna memudahkan pengangkutan penumpang dan barang, pada tahun 1914 disepakati kerjasama antara SS dan SCS, yaitu pembangunan jalur rel kereta api penghubung antara Stasiun Prujakan (Cirebon SCS) dengan Stasiun Kejaksan (Cirebon SS) sepanjang 1 km. Selain itu, pada tahun yang sama juga dihubungkan Stasiun Prujakan dan Stasiun Cirebon (SS) dengan Pelabuhan Cirebon. Dengan dibangunnya jalur penyambung antara stasiun Cirebon SS dengan stasiun SCS maka penumpang dan barang yang akan melanjutkan perjalanan dari

Jakarta ke Semarang dan sebaliknya tidak perlu berpindah stasiun, karena kereta yang melayani Semarang – Cirebon dapat langsung mengantar dan menjemput penumpang dan barang di Stasiun Cirebon SS (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997).

Peningkatan produksi dan tingginya permintaan pasar dunia akan produk-produk Industri perkebunan daerah tropis, terutama Gula, mendorong percepatan ekspor barang-barang yang laku di pasaran dunia. Kondisi tersebut berdampak pada perlunya penambahan kuantitas daya angkut dan kecepatan kereta api (trem) ke pelabuhan Cirebon. Tujuannya, agar gula yang sudah ditimbun di Gudang Pabrik dapat segera diangkut ke Pelabuhan dan selanjutnya segera diekspor. Tujuannya, adalah agar dapat segera memberikan pemasukan dan keuntungan bagi perusahaan dan pemerintah. Hal ini diperlukan untuk menutup defisit anggaran yang terjadi selama beberapa tahun masa krisis sebelumnya. Pada jalur Cirebon – Semarang, yang telah menjadi jalur potensial pengangkutan produk tropis,

ketentuan tersebut harus diatur kembali. Untuk mempercepat pengangkutan ke pusat-pusat eksportir, maka aturan perjalanan trem yang sebelumnya batas kecepatan maksimal adalah 30 – 40 km/jam dinaikkan menjadi 75 km/jam. Aturan ini mendapat penentangan dari SCS, karena jika kecepatan maksimum diterapkan akan menyebabkan resiko kecelakaan akibat tergulingnya gerbong atau anjloknya trem. Menanggapi keberatan dari SCS tersebut, pemerintah mempertimbangkan mengubah jalur trem pada jalur utama Cirebon – Semarang menjadi jalur kereta api utama (*eerste klasse spoorweg*) mulai 1 November 1935. Keputusan tersebut memberikan keuntungan, yaitu (1) kereta api bisa mencapai kecepatan dengan laju lebih tinggi dan jumlah gerbong lebih banyak; (2) Rel yang ada dapat digunakan juga oleh Kereta api Negara, SS, untuk sambungan jarak jauh Batavia – Surabaya lewat Jalur utara meskipun perawatan dan pengelolaannya dilakukan oleh NV. SCS. (Marihandono et al., 2016: 150-152).



Gambar 4. Peta Jalur Kereta Api Dalam Kota Cirebon: Sta. Kejaksan - Sta. Prujakan – Sta. Cirebon Pelabuhan (Sumber: Peta Cheribon 1946, Leiden University Libraries – Colonial Collection (KIT) – D E 31,3 - KK 163-04-09.)

Perbedaan Tujuan Pembangunan

Pada awalnya pembangunan dan pengoperasian kereta api memiliki tujuan ekonomi, yaitu sebagai angkutan massal pengangkut komoditas yang laku di pasaran dunia, terutama gula yang merupakan hasil industri Perkebunan Tebu yang banyak dikembangkan di wilayah Jawa tengah, Jawa Timur dan sebagian Jawa Barat bagian Timur, terutama Cirebon. Namun, pada salah satu syarat pembangunan jalan kereta api disebutkan bahwa untuk kepentingan pertahanan, maka setiap jalur kereta api yang dibangun harus melewati atau memiliki cabang ke pusat-pusat pertahanan atau militer. Pada syarat tersebut tampak adanya kepentingan keamanan atau kepentingan militer dalam pembangunan jalur kereta api. Berbeda dengan tujuan pembangunan dan pengoperasian jalur kereta api oleh Perusahaan kereta Api Swasta, Pembangunan dan pengoperasian jalur kereta api oleh Perusahaan Kereta Api Negara, *Staatsspoorwagen (SS)*, ditujukan untuk menghubungkan pusat-pusat pemerintahan di Pulau Jawa, dari Barat sampai ke Timur. Hal ini tampak dari pembangunan dan pengoperasian jalur kereta api yang menghubungkan kota-kota pemerintahan di sepanjang Pulau Jawa. Ke Arah Barat Pulau Jawa, SS membangun jaringan Kereta Api dari Batavia ke Anyer Kidul dan membangun lintas cabang ke Labuan dari Rangkasbitung (Hermawan, 2016). Ke Pedalaman Jawa Barat, SS membangun dan mengoperasikan jalur kereta api Bogor – Bandung – Banjar – Cilacap. SS juga kemudian mengambil alih jalur Batavia–Bogor dari NISM, sehingga antara Batavia – Cilacap terhubung oleh kereta api milik SS (Mulyana, 2017) . Keberhasilan membangun jalur pedalaman Jawa Barat, mendorong SS untuk membangun jalur utara Pulau Jawa, yaitu dengan membangun jalur Batavia – Cikampek. Jalur ini kemudian diperpanjang ke Bandung melalui Purwakarta, dan ke Kroya melalui Cirebon.

Berdasarkan uraian tersebut, tujuan pembangunan dan pengoperasian jalur kereta api oleh SS lebih pada tujuan penguatan kekuasaan, namun bukan berarti lepas dari

tujuan ekonomi yang selama ini menjadi tujuan pembangunan jalur kereta api. Hal ini tampak pada ujung jalur yang dibangun selalu Pelabuhan yang merupakan pintu masuk barang impor dan pintu ke luar barang ekspor. Selain itu, jalur yang dibangun SS juga melewati daerah-daerah yang menjadi pusat-pusat perkebunan dan pertanian. Jalur Batavia – Bandung, baik yang melalui Sukabumi atau melalui Purwakarta, melewati perkebunan Teh yang merupakan salah satu komoditas ekspor unggulan Hindia Belanda. Jalur Pantura yang dibangun dari Batavia sampai Cirebon dan berlanjut sampai Kroya merupakan kawasan lumbung Padi Pulau Jawa.

Terhubungnya kota-kota utama di Pulau Jawa oleh jalur kereta api menjadikan konektifitas dan aksesibilitas antar wilayah meningkat. Hal ini mendorong mobilitas penduduk antar wilayah, perdagangan antar wilayah, dan tumbuhnya pusat-pusat pertumbuhan baru di sekitar stasiun sepanjang jalur kereta api.

SIMPULAN

Berdasarkan uraian tersebut di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwa Pembangunan dan pengoperasian Kereta Api tidak terlepas dari adanya tangan kekuasaan yang berperan. Peran kekuasaan tersebut tampak pada penerbitan izin konsesi pembangunan dan pengoperasian jalur kereta api kepada perusahaan kereta api untuk tujuan pengangkutan komoditas ekspor.

Peran pemerintah dalam pengembangan kereta api juga terlihat pada penerbitan peraturan yang memudahkan pengurusan perizinan pembangunan dan pengoperasian kereta api kelas tiga atau trem di jalur-jalur yang potensial untuk pengangkutan hasil industry perkebunan dan pertanian dan menghubungkannya dengan Pelabuhan-pelabuhan Samudera.

Pern yang diambil Perusahaan kereta Api Pemerintah, SS, yang membangun dan mengoperasikan kereta api jarak jauh menghubungkan kota-kota utama di sepanjang Pulau Jawa merupakan salah satu upaya Pemerintah Hindia Belanda dalam

memperkuat kekuasaannya di Nusantara, terutama di Pulau Jawa. Kereta api mampu mempercepat perjalanan dan memaksimalkan transportasi. Aksesibilitas antar wilayah penting dalam pengawasan dan pertahanan wilayah.

DAFTAR PUSTAKA

- Burger, D. H. (1962). *Sedjarah Ekonomi Sosiologis Indonesia*. Djakarta: Pradnjaparamita.
- Hermawan, I. (2016). Penempatan Perhentian Kereta Api Pada Jalur Rangkasbitung – Labuan. *Purbawidya: Journal of Archaeological Research and Development*, 4(2), 137–149. Retrieved from <http://purbawidya.kemdikbud.go.id/index.php/jurnal/article/view/P4%282%292015-6>.
- Hermawan, I. (2017). *Kereta Api Jalur Cirebon – Kadipaten: Aksesibilitas Antar-Wilayah Di Cirebon Dan Sekitarnya Pada Awal Abad Xx*. Bandung.
- Hermawan, I. (2018). *Keterkaitan Antara Transportasi Kereta Api Dengan Perkembangan Wilayah Pada Masa Kolonial di Kabupaten Cirebon Dan Kabupaten Indramayu, Jawa Barat*. Bandung.
- Kartodirdjo, S., & Suryo, D. (1991). *Sejarah Perkebunan di Indonesia: Kajian Sosial Ekonomi*. Yogyakarta: Aditya Media.
- Marihandono, D., Juwono, H., Budi, L. S., & Iswari, D. (2016). *Sejarah Kereta Api Cirebon - Semarang, Dari Konsesi ke Nasionalisasi*. (E. Yulianto, Ed.). Bandung: Aset Non Railway, Direktorat Aset Tanah dan Bangunan PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
- Mulyana, A. (2017). *Sejarah Kereta Api di Priangan*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Tim Telaga Bakti Nusantara. (1997). *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*. Bandung: Angkasa.

► HASIL DISKUSI

1. Rully Siswanto (MGMP DKI Jakarta)

Pertanyaan:

- Pabrik gula Karangsuwung tidak terawat dan roboh sana-sini. Berbanding terbalik dengan pabrik gula di Babakan dan Sindang Laut. Bisakah Balai Arkeologi merevitalisasi pabrik tersebut? Mungkin jalan gotrok bisa diaktifkan kembali untuk wisata?

Jawaban:

- Pabrik Gula Karangsuwung sudah tidak aktif dan mesin-mesin masih terpasang tapi mesin-mesin tersebut diambil spare part-nya untuk memperbaiki mesin di pabrik lain. Aktifitas pabrik dipindahkan ke Tersana Baru. Gula Cirebon pada masa kolonial Belanda merupakan Gula dengan kualitas Utama. Kenyataan tersebut berbanding terbalik dengan kondisi sekarang dimana Indonesia harus impor Gula sebagai dampak Industri Gula dalam negeri tidak mampu bersaing dengan dengan industry sejenis di luar negeri. Balai Arkeologi tidak mempunyai kewenangan untuk melakukan revitalisasi, karena tugas utama kami adalah melakukan penelitian. Pelestarian menjadi tanggung jawab BPCB Banten, dan pengelolaan asset menjadi kewenangan pemilik, yaitu PT. Rajawali 2. Banyak aset PT Rajawali yang terbengkalai, seperti di Gempol padahal bangunannya cukup bagus. Bangunan-bangunan Pabrik Gula merupakan benang merah sejarah jangan sampai jati dirinya hilang dan berharap bisa dilestarikan. Jalan Gotrok (Trem gula) mungkin saja bisa direaktivasi, tergantung kebutuhan dari pemilik, karena jalur Gotrok merupakan jalur ekreta khusus (industri) pengangkut Tebu. Reaktivasi untuk kepentingan lain, misal wisata atau angkutan penumpang, memungkinkan dilakukan dan terintegrasi dengan keberadaan Pabrik Gula yang masih aktif, tujuannya memperkenalkan proses yang terjadi di Industri Gula.