

DINAMIKA PENGANGKUTAN DI BANYUMAS PADA ERA MODERNISASI TRANSPORTASI PADA AWAL ABAD KE-20

Purnawan Basundoro*

ABSTRACT

Transportation in a number of ways is a very effective media to support a region's progress. When infrastructure of transportation is modernized resulting in a more effectiveness and wellness, all related sectors will under go similar ways. In the end of 19th century to early 20th century modernization of transportation of Banyumas Residency with the establishment of "train" transportation effects a more mobility of goods and people. More effects show the more openness of the Banyumas Residency and surrounding areas. Market networking is created, inter-regions communication is becoming well, and human mobility is realitively high. Accordingly the well-running transportation has encouraged a region which is previously isolated to be strongly exposed to the world, and this means progress.

Key words: modernisasi, transportasi, Residen Banyumas

PENGANTAR

Pada akhir abad ke 19 sistem transportasi yang bersifat masal dirasakan oleh para pengusaha swasta sebagai kebutuhan yang sangat mendesak. Pengangkutan hasil-hasil perkebunan serta pengangkutan barang-barang impor dari pelabuhan ke daerah pedalaman sudah tidak dapat dipenuhi oleh transportasi lewat jalan darat maupun lewat sungai.

Gagasan untuk mengangkut barang-barang dari Hindia Belanda dengan lebih cepat terutama untuk hasil-hasil perkebunan tentunya bukanlah satu-satunya alasan untuk mulai dioperasikannya kereta api. Ketika ide untuk mengoperasikan kereta api di Hindia Belanda mulai mengemuka, muncul perdebatan antara pihak swasta dengan pihak pemerintah (Reitsma, 1928:7).

Para pejabat pemerintah pada awalnya banyak yang tidak menyetujui apabila jaringan kereta api dibangun di Hindia Belanda. Alasannya

bermacam-macam. Golongan reaksioner seperti Witgens, seorang anggota Tweede Kamers di Belanda, menyatakan bahwa kereta api akan menggoyahkan *Cultuursetesel*. Suara lain mengatakan bahwa kereta api akan membuka Jawa terhadap pengusaha asing lain. Sementara itu seorang jurnalis H.J.Lion malah dengan terang-terangan menganjurkan pihak swasta untuk membangun jaringan kereta api di Jawa. Atas anjuran tersebut beberapa pengusaha swasta kemudian mengajukan permohonan untuk mendapatkan konsesi, tetapi pihak pemerintah masih mengabaikannya. Pemerintah justru lebih menyukai perbaikan berbagai model pengangkutan yang telah ada dengan cara memperbanyak jumlah hewan untuk menarik gerobak atau dokar (Gani, 1978:31).

Dengan pertimbangan dari berbagai pihak, akhirnya pemerintah Belanda segera mengizinkan dibukanya jaringan kereta api di Hindia

* Staf Pengajar Departemen Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Airlangga, Surabaya

Belanda, tetapi tetap saja mengundang polemik lebih lanjut siapa yang berhak untuk mengelola perkeretaapian di Hindia Belanda, pihak swasta atau negara. Sebagian wilayah Banyumas mulai menjadi bagian suatu sistem jaringan kereta api ketika jaringan kereta api negara (*Staatsspoorwegen/S.S.*) 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 alamiahnya. Pelabuhan Cilacap merupakan pelabuhan potensial bagi pemerintah untuk kepentingan ekspor produksi perkebunan dari bagian selatan Jawa Tengah dan Yogyakarta. Lintas kereta api Yogyakarta – Cilacap yang panjangnya 187,283 km mulai dibangun tahun 1879 dan selesai pada tahun 1887 dengan menelan biaya sebesar F 14.709.074,75 (*Verslag over de Staatsspoorwegen in Nederlandsch Indie over het jaar 1888*, Bijlage C). Pada awalnya jaringan kereta api ini belum tersambung sampai ke pelabuhan. Stasiun terdekat dengan pelabuhan adalah stasiun Maos. Setahun kemudian, tepatnya pada tahun 1888, penyambungan rel dari stasiun Maos ke pelabuhan dilaksanakan oleh Departemen Pekerjaan Umum. Perusahaan kereta api S.S. merupakan perusahaan negara yang berada di bawah departemen ini.

Dengan selesainya pembangunan jaringan kereta api di Banyumas, mobilitas manusia dan barang semakin lancar. Tulisan ini menjelaskan efektivitas kereta api untuk pengangkutan manusia dan barang di wilayah Banyumas.

KERETA API LEMBAH SERAYU

Dalam konteks wilayah Banyumas, jaringan kereta api terpenting, tentu saja jaringan yang dibuat oleh SDS (*Serajoedal Stoomtram Maatschappij*), sebuah perusahaan trem swasta yang diberi konsesi oleh pemerintah selama 99 tahun. Trem merupakan salah satu jenis kereta api yang digunakan untuk jalur dekat. Walaupun pembangunan transportasi trem swasta di Banyumas merupakan salah satu upaya bangsa Eropa untuk membuat jalur distribusi barang-

barang mereka, pembangunan jaringan trem tersebut tidak dapat lepas dengan keberadaan pabrik gula. Sebelum jaringan trem dibangun, gula di wilayah Banyumas diangkut ke Pelabuhan Cilacap melalui Sungai Serayu. Sebagai contoh, pada tahun 1890 pabrik gula Klampok mengirim hasil gula produksi pertama sebanyak 1.190 ton melalui Sungai Serayu sampai ke stasiun Maos yang kemudian dilanjutkan dengan kereta api S.S. sampai Pelabuhan Cilacap (*Verslag over de Staatsspoorwegen in Nederlandsch Indie 1890* (1891)). Bagi perkebunan tebu maupun pabrik gula, keberadaan trem yang menembus pedalaman Banyumas dirasa sangat penting dalam rangka pengembangan industri perkebunan serta untuk pengangkutan hasil pabrik gula. Kenyataan inilah yang dalam masa-masa selanjutnya menjadi salah satu daya tarik pihak swasta untuk menanamkan modal di wilayah Banyumas dalam sektor transportasi modern sehingga beberapa pihak swasta berebut untuk menanamkan modalnya di Banyumas dalam sektor transportasi.

Sejak pabrik gula Klampok berdiri pada tahun 1889, sangat dirasakan bahwa sistem transportasi yang memadai merupakan sebuah kebutuhan yang sangat mendesak. Sementara itu perdebatan mengenai siapa yang harus mengelola perkeretaapian di Banyumas terus berlangsung di Belanda. Beberapa perusahaan swasta yang mengajukan konsesi kepada pemerintah belum menampakkan hasil yang memuaskan. Hal ini sangat merisaukan pabrik gula karena kebutuhan untuk mengangkut segala kebutuhan pabrik serta untuk mengangkut hasil ke pelabuhan semakin mendesak. Oleh karena itu, pada tanggal 23 Agustus 1891 J.F. de Ruyter de Widlt, pengelola pabrik gula Klampok melayangkan surat kepada pemerintah Belanda untuk segera melakukan penyambungan jaringan kereta api negara SS dengan sebuah jaringan khusus yang menuju ke pedalaman Banyumas (Reitsma, 1915:29). Pada saat itu, pabrik gulalah yang paling punya kepentingan dengan dibangunnya jaringan kereta api ke pedalaman.

Pada tanggal 24 April 1894 dengan sebuah surat keputusan, Ratu Belanda mengesahkan rancangan akta pendirian *NV Serajoedal Stoomtram Maatschappij* yang terkenal dengan sebutan SDS. Pada tanggal 30 April 1894 secara resmi berdiri NV. SDS yang berkedudukan di 's Gravenhage yang akan mengeksploitasi jalan kereta api di pedalaman Banyumas (*Serajoedal Stoomtram Maatschappij Verslag over het Jaar 1895*). Karena rute yang akan dibangun adalah rute pendek, kereta api yang akan melewati jalur ke pedalaman Banyumas adalah jenis trem bertenaga uap, yaitu kereta api yang dikhususkan untuk jalur jalan pendek.

Perusahaan ini dipimpin oleh C.L.J. Martens yang menjabat sebagai direktur dan A. Oltmans sebagai sekretaris. Dewan komisaris terdiri dari Mr. F.S. Van Nierop sebagai ketua berkedudukan di Amsterdam, Mr. A.F.K Hartogh sebagai sekretaris berkedudukan di Amsterdam. Anggota terdiri atas B.L. Gompertz berkedudukan di Amsterdam, A. Van Hoboken Van Cortgene berkedudukan di Rotterdam, H.J. de Marez Oijens berkedudukan di Amsterdam, serta Mr. F.J.H. De Wetstein Pfister yang berkedudukan di 's-Gravenhage. Sebagai kepala perwakilan perusahaan Hindia Belanda adalah J.A. Van Delden yang berkedudukan di Batavia serta Ir. C.Groll yang menjabat sebagai kepala instansi yang berkedudukan di Purwokerto (*Serajoedal Stoomtram Maatschappij Verslag over het Jaar 1895*).

Bulan Mei 1895 dengan modal sebesar F 1.500.000,00 jalan kereta api lembah Serayu mulai dikerjakan dibawa pimpinan Ir. C. Groll. Pada bulan Juli 1895 Ir. C. Groll diganti oleh C.J.N. Bijvanck yang sebelumnya bekerja di proyek pemasangan kereta api negara di Priangan (Reitsma, 1915:40). Rute jalur kereta api yang dibangun hampir sama seperti yang diusulkan Kempees. Bedanya jalur ke Purbalingga dalam proyek ini hanyalah jalur cabang dari Banjarsari, dan setelah di Purbalingga jalur ini buntu. Secara berturut-turut jalur yang dibangun pada tahap pertama meliputi Maos-Purwokerto-Sokaraja-Banjarasari-Purwareja-Banjarnegara (*Serajoedal Stoomtram Maatschappij Verslag over het Jaar 1895*). Jalur tersebut hampir persis menyusuri Sungai Serayu sejak dari Maos sampai Purwokerto. Yang pasti jalur trem ini tidak meninggalkan atau tidak jauh dari pabrik-pabrik gula yang ada di Banyumas karena dari pabrik-pabrik gula inilah nantinya pengangkutan rutin akan dilakukan. Di samping itu juga karena sebelumnya pihak pabrik gulalah yang sering menyampaikan usulan tentang perlunya dibuat sebuah sistem pengangkutan yang modern dan cepat.

Satu tahun setelah proyek ini dikerjakan, trem siap untuk dioperasikan. Berturut-turut jalan cabang Maos-Purwokerto dibuka untuk umum tanggal 16 Juli 1896. Jalur Purwokerto-Sukorejo dibuka pada tanggal 5 Desember 1896, Jalur



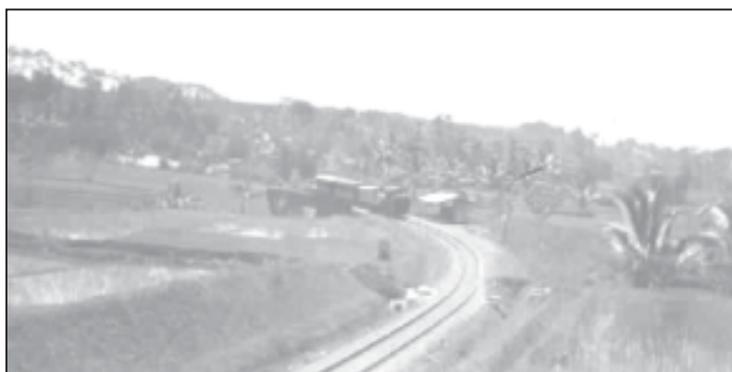
Jembatan Kereta Api milik *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* (NV. S.D.S.) yang melintasi Sungai Serayu di sekitar Purwareja-Klampok pada tahun 1920

Sokaraja-Purwareja dibuka pada tanggal 5 Juni 1897, dan Jalur Purwareja-Banjarnegara dibuka pada tanggal 18 Mei 1898, setelah sebelumnya diujicobakan terlebih dahulu untuk pengangkutan barang milik pemerintah (*Serajoedal Stomtram-Maatschappij Verslag Over het Jaar 1900*, 1901:bijlage 4). Untuk selanjutnya di samping mengoperasikan gerbong barang, perusahaan ini juga mengoperasikan gerbong penumpang untuk masyarakat umum, yang terdiri dari gerbong kelas satu, kelas dua, dan kelas tiga.

Dalam pengembangan selanjutnya perusahaan ini berpikir untuk memperluas aktivitasnya. Perwakilan utama di Hindia Belanda pada tanggal 12 Mei 1898 minta konsesi tambahan bagi S.D.S untuk membuka dan mengeksploitasi cabang yang muncul dari Banjarsari menuju arah timur laut ke Kota Purbalingga. Alasan yang dipakai adalah bahwa sepanjang lintasan ini terdapat dua pabrik gula, yaitu pabrik gula Kalimanah dan pabrik gula Bojong yang membutuhkan keberadaan kereta api. Permintaan ini dikabulkan lewat Surat Keputusan Pemerintah tanggal 22 September 1898 No.19 (Reitsma, 1915:40). Namun, pemerintah meminta syarat kepada pihak S.D.S. untuk membuka kota Banyumas bagi jalur trem ini karena Kota Banyumas mempunyai peranan penting bagi pemerintah. Di kota ini terdapat kantor residen dan memerintah seorang bupati. Diharapkan dengan dibukanya kota ini bagi jalur

trem, urusan pemerintahan menjadi lebih lancar. Namun, syarat dari pemerintah ini tidak dituruti oleh S.D.S. Lewat suratnya tanggal 31 Mei 1899 No.7 mereka minta kepada pihak pemerintah untuk mencabut syarat tersebut karena untuk membuka Kota Banyumas dari jalur trem akan memakan biaya yang sangat besar, sementara keuntungan yang akan didapatkan dari jalur itu hampir pasti tidak ada. Permintaan itu hanya dikabulkan oleh pemerintah lewat sebuah jawaban yang diberikan tanggal 26 Juni 1899. Segera setelah itu jalur dari Banjarsari ke Purbalingga dibuat. Pada tanggal 1 Juli 1900 jalur ini mulai dioperasikan dan dibuka untuk umum. Penolakan untuk membuka jalur kota Banyumas menandakan bahwa perusahaan transportasi tersebut lebih mementingkan kepentingan ekonomi perusahaannya dibandingkan kepentingan pemerintah (Reitsma, 1915:40-41).

Memasuki dekade kedua abad ke-20, daerah pedalaman yang kaya dengan hasil perkebunan dan pertanian yaitu Wonosobo masuk pula ke dalam jaringan transportasi trem milik S.D.S. Jaringan trem Maos - Banjarnegara pada akhirnya diperpanjang sampai ke Wonosobo. Pada tahun 1917 jaringan Banjarnegara-Wonosobo dibuka untuk umum. Jaringan tambahan ini sangat penting mengingat daerah Wonosobo sebelah utara (Dieng) merupakan penghasil tembakau yang sangat potensial. Sebelumnya, pengiriman tembakau ke Batavia dilakukan melalui jalan darat



Sebuah kereta api milik S.D.S. sedang berhenti di sebuah halte. Di beberapa tempat jalur milik S.D.S. memiliki kemiringan yang cukup tinggi sehingga rel dibuat berkelok-kelok.

lewat Pekalongan. Padahal, jalan darat melalui jalur ini sangat sulit, karena harus melewati daerah pegunungan Kali Bening. Di antara jalur Banjarnegara - Wonosobo terdapat beberapa halte dan stasiun yang masing-masing terdapat di Banjarnegara, Sokanandi, Singomerto, Sigaluh, Prigi, Bandingan, Bojanegara, Tunggoro, Selokromo, Krasak, Selomerto, Penawangan, dan Wonosobo.

MOBILITAS PENDUDUK

Tumbuhnya kota-kota, semakin melebarnya wilayah-wilayah pemukiman, serta tersedianya sarana transportasi yang modern tentu memancing mobilitas penduduk secara horisontal. Kota telah menjadi daya tarik tersendiri untuk dikunjungi orang karena di tempat ini beberapa fasilitas yang dibutuhkan penduduk tersedia, terutama fasilitas perekonomian. Pasar, toko-toko, pabrik, kantor-kantor merupakan tempat-tempat yang selalul rutin dikunjungi orang. Sedangkan wilayah pemukiman yang semakin melebar ke wilayah-wilayah pinggiran merupakan salah satu tempat dimana penduduk melakukan mobilitas ke perkotaan. Mobilitas yang terjadi adalah mobilitas penduduk yang sifatnya permanen atau sering disebut sirkulasi (Mantra, 1986:174).

Perbaikan atau semakin modernnya prasarana transportasi yang menghubungkan desa dengan desa, desa dengan kota, atau kota dengan kota lainnya merupakan salah satu pendorong terpenting terjadinya mobilitas sirkuler bagi para migran. Dengan tersedianya sarana, banyak orang dari desa pergi ke desa lain atau ke kota dan sebaliknya orang-orang kota ke desa atau ke kota lain dengan cepat dan mudah. Tingginya tingkat mobilitas orang dan barang dari desa ke kota atau sebaliknya dapat dilihat dari tingginya frekuensi kendaraan yang menghubungkan desa dengan kota, yang hampir setiap kali jalan sarat dengan penumpang.

Dengan beroperasinya kereta api di Banyumas terutama trem milik S.D.S., dapat diketahui seberapa tinggi mobilitas baik orang maupun barang di tempat ini. Masyarakat yang

memanfaatkan jasa transportasi trem lintas lembah Serayu ini memang sangat beragam. Untuk mengetahui tingkat mobilitas penduduk terutama dikaitkan dengan beroperasinya trem swasta di lembah Banyumas, tahun 1905 Komite Kesejahteraan melakukan pengukuran di beberapa stasiun dan halte. Pengukuran yang dilakukan selama sepuluh hari berturut-turut pada beberapa halte di Purwokerto memberikan hasil bahwa sarana trem setiap hari rata-rata dimanfaatkan oleh 1610 orang untuk tujuan mengunjungi keluarga, 340 orang untuk pergi ke pasar, 420 orang untuk berdagang di daerah lain, dan 850 orang untuk tujuan lain (*Samentrekking van de Afdeelingverslagen over de Uitkomsten der Onderzoekingen Naar Ket Vervoerwezen In de Residentie Banjoemas*, 1906:10).

Pengukuran di stasiun Purbalingga menunjukkan bahwa di sana per hari rata-rata 112 orang naik trem, 26 orang di antaranya adalah pedagang. Penumpang yang turun di stasiun ini ada 145 orang, 37 orang di antaranya adalah pedagang. Di Banjarnegara dari tanggal 19 sampai 31 Juli 1904 jumlah orang yang naik trem antara pasar Binarong sampai Banjarnegara sebanyak 3.251, termasuk di antaranya 1662 orang pedagang, 1.508 orang melakukan kunjungan keluarga dan 81 orang untuk melakukan kunjungan kerja. Pada tahun 1903 jumlah masyarakat pribumi yang berangkat serta tiba di Banjarnegara berjumlah 87.413 orang, di Pucang 22.601 orang, di Mantrianom 33.958 orang dan di Pasar Binarong 14.604 orang. Mereka adalah penduduk setempat serta penduduk luar yang sengaja datang ke tempat ini untuk berbagai keperluan. Penduduk memang lebih banyak memanfaatkan jasa angkutan kereta api dibanding angkutan lainnya. Di samping cepat dan praktis, tarifnya juga murah. Untuk tiap kilometer, penumpang hanya dikenai tarif satu sen dan tarif gratis bagi barang bawaan yang dipikul (*Samentrekking van de Afdeelingverslagen over de Uitkomsten der Onderzoekingen Naar Ket Vervoerwezen In de Residentie Banjoemas*, 1906:11).

Di Cilacap di sejumlah stasiun dan halte selama 10 hari (kecuali stasiun Maos) sekitar

9.332 orang pribumi memanfaatkan kereta api negara dan 1.479 orang memanfaatkan trem S.D.S. Dari jumlah tersebut yang memanfaatkan kereta api untuk sarana angkutan kerja ternyata hanya 1 %, sisanya adalah orang-orang yang akan pergi ke pasar atau sekedar untuk berkunjung ke tempat-tempat tertentu (*Samentrekking van de Afdeelingverslagen over de Uitkomsten der Onderzoekingen Naar Ket Vervoerwezen In de Residentie Banjoemas*, 1906:11).

Walaupun banyak pedagang yang memanfaatkan sarana angkutan modern ini, tetapi kebanyakan yang naik kereta api adalah para pedagang kelas menengah. Pedagang pribumi yang hanya berjualan secara kecil-kecilan di pasar, mereka enggan naik kereta api karena tarifnya dianggap mahal. Mereka lebih suka berjalan kaki dengan memikul atau menggendong barang dagangan. Padahal, secara umum tarif kereta api sebenarnya sangat murah. Namun, sebagian orang lebih suka memilih jalan kaki daripada harus mengeluarkan ongkos untuk naik kereta api (*Samentrekking van de Afdeelingverslagen over de Uitkomsten der Onderzoekingen Naar Ket Vervoerwezen In de Residentie Banjoemas*, 1906:12).

Walaupun pada tahun 1920-an kendaraan bermotor selain kereta api sudah mulai ada dan beroperasi untuk umum, masyarakat masih banyak yang memilih kereta api sebagai alat angkut sehingga ketika awal-awal beroperasinya bis, kendaraan ini tidak begitu laku, sedangkan penumpang kereta api tetap tinggi. Untuk tahun 1920 saja selama satu tahun jumlah penumpang yang naik trem S.D.S. di seluruh halte dan stasiun sebanyak 2.825.073 orang (*Serajoedal Stoomtram-Maatschappij Verslag over het Jaar 1921*, (1921)). Dari tahun ke tahun jumlah masyarakat yang bepergian dengan jenis angkutan ini memang tidak tetap dan cenderung fluktuatif. Untuk mengetahui seberapa banyak jumlah penduduk yang memanfaatkan alat angkut kereta api di masing-masing daerah dapat dilihat pada tabel 1

Dari tabel 1 dapat diketahui betapa kereta api telah menjadi alat angkut yang efektif. Tiap

tahun satu juta lebih masyarakat Banyumas memanfaatkan jasa kereta api. Bahkan, pada tahun 1920 dalam satu tahun trem S.D.S., membawa hampir tiga juta penumpang dari seluruh halte dan stasiun. Baru setelah tahun 1920, jumlah masyarakat yang menggunakan jasa trem cenderung mengalami penurunan. Hal ini disebabkan masyarakat mulai senang menggunakan jasa angkutan mobil untuk bepergian antar kota. Meskipun demikian pada tahun 1926 terjadi kenaikan lagi. Pada tahun tersebut 2.039.099 orang naik trem S.D.S. dan pada tahun 1928 naik lagi menjadi 2.586.305 (*Serajoedal Stoomtram-Maatschappij Verslag over het Jaar 1927 & 1928* (1928-1929)).

Untuk mengangkut penumpang sejumlah yang tercantum dalam tabel 1, pihak S.D.S. selama tahun 1920 mengoperasikan gerbong sejumlah 13.553 buah. Dari jumlah tersebut dirinci, untuk lintasan Maos - Banjarnegara, yang meliputi lintasan Banjarsari - Purbalingga, dioperasikan gerbong sebanyak 9.895 buah, dan untuk lintasan Banjarnegara - Wonosobo sebanyak 3.658 buah (*Serajoedal Stoomtram-Maatschappij Verslag over het Jaar 1920* (1921)). Apabila dirata-rata, dalam setiap hari pihak S.D.S mengoperasikan gerbong sebanyak 37 buah untuk lintasan Maos-Wonosobo.

Memasuki tahun 1930-an dunia dilanda krisis ekonomi yang sangat hebat. Tidak terkecuali wilayah Banyumas, ikut terkena dampak dari gejolak global tersebut. Menurut catatan S.M. Gandasubrata dampak krisis global ini mulai terasa menghebat di Banyumas mulai sekitar tahun 1933 (Gandasubrata, 1952:3). Dalam babad Banyumas yang ditulis oleh Poerwasoepardja (1932:69) digambarkan keadaan wilayah Banyumas sebagai berikut.

“ Ing wekdal semangke, menggah ingkang katingal ing poendi-poensi sampoen sarwa-sarwi sae, ing bawah Tjilatjap, radinipoen sisih ler ingkang sawaoenipoen rekaos menggah ing tijang kekesahan, sapoenika saking tanah Pasoendan anglangkoengi Madjenang teros dateng Wangon bawah Djatilawang (Poerwakerta) sampoen kenging kangge lampah motor, nanging djamanipun saweg soesah, rekaos,

pabrik-pabrik bade sami toetoep sadaja, tatedan roepi-roepi kawedalaning doesoen mirah sanget. Tijang katah karepotan ageng bab pembajaran paos, ngantos langkah saking wektoenipoe, n tansah dereng sami saged loenas”

(Pada saat ini, di mana-mana yang kelihatan serba baik, di Cilacap, jalan sebelah utara yang sebelumnya sangat menyulitkan bagi orang yang

bepergian, saat ini dari Pasunden melewati Majenang dan Jatilawang sudah dapat dilalui kendaran bermotor, tetapi saat ini zamannya sedang sulit, pabrik-pabrik akan ditutup semua, bahan makanan dari pedesaan harganya murah sekali. Masyarakat kesulitan untuk membayar pajak sampai melewati batas yang ditentukan.)

Tabel 1. Jumlah Orang yang Naik dan Turun di Setiap Halte dan Stasiun S.D.S Tahun 1920-1924

Stasiun	Tahun				
	1920	1921	1922	1923	1924
Mace ¹⁾	347.169	303.442	243.214	193.266	164.417
Pasar Mace	28.094	28.807	20.406	13.810	12.367
Gempang	46.846	39.791	30.623	17.239	13.718
Sampang	281.035	234.764	116.116	136.726	98.790
Gambusari	74.186	63.316	44.467	36.266	31.642
Mantirawang	3.873	3.699	3.807	3.806	3.094
Polikraja	302.646	192.703	146.766	124.921	102.696
Karanggede	26.888	26.699	21.866	16.260	13.636
Purastawati	817.010	888.170	488.238	373.813	322.236
Pasar Purastawati	186.133	169.371	126.881	86.826	77.288
Bangkaagung	11.890	12.437	12.892	8.320	6.894
Solanaja	693.646	681.668	446.130	362.581	306.897
Banjarsari	272.635	219.030	162.614	130.436	106.562
Muning	48.651	37.069	26.113	22.660	17.972
Karangasari	53.269	42.668	32.690	27.866	21.364
Karangkon	46.637	34.716	27.666	23.266	24.011
Purwanja	227.660	216.210	176.666	146.666	124.272
Gendulikor	46.667	46.667	36.464	21.466	16.764
Bantar	11.664	12.441	6.612	7.112	4.474
Mandiraja	122.437	123.647	96.664	62.646	72.666
Purwanegara	142.466	127.306	101.716	61.666	79.726
Gumilang	53.216	26.644	22.666	20.446	17.212
Pasar Binarong	46.664	42.664	36.644	30.676	21.762
Mantiranom	192.337	169.416	141.166	116.766	101.664
Pyoang	46.641	42.206	34.614	26.216	24.664
Wangan	21.661	21.234	16.746	12.167	7.662
Banjarnegara	416.476	391.366	320.447	271.736	224.326
Solanandi	27.307	21.164	16.726	13.324	9.077
Sigapenta	176.664	169.466	127.263	106.466	87.342
Sigakih	46.662	46.422	36.476	30.666	27.676
Pigi	33.666	27.663	26.666	20.666	16.666
Baniligan	66.667	64.633	30.661	26.612	24.632
Bojanegara	6.666	6.161	6.626	3.661	3.666
Tunggara	76.662	72.663	66.640	42.626	37.667
Selakusan	112.766	110.670	61.426	76.446	71.661
Krasak	46.43	36.666	26.164	17.700	14.016
Solanarta	53.663	53.666	36.374	24.377	21.346
Panuwangan	6.761	6.066	5.636	4.361	3.733
Wonosobo	226.666	216.276	166.641	132.166	117.667
Jompo	61.266	57.776	46.613	36.112	31.666
Kalimanah	56.332	51.326	36.346	26.644	23.644
Purbalingga	416.050	397.266	303.646	253.336	226.641
JUMLAH	2.826.073	2.521.660	1.894.136	1.614.746	1.366.636

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

Sebagai akibat depresi yang melanda dunia, dalam tahun 1933 pabrik gula Kalibagor, Klampok, Purwokerto, Sumpiuh, dan Bojong ditutup. Penutupan pabrik gula tersebut membawa dampak sosial yang sangat besar. Biasanya pabrik-pabrik tersebut tiap tahunnya rata-rata mengeluarkan uang satu juta rupiah untuk sewa tanah, gaji pegawai, dan buruh. Kontrak-kontrak sewa tanah dibatalkan dan petani diharuskan mengembalikan uang persekot yang telah diterimanya. Ribuan orang kehilangan mata pencahariannya. Bersamaan dengan ini, panen padi gagal akibat musim kemarau yang panjang serta terserang hama tikus (Gandasubrata, 1952:3).

Kondisi perekonomian masyarakat yang sangat buruk telah membawa dampak yang besar terhadap mobilitas penduduk. Pabrik dan perkebunan yang semula sebagai salah satu tempat yang dituju oleh masyarakat, sudah ditutup. Jumlah penduduk yang bepergian dengan kereta api juga menurun tajam. Tahun 1932 jumlah penumpang trem SDS hanya 888.048 orang dan tahun 1934 turun lagi menjadi 567.856 orang, jumlah terendah selama trem SDS beroperasi di Banyumas (*Serajoedal Stoomtram-Maatschappij Verslag over het Jaar 1932-1934* (1933-1935)).

Dalam perkembangan selanjutnya sejalan dengan membaiknya kondisi perekonomian jumlah orang yang bepergian dengan kereta pun naik. Tahun 1939 penumpang S.D.S sudah menjadi 1.216.687 orang. Pada tahun 1936 pabrik gula Kalibagor mulai aktif kembali. Buruh mulai bekerja lagi dan para petani juga menerima uang untuk sewa tanah-tanah mereka dari pabrik gula.

MOBILITAS BARANG

Pada awalnya yang paling berkepentingan atas beroperasinya trem SDS adalah para pengusaha swasta yang mengelola pabrik gula di Karesidenan Banyumas. Namun, tidak dapat dipungkiri bahwa dalam perkembangan selanjutnya kereta api juga menjadi alat angkut bebas. Baik masyarakat umum maupun pengusaha lain banyak memanfaatkan alat angkut untuk

mengangkut barang-barang mereka. Barang-barang yang diangkut dengan kereta api dapat digolongkan menjadi tiga bagian. Pertama, barang-barang yang diperlukan oleh masyarakat Banyumas. Barang-barang tersebut didatangkan dari luar Banyumas, seperti mebel, semen, bahan bangunan. Barang-barang lain untuk keperluan pabrik gula dan perkebunan tebu berupa mesin-mesin, barang logam, bahan bakar, batu gamping dan pupuk. Sebagian besar barang-barang ini diimpor dari luar negeri. Kedua, barang-barang milik penduduk yang dibawa dari satu tempat ke tempat lain di wilayah Banyumas dan biasanya berwujud barang dagangan. Ketiga, barang-barang yang diangkut keluar dari Banyumas, yaitu barang-barang hasil perkebunan, barang hasil kerajinan rakyat, binatang ternak, kulit binatang dan produk pabrik gula termasuk sirup dan alkohol (Martens, 1897:9).

Jenis barang yang pertama dan ketiga diangkut dengan kereta khusus, yaitu kereta barang. Sedangkan untuk jenis barang kedua karena merupakan barang bawaan pedagang atau orang yang bepergian, diikutkan dalam kereta penumpang. Pada awal dioperasikannya kereta api, jenis serta jumlah barang yang dimuat dengan alat angkut ini masih relatif sedikit dan kebanyakan milik pabrik gula. Hal tersebut tercantum dalam tabel 1 di atas.

Dari tabel tersebut, dapat diketahui bahwa pada awal beroperasinya trem S.D.S., secara kuantitatif barang-barang yang diangkut paling banyak adalah milik pabrik gula baik yang dibawa masuk ke Banyumas maupun barang yang dibawa ke luar Banyumas. Pada tahun tersebut trem SDS baru melayani rute Maos sampai Sokaraja sehingga sangat wajar apabila barang yang dibawa kebanyakan milik pabrik gula terutama pabrik gula Kalibagor.

Ketika jalur trem diperluas sampai ke Banjarnegara, jenis muatan pun menjadi variatif tidak hanya barang-barang yang ditentukan oleh pabrik gula saja, tetapi juga barang-barang yang dibutuhkan masyarakat luas (Raitsma, 1915:47). Berbagai jenis barang yang diangkut trem S.D.S. setelah tahun 1910 adalah sebagaimana tercantum dalam daftar di bawah ini.

Tabel 2. Jenis Barang yang Diangkut Trem S.D.S. setelah tahun 1910

No	Diangkut ke Banyumas	No	Barang diangkut dari Banyumas
1.	Cai dan bahan cai	1.	Tembikar
2.	Minuman	2.	Kopra
3.	Karung pembungkus gula	3.	Genting
4.	Barang keperluan rumah tangga	4.	Gambir
5.	Mesin dan barang logam	5.	Soyur dan buah
6.	Mebel dan perkakas rumah tangga	6.	Damar
7.	Minyak pelumas	7.	Kayu balok
8.	Minyak tanah	8.	Kayu
9.	Pupuk	9.	Kulit
10.	Gerobak / karota	10.	Kedelai
11.	Batu bara	11.	Kina
12.	Tebu	12.	Kopi
13.	Bibit tebu	13.	Bungkil
14.	Ikan	14.	Kuda dan ternak lain
15.	Gemuk	15.	Padi
16.	Lilin	16.	Geras
17.	Besi dan logam lain	17.	Rotan
18.	Sabun	18.	Gula
19.	Garam	19.	Tembakau
20.	Topung	20.	Teh
21.	Kalk	21.	Barang anyaman
22.	Mesin-mesin	22.	Es
23.	Kertas	23.	Anjing kayu
24.	Beruang	24.	Kapas
25.	Korek api	25.	Sirup tebu
26.	Amunisi	26.	Sampah
27.	Ter dan sapal	27.	Indigo
28.	Bensin	28.	Rempah-rempah
29.	Batu kapur	29.	Tanaman hias
30.	Pasir	30.	Ubi kayu
31.	Makanan ternak	31.	Bintang unggas
		32.	Kerbang
		33.	Wijen
		34.	Meryan
		35.	Sekam

Sumber : Serajoedal Stoomtram Maatschappij Verslag over het Jaar 1920, (Utrecht: J. Van Boekhoven, 1911).

Banyaknya barang yang didatangkan dari luar daerah di samping dimaksudkan untuk memenuhi kebutuhan orang-orang Eropa juga untuk memenuhi kebutuhan penduduk pribumi yang ada di Banyumas. Tahun 1920 seluruh penduduk Eropa yang tinggal di Banyumas berjumlah sekitar 2.083 orang yang sebagian besar tinggal di Cilacap dan Purwokerto (*Uitkom-sten der in de Maand November 1920 Gehouden Volkstelling*, Deel II Tabellen, 1922:76-79).

Barang-barang yang diangkut dari Banyumas yang volumenya terbanyak dalam setiap tahunnya adalah gula dan kopra. Kedua barang ini merupakan komoditas ekspor terpenting

daerah Banyumas setelah era kopi berakhir. Pada tahun 1929 saja selama satu tahun trem S.D.S. memuat 94.231 ton gula dan 16.486 ton kopra (*Serajoedal Stoomtram-Maatschappij Verslag over het Jaar 1929* (1929)). Dalam tujuh bulan pertama tahun 1932, pengangkutan kopra dari pedalaman Banyumas ke Pelabuhan Cilacap mengalami kenaikan yang sangat berarti. Hal ini dapat dilihat dari kenaikan jumlah kopra yang diangkut dari beberapa stasiun milik S.D.S. ke pelabuhan Cilacap sebagaimana tercantum dalam Tabel di atas.

Kenaikan jumlah pengangkutan kopra tahun 1932 dari tahun 1931 di samping karena

Tabel 3. Perbandingan Jumlah Kopra yang Diangkut dari Beberapa Stasiun S.D.S. ke Pelabuhan Cilacap tahun 1931-1932 (Dalam Ton)

Bulan	Banjarnegara		Mandiraja		Purwareja		Purbalingga	
	1931	1932	1931	1932	1931	1932	1931	1932
Januari	-	-	7	40	15	66	56	90
Pebruari	-	8	13	68	8	115	110	252
Maret	-	-	-	48	16	56	35	140
April	-	-	-	23	-	23	73	51
Mei	-	-	-	11	-	56	8	47
Juni	-	77	-	-	-	100	26	108
Juli	-	40	22	70	49	188	33	107

Sumber : Lampiran Surat Administratur S.D.S. Purwokerto kepada Kantor Pusat S.D.S. di Semarang, 14 September 1932, Lihat Susanto Zuhdi, op. cit., hal. 83.

permintaan yang tinggi dari pasaran luar negeri, juga didorong oleh adanya kenaikan harga kopra di pasaran wilayah Banyumas. Sejak bulan Januari sampai bulan April harga kopra melonjak dari F 5,50 per pikul menjadi F 7,25 per pikul. Dengan kondisi ini maka pasar-pasar yang ramai oleh perdagangan kopra seperti pasar Bukateja kebanjiran kopra dari daerah pedesaan sekitarnya.

MASA SURAM

Krisis dunia yang mulai terasa di Banyumas pada tahun 1933 juga mengalami volume pengangkutan barang kereta api S.D.S. Apalagi, hampir seluruh pabrik gula di Karesidenan Banyumas menghentikan produksinya atau walaupun masih memproduksi sangat sedikit karena pasaran gula di luar negeri turun drastis sehingga para pengusaha gula mengubah orientasi pasar mereka. Mereka lebih memfokuskan penjualan di dalam negeri. Gula tidak lagi dikirim ke pelabuhan Cilacap, tetapi ke wilayah-wilayah pedalaman Banyumas. Sebagai contoh, pabrik gula di Purwokerto telah menjual kira-kira 2.000 kantong gula yang masing-masing berisi 100 Kg, kepada pedagang Cina di Banjarnegara, Klampok, Sokaraja, Gombong dan Cilacap (*Serajoedal Stoomtram-Maatschappij Verslag over het Jaar 1929*, (1929)).

Rendahnya harga gula yang hanya F 0,09 – F 0,10 per Kg, dianggap tidak sebanding dengan biaya pengangkutan yang selama ini menggunakan trem S.D.S. sehingga kesempatan ini diambil

oleh angkutan mobil truk yang biayanya dianggap lebih murah. Dari alasan tersebut pada tahun 1933 gula diangkut untuk antar kota oleh trem SDS hanya 13.077 ton. Tentu saja kondisi ini membuat pihak S.D.S. mengalami kerugian. Di samping angkutan barang berkurang, penumpang juga merosot tajam. Apabila pada tahun 1930 jumlah muatan masih berjumlah 245.240 ton, pada tahun 1933 tinggal seperlimanya, yaitu 48.129 ton. Semula hampir disetiap halte dan stasiun ada barang yang dibongkar dan dimuat, pada tahun 1933 aktivitas ini hanya terjadi di stasiun yang cukup besar. Volume barangnya pun sangat sedikit. Penurunan bongkar muat barang yang sangat drastis terjadi di stasiun Purwokerto, Sokaraja, Purwareja, Kalimanah, dan Purbalingga. Kelima stasiun ini merupakan stasiun yang penting dan biasanya jumlah barang yang dibongkar dan dimuat di stasiun ini adalah yang terbanyak. Hal ini disebabkan letaknya di lokasi pabrik gula. Penurunan aktivitas bongkar muat di lima stasiun ini terjadi karena sejak tahun 1933 seluruh pabrik gula yang ada menghentikan kegiatannya, sehingga walaupun terjadi aktivitas bongkar muat adalah untuk hasil produksi tahun sebelumnya serta barang-barang kebutuhan untuk karyawan. Akibat krisis dunia yang menjadi-jadi, pengusaha gula di Banyumas telah mengeluarkan kebijakan untuk sementara menghentikan seluruh aktifitas pabrik dan perkebunan (Gandasubrata, 1952:3).

Terjadinya penurunan jumlah penumpang dan barang yang diangkut oleh trem S.D.S.

menjadikan perusahaan perkeretaapian di Banyumas ini mengalami penurunan pendapatan yang sangat tajam pula. Hal ini dapat dilihat pada Tabel di bawah.

Tahun 1933 merupakan tahun terjelek bagi perusahaan ini. Setelah tahun-tahun tersebut,

terduga adalah yang terakhir, mengingat begitu cepat perubahan yang terjadi di berbagai tempat persinggahan trem. Tempat-tempat tersebut berkembang sedemikian rupa karena menjadi tempat berkumpulnya masa dalam jumlah besar, yaitu para penumpang trem baik yang naik

Tabel 4. Pendapatan N.V. Serajoedal Stoomtram-Maatschappij dari Pengoperasian Trem Tahun 1929-1934 (Gulden)

Tahun	Pendapatan kantor	Biaya Operasional	Pendapatan Bersih
1929	1.477.767,93	664.031,54	813.736,39
1930	1.137.668,54	614.836,32	522.832,22
1931	902.609,18	531.891,28	370.717,90
1932	821.391,33	393.807,89	427.583,44
1933	343.218,80	313.687,98	29.530,82
1934	353.289,74	266.700,75	86.588,99

Sumber: Diolah dari Serajoedal Stoomtram-Maatschappij N.V., *Overzicht der Geldelijke Uitkomsten van De Oprichting der Maatschappij of tot en Met Het Jaar 1934*, (Utrecht: J. Van Boekhoven, 1935).

sejalan dengan kondisi perekonomian dunia yang berangsur-angsur membaik, keuangan N.V. S.D.S pun ikut membaik pula walaupun tidak sebaik tahun-tahun sebelum terjadi depresi ekonomi.

Pada tahun 1936 pabrik gula di Karesidenan Banyumas dibuka kembali, tetapi hanya satu yaitu pabrik gula Kalibagor, sementara beberapa pabrik yang lainnya harus menerima nasib yang tidak mengenakkan, yaitu ditutup untuk selamanya. Pada tahun 1938 perusahaan trem ini telah memperoleh keuntungan dari pengoperasian kembali kereta api, yaitu sebesar F 163.829,89 dan tahun 1939 naik menjadi F 171.371,68 (*Serajoedal Stoomtram-Maatschappij Verslag over het Jaar 1920-1924 (1920-1924)*).

SIMPULAN

Keberadaan trem S.D.S di wilayah Banyumas tidak dapat dipungkiri telah mendorong berbagai perubahan. Perubahan tersebut antara lain mobilitas barang yang semakin lancar dibandingkan masa-masa sebelumnya, mobilitas manusia yang semakin dinamis, serta berbagai perubahan tipologi wilayah di sepanjang jalur yang dilewati. Perubahan yang sangat tidak

maupun yang turun. Proses “pengkotaan” atau urbanisasi banyak terjadi di halte-halte atau stasiun yang semula hanyalah kawasan pedesaan biasa atau kota kecil. Pasar-pasar kecil muncul, sementara pasar dan kota-kota yang sebelumnya telah ada menjadi berkembang sedemikian rupa melebihi apa yang diramalkan sebelumnya, atau justru tidak pernah diramalkan sama sekali. Trem dan kereta api di banyak tempat telah menjadi pendorong perubahan yang amat revolusioner.

DAFTAR RUJUKAN

Gandasubrata, S.M. 1952. *Kenang-kenangan 1933-1950*, Jilid I. Rurukerto: Penerbit Seraju.

Gani, M. 1978. *Kereta Api Indonesia*. Jakarta : Deppen RI.

Mantra, Ida Bagus. 1985. *Pengantar Studi Demografi*. Yogyakarta: Nur Cahaya.

Martens, C.L.J. *Serajoedal Stoomtram Maatschappij*. Batavia : 's-Gravenhage, 1897

Poerwasoepradja, R. 1932. *Babad Banyumas*. Poerwakerta: TP.

Reitsma, S.A. 1915. *Enige Bladzijden Indische Spoorweg Politiek: De Lijn in het Serajoedal*. Tegal: J.D. De Boer.

———. 1928. *Reitsma, S.A. Korte Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor-en Tramwagen*. Weltervreden: G. Kolff & Co.

- Samentrekking van de Afdelingsverslagen over de Uitkomsten der Onderzoekingen Naar het Vervoerwezen In de Residentie Banjoemas.* 1906. Batavia: G.Kolff & Co.
- Serajoedal Stoomtram Maatschappij Verslag over het Jaar 1895.* 1901. Amsterdam: J.H. De Bussy.
- Serajoedal Stoomtram-Maatschappij Verslag over het Jaar 1900-1920.* 1901-1921. Amsterdam: J.H.De Bussy.
- Serajoedal Stoomtram-Maatschappij Verslag over het Jaar 1920-1924.* 1920-1921. Utrecht: J. Van Boekhoven.
- Serajoedal Stoomtram-Maatschappij Verslag over het Jaar 1929.* 1929. Utrecht: J. Van Boekhoven.
- Serajoedal Stoomtram-Maatschappij Verslag over het Jaar 1932-1934.* 1933-1935. Utrecht: J. Van Boekhoven.
- Serajoedal Stoomtram Maatschappij.* 1902. *Algemeen Overzichtskaart.* Technisch Reproductiebureau Broek en van Ghell Gildreester.
- Uitkomsten der in de Maand November 1920 Gehouden Volkstelling,* 1922. Deel II Tabellen. Batavia : Drukkerijen Ruygrok & Co.
- Verslag over de Staatspoorwegen in Nederlandsch Indie over het jaar 1888.* 1889. Batavia: Ogilvie & Co.
- Verslag over de Staatspoorwegen in Nederlandsch Indie 1890.* 1891. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- Zuhdi, Susanto. 1991. "Perkembangan Pelabuhan dan Kota Cilacap Jawa Tengah 1830-1940, " Tesis Program Pascasarjana UI, Jakarta.