

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Kabupaten Galuh menjadi salah satu wilayah yang mengalami perkembangan sangat maju dengan adanya jaringan kereta api. Pengangkutan hasil pertanian dan perkebunan dengan adanya jaringan kereta api menjadi lebih cepat dengan biaya lebih murah dibandingkan dengan pengangkutan sebelum adanya kereta api. Pengangkutan komoditi sebelum ada transportasi kereta api hanya menggunakan pedati yang ditarik oleh hewan. Pengangkutan menggunakan pedati membutuhkan biaya cukup besar sehingga membebani masyarakat Galuh dalam usaha menjual hasil panen.

Biaya operasional yang tinggi mengakibatkan masyarakat Galuh kesulitan untuk membayar pajak kepada pemerintah kolonial¹. Jaringan kereta api yang ada di Kabupaten Galuh mengakibatkan pergeseran penggunaan alat angkut. Pengangkutan hasil panen menggunakan pedati yang ditarik oleh hewan hanya sampai ke tempat gudang dekat stasiun sebelum diangkut menggunakan kereta api sampai ke tempat tujuan. Pengangkutan dari hasil perkebunan kopi di Panjalu akan diangkut menggunakan pedati sampai ke gudang dekat Stasiun Ciamis, setelah itu diangkut menggunakan kereta api sampai ke Banjar sebelum Kembali diangkut menuju Pelabuhan Donan yang ada di Cilacap².

Wilayah lain di Priangan mengalami perkembangan karena terdapat jalur kereta api yaitu Kabupaten Sukapura-Tasikmalaya yang memindahkan Ibukota

¹ S.A Reisma, *Staatspoor En Tramwegen in Nederlansch Indie 1875-1925*. Bandoeng:

² Leli Yulifar, *Kabupaten Galuh-Ciamis 1809-1942 (Pemerintahan, Sosial-Ekonomi, Dan Politik)*. Universitas Padjadjaran, 2014, hlm 56.

kabupaten yang awalnya di Manonjaya ke Tasikmalaya. Perpindahan Ibukota terjadi karena alasan ekonomi yaitu terkait dengan proses penanaman, penyimpanan dan pengiriman tarum³. Penanaman tarum dilaksanakan di daerah Gunung Galunggung dan gudang penyimpanannya terletak di daerah Pataruman lalu dikumpulkan ke Banjar sebelum kembali diangkut ke Pelabuhan Donan di Cilacap. Jaringan transportasi kereta api yang sudah terbangun di Kabupaten Tasikmalaya dapat meningkatkan efektifitas pendistribusian hasil panen komoditi tarum⁴.

Kabupaten Galuh memiliki peran penting dalam perkembangan kereta api pada masa Pemerintahan Kolonial. Kondisi tersebut diawali dari kebijakan tentang *cultuurstelsel* di Hindia Belanda. Hasil panen pertanian dan perkebunan yang melimpah harus diangkut menuju konsumen untuk dijual di pasar lokal maupun di pasar eropa. Kabupaten Galuh merupakan wilayah yang menerapkan *Cultuurstelsel*, dimana Kabupaten Galuh menjadi penghasil komoditas kopi, tebu, beras, dan tarum⁵. Kabupaten Galuh memiliki peran dalam pendistribusian komoditi karena terdapat gudang penyimpanan untuk menyimpan komoditi yang berasal dari Cirebon, Sumedang dan daerah lain untuk diangkut ke Banjar sebelum diangkut ke Cilacap.

Cultuurstelsel sukses besar sehingga hasil perkebunan dari komoditas-komoditas tanaman perdagangan semakin meningkat. Pemerintah Kolonial mulai

³ Aam Amaliah Rahmat, (2017). "Peranan Bupati R.A.A. Wiratanuningrat Dalam Pembangunan Kabupaten Tasikmalaya 1908-1937", *Jurusan Ilmu Sejarah Unpad*, Vol.9 No.3, hlm 347. Jenis tarum yang di tanam pada masa kolonial adalah tarum kembang yang memiliki kualitas baik pada waktu itu sebagai pewarna pakaian.

⁴ *Ibid.*, hlm 347.

⁵ Yulia Sofiani, *Gaya-Gaya Hidup Bupati-Bupati Galuh*. Yogyakarta: Ombak, 2012, hlm 29.

kewalahan untuk mengangkut hasil perkebunan yang terus meningkat setelah diterapkannya *Cultuutsetelsel*. Hasil perkebunan yang terus meningkat tidak diimbangi dengan alat angkut yang memadai serta jalan-jalan yang sudah dibangun sebelumnya sudah tidak dapat memenuhi kebutuhan angkutan⁶. Kondisi ini mengakibatkan proses pengangkutan hasil panen menjadi terhambat.

Pengangkutan hasil panen yang terhambat merupakan dampak dari kurangnya fasilitas pada sarana transportasi untuk pengangkutan hasil panen. Perkebunan Kabupaten Galuh kebanyakan terdapat di daerah pedalaman dan pegunungan yang memiliki medan sulit serta jarak yang jauh dengan Pelabuhan terdekat yaitu Pelabuhan Donan Cilacap. Kondisi alam inilah yang mengakibatkan pengangkutan hasil perkebunan menggunakan alat tradisional dinilai sudah tidak efektif. Kondisi alam serta hambatan-hambatan yang ada mengakibatkan banyak hasil panen menumpuk di gudang-gudang perkebunan dan banyak kapal menunggu di Pelabuhan Donan Cilacap.

Pemerintah bersama pihak swasta yang memiliki kepentingan untuk mengembangkan perkebunan mulai memikirkan untuk menggunakan alat transportasi yang lebih efisien dalam mengangkut hasil-hasil perkebunan. Pihak pemerintah maupun swasta yang merasa berkepentingan dalam sektor perkebunan di Hindia Belanda pada abad ke-19 mengusulkan untuk membangun jalan kereta api⁷. Pembangunan fasilitas kereta api dinilai sangat cocok mengingat daya angkutnya yang banyak dan jarak tempuh yang cepat serta dapat menembus

⁶ Mulyana, *Op.cit.*, hlm 2.

⁷ *Ibid.*, hlm 2.

berbagai keadaan geografis, baik itu pegunungan maupun daratan⁸. Usulan pembangunan jalur kereta api diharapkan dapat memberikan solusi dari hambatan yang dialami dalam pengangkutan hasil panen.

Pembangunan jaringan kereta api selain diharapkan menjadi solusi transportasi pengangkutan hasil panen juga memiliki kepentingan lain yaitu kepentingan militer. Hindia Belanda merupakan wilayah yang diperebutkan oleh negara-negara Eropa. Hal ini menyebabkan negara yang menduduki Hindia Belanda harus membangun pertahanan yang kuat dan memerlukan alat angkut yang efisien untuk mengangkut akomodasi yang dibutuhkan untuk memperkuat pertahanan.

Pada akhirnya terjadi perubahan dari rencana yaitu jalur berhasil dibelokan untuk melewati pusat kota Kabupaten Galuh. Dengan disetujuinya usulan ini, *Staatsspoorwegen*⁹ harus membangun jembatan untuk dapat melewati Sungai Citanduy. Untuk melewati Sungai Citanduy maka dibangunlah jembatan di daerah Cirahong, dalam pembangunannya jembatan ini termasuk dalam rencana pembangunan jalur dari Cicalengka hingga Ciamis 15 KM sebelum Cilacap yang diperkirakan menghabiskan dana sebesar f 17.850.000¹⁰.

Pembangunan Jembatan Cirahong, jembatan ini dibangun oleh buruh pribumi yang dibayar oleh pemerintah Kolonial. Terdapat perbedaan penamaan jembatan ini. Dalam Sejarah Kereta Api di Priangan jembatan ini disebut

⁸ *Ibid.*, hlm 3.

⁹ *Staatsspoorwegen* adalah perusahaan yang dibentuk oleh pemerintah Kerajaan Belanda untuk mengurus pembangunan jaringan kereta api di Hindia Belanda.

¹⁰ Reistma, *Op.cit.*, 1916, hlm 229. Dalam buku ini dijelaskan bahwa pembangunan jalur Cicalengka-Ciamis 15 Km sebelum Cilacap masuk kedalam pembangunan jalur selatan Sesi ketiga yang menghabiskan f 17.850.000.

Jembatan Citanduy 1 (Jembatan Cirahong)¹¹ yang merupakan nama proyek jembatan sedangkan sumber dari masyarakat sekitar menyebut jembatan ini Jembatan Cirahong sesuai dengan daerah di sekitar jembatan. Jembatan ini menghubungkan Manonjaya dan Ciamis.

Berdirinya Jembatan Cirahong mampu meningkatkan mobilitas masyarakat antara kedua wilayah dan perekonomian masyarakat meningkat. Meningkatnya perekonomian masyarakat terlihat dari perkembangan perkebunan di Kabupaten Galuh, beberapa pihak swasta mulai membangun perusahaan-perusahaan perkebunan di daerah Kabupaten Galuh. Perkebunan-perkebunan yang muncul setelah adanya jembatan terdiri dari berbagai komoditi seperti kopi, karet, kelapa, tebu dan beberapa komoditas lainnya. Kabupaten Galuh juga menjadi tempat penjualan kopi dan garam, selain menjadi tempat penjualan Galuh juga mengirimkan ribuan *pikul*¹² kopi dan garam ke Banjar sebelum disebar kepada daerah-daerah yang membutuhkan¹³.

Société Franco Néerlandaise menjadi salah satu pihak swasta yang mendirikan perusahaan di wilayah Galuh adalah perusahaan Perancis yang dipimpin oleh R. du Boullay dan J.S Girons yang berfokus pada penanaman karet, teh dan kelapa, mereka membangun perusahaan perkebunan karet di wilayah Rancah dan Cisaga pada tahun 1909, di Rancah perusahaan ini memiliki lahan perkebunan 443 *Bau* dan di Cisaga perusahaan ini memiliki 822 *Bau*¹⁴. Perusahaan

¹¹ Mulyana, *Op.cit.*, hlm 110. Dalam buku ini dijelaskan bahwa Jembatan Citanduy 1 yang menghubungkan Manonjaya dan Ciamis dibangun dalam seksi 3 pembangunan jalur Warung Bandrek-Cilacap.

¹² 1 Pikul = 60,479 Kilogram.

¹³ Sofiani, *Op.cit.*, hlm 95.

¹⁴ 1 Bau = 0,74 hektare.

ini pada tahun 1912-1913 menjadikan penanaman karet dan teh menjadi komoditi terbesar dari perusahaan¹⁵.

Pada tahun 1914 ada 4 Perusahaan yang sudah memiliki lahan perkebunan karet di Kabupaten Galuh antara lain Société Franco Javanaise yang membuka perkebunan karet di daerah Bangkelungkolot dengan luas 201 *Bau*, Algemeene Mij. Ned. Cultuurzaken yang membuka perkebunan di Bunisari seluas 160 *Bau*¹⁶. Selain perkebunan karet, beberapa perusahaan perkebunan dengan komoditi berbeda dibangun di Kabupaten Galuh seperti Distrik Panjalu didirikan perusahaan perkebunan kopi yaitu Land En boschbouw Mij, Distrik Ciamis didirikan perusahaan perkebunan singkong yaitu Mij tot Voortzetting der Zaken Voorhen Th. Ueijland E. Schussler, o. en .a, Distrik Rancah tidak hanya memiliki perkebunan karet, ada juga perusahaan perkebunan teh yaitu Id., o., J Plaat, a¹⁷. Pada tahun 1915 Kabupaten Galuh berubah menjadi Kabupaten Ciamis, pergantian nama ini tidak berpengaruh pada minat perusahaan swasta untuk membangun perusahaan perkebunan. Pada tahun 1939 berdiri 39 perusahaan perkebunan di Kabupaten Ciamis dengan komoditas yang ditanam kopi, teh, sereh, kelapa dan karet¹⁸.

Berdasarkan uraian tersebut Peneliti tertarik menjelaskan pengaruh jembatan Cirahong dikarenakan masih sedikit yang fokus menulis jembatan Cirahong dengan kaitannya hubungan transportasi di wilayah Galuh-Ciamis serta

¹⁵ A.G.N Swart LL.D, *Rubber Companies in The Netherland East Indies*. Amsterdam: J.H. de Bussy, 1911, hlm 81.

¹⁶ *Internationaal Rubbercongres Met Tentoonstelling*. Bandoeng: N. V . Mij. Vorkink, 1914, hlm lampiran.

¹⁷ *Lijst van Ondernemingen in Nederlansche Indie*. Batavia: Landsdrukkerij, 1914, hlm 56.

¹⁸ *Brinkman's Cultuur-Adreboek Voor Ned.Indie*. Batavia: NV Reiss & Co, 1939.

pengaruhnya terhadap perkembangan ekonomi khususnya dibidang perkebunan di Kabupaten Galuh-Ciamis. Judul yang diambil adalah Pengaruh pembangunan jembatan Cirahong terhadap perkembangan perkebunan di Kabupaten Galuh-Ciamis tahun 1893-1942. Pada 1893 merupakan peletakan batu pilar pertama dari jembatan oleh *Staatsspoorwegen*, sementara 1942 merupakan akhir masa kolonialisme Belanda di Indonesia sebelum diambil alih oleh Jepang.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan diatas maka rumusan masalah yang diangkat oleh Peneliti adalah bagaimana pengaruh Jembatan Cirahong terhadap masyarakat Kabupaten Galuh/Ciamis dari rumusan masalah Peneliti membagi kedalam beberapa pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi Perkebunan Kabupaten Galuh 1600-1893?
2. Bagaimana proses pembangunan Jembatan Cirahong dari 1893-1942?
3. Bagaimana pengaruh pembangunan Jembatan Cirahong terhadap perkembangan perkebunan Kabupaten Galuh-Ciamis 1893-1942?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan Penelitian berasal dari rumusan masalah, tujuan umum dari penelitian ini adalah untuk mengetahui tentang Sejarah Jembatan Cirahong dari tahun 1893-1942, Adapun tujuan dari penelitian berasal dari pertanyaan sebagai berikut :

1. Mendeskripsikan kondisi perkebunan di Kabupaten Galuh tahun 1600-1893,
2. Menjelaskan proses pembangunan Jembatan Cirahong dari tahun 1893-1942,

3. Menganalisis pengaruh adanya Jembatan Cirahong terhadap perkembangan perkebunan di Kabupaten Galuh-Ciamis 1893-1942.

1.4 Manfaat dan Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara teoritis ataupun praktis yaitu:

1. Kegunaan Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan pengetahuan bagi peneliti, pembaca dan masyarakat mengenai Sejarah Pembangunan Jembatan Cirahong dan perkebunan di Kabupaten Galuh dan Ciamis 1893-1942.

2. Kegunaan Praktis

- a. Bagi Peneliti

Sebagai salah satu syarat untuk peneliti mendapatkan gelar sarjana di Pendidikan Sejarah Universitas Siliwangi dan Menambah wawasan tentang Sejarah Jembatan Cirahong serta perkembangan perkebunan di Kabupaten Ciamis 1893-1942.

- b. Bagi Masyarakat Umum

Sumber informasi bagi masyarakat seputar Sejarah dari Jembatan Cirahong sekaligus dapat menambah kekaguman warga kepada jasa Jembatan Cirahong masa lalu sehingga lebih menghargai bangunan bersejarah masa lampau.

- c. Bagi Pemerintah Ciamis

Sumber referensi tambahan mengenai sejarah lokal Ciamis terkhusus Sejarah Jembatan Cirahong dan perkembangan perkebunan di zaman Kolonial Belanda.

3. Kegunaan Empiris

Memberikan pengetahuan yang mendalam tentang ilmu sejarah dan aplikasinya dalam mengkaji fenomena sejarah sesuai dengan Metodologi Sejarah.

1.5 Tinjauan Teoretis

1.5.1 Kajian Teoritis

1) Teori Transportasi

Transportasi berasal dari kata *transportation* yang berasal dari bahasa Inggris yang memiliki arti angkutan, yang memiliki arti alat yang dapat membantu manusia berpindah maupun memindahkan barang untuk melakukan pekerjaan tersebut, dapat juga diartikan sebagai proses pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lain baik menggunakan kendaraan darat, laut dan udara, baik umum maupun pribadi yang menggunakan mesin atau tidak menggunakan mesin¹⁹.

Transportasi merupakan sarana penghubung atau yang menghubungkan antara dua daerah produksi dan pasar, atau dapat dikatakan sebagai jembatan untuk mendekatkan antara produsen dengan

¹⁹ Maringan Masry Simbolon, *Ekonomi Transportasi / Maringan Masry Simbolon*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003, hlm 6.

konsumen²⁰. Transportasi adalah sarana untuk memindahkan barang dan manusia yang memiliki peranan penting di berbagai bidang khususnya bidang perekonomian karena dengan adanya transportasi jarak antara produsen dan konsumen semakin dekat dan lebih cepat.

Transportasi memiliki manfaat yang sangat besar terhadap manusia, hal ini selaras dengan fungsi transportasi yaitu untuk menggerakkan dan memindahkan manusia /barang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan sistem tertentu dan tujuan tertentu²¹. Selain itu dengan adanya transportasi dapat memperluas pasar dan menstabilkan harga barang. Transportasi memiliki fungsi dan manfaat yang sangat besar dalam laju perekonomian dan bidang lainnya.

Transportasi memiliki dua peran utama yaitu, sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan yang berlangsung di daerah tersebut. Melihat dari dua peran, peran pertama adalah peran dimana alat transportasi sering dimanfaatkan oleh perencana pengembang wilayah untuk memngembangkan wilayah sesuai dengan rencana yang sudah direncanakan²². Misalnya suatu wilayah dikembangkan akan tetapi untuk menjalankan laju ekonomi di wilayah itu perlu adanya akses transportasi agar minat masyarakat untuk melakukan gerak ekonomi

²⁰ Siti Fatimah, *Pengantar Transportasi*. Pertama. Ponorogo: Myria Publisher, 2019, hlm 3.

²¹ *Ibid.*, hlm 4-5.

²² Ofyar Z Tamin, *Perencanaan Dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: ITB, 1997, hlm 5.

lebih tinggi, hal ini mendakan bahwa peranan dari transportasi yaitu untuk mendukung pergerakan dari manusia dan barang yang terjadi.

Transportasi dan Ekonomi memiliki hubungan yang sangat erat dan keduanya saling mempengaruhi satu sama lain. Pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan transportasi, pertumbuhan ekonomi akan berpengaruh terhadap mobilitas masyarakat untuk berpindah ke kota melalui sarana transportasi. Di satu sisi transportasi sangat berpengaruh untuk mendukung laju pergerakan ekonomi agar semakin pesat karena dengan adanya sarana transportasi yang lengkap. Mobilitas masyarakat akan lebih cepat dan laju ekonomi akan lebih pesat. Dengan adanya peningkatan sarana transportasi akan menimbulkan suatu masalah transportasi sendiri yaitu kemacetan lalu lintas sehingga diperlukan pembangunan jalur baru²³.

Teori Transportasi ini berkaitan dengan dengan kajian yang akan dibahas oleh Peneliti dalam penelitiannya yang akan membahas tentang dampak yang diberikan oleh alat transportasi kereta api yang melewati Kabupaten Galuh-Ciamis, kereta api ini bisa melewati Kabupaten Ciamis dikarenakan adanya Jembatan kereta Cirahong yang menghubungkan Kabupaten Tasikmalaya dan Kabupaten Ciamis. Selain itu, dalam penelitian ini Peneliti akan mengulas tentang pembangunan Jembatan dan pemeliharaan jembatan yang dilakukan oleh *Staatsspoorwegen*.

²³ Tamin, *Op.cit.*, hlm 5.

Selain itu, Teori Transportasi ini memiliki kaitan dengan pendistribusian hasil panen di Kabupaten Galuh-Ciamis, dimana setelah adanya Jembatan Cirahong dan terbangunnya jaringan kereta api pendistribusian hasil panen menjadi lebih efisien dengan harga yang relatif lebih murah. Kabupaten Galuh-Ciamis menjadi salah satu tempat transit dari penyaluran komoditi yang berasal dari wilayah lain seperti Garut, Tasikmalaya, Sumedang, Cirebon, dan daerah lain sebelum dikirim ke Banjar.

2) Teori Permintaan dan Penawaran Transportasi

Transportasi memiliki manfaat yang besar terhadap kehidupan masyarakat, salah satunya pada bidang perekonomian khususnya dalam pengangkutan barang yang akan dipasarkan. Dengan adanya manfaat ini transportasi dapat menciptakan guna tempat dan guna waktu, dimana harga barang yang diangkut akan menjadi lebih tinggi ditempat tujuan daripada ditempat asal, selain itu dengan adanya transportasi pengangkutan barang akan lebih cepat sehingga dapat sampai ditempat tujuan sesuai dengan waktu barang dibutuhkan²⁴.

Transportasi dapat diartikan sebagai jasa pelayanan yang dapat digunakan oleh beberapa sektor lain yang membutuhkan seperti sektor pertanian, perindustrian, dan perdagangan. Transportasi di sektor pertanian dapat meningkatkan efisien pengangkutan produksi komoditas di suatu pertanian yang berpengaruh pada permintaan dan

²⁴ Hanly F.Dj. Siwu. (2019). "Permintaan Dan Penawaran Jasa Transportasi", *Jurnal Pembangunan Ekonomi Dan Keuangan Daerah*, Vol.19 No.6, hlm 114.

penawaran terhadap komoditas yang ditawarkan²⁵. Hal ini yang akan memberikan kemudahan kepada petani untuk menjual dan memperluas pasar.

Permintaan berasal dari perkiraan pembeli terhadap nilai barang atau jasa, hal ini berkaitan dengan penawaran yang berasal dari perkiraan penjual terhadap biaya produksi barang maupun penyediaan jasa. Permintaan dan penawaran dalam menentukan harga memiliki hubungan timbal balik dimana permintaan membentuk batas atas untuk harga dan biaya produksi membentuk batas jumlah barang yang akan ditawarkan²⁶.

Permintaan memiliki hukum yang berbunyi “ pada harga yang lebih tinggi permintaan barang atau jasa yang diminta akan semakin berkurang, hal-hal lainnya konstan” begitupun sebaliknya “ pada harga yang lebih rendah barang atau jasa yang diminta akan semakin bertambah “. Hukum permintaan ini dianggap konstan di setiap kemungkinan harga di berbagai situasi²⁷

Faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan terhadap suatu barang antara lain²⁸:

1. Perubahan Harga Barang

Perubahan harga barang ini sangat berpengaruh terhadap permintaan barang tersebut, hal ini berdasarkan pada hukum permintaan

²⁵ Fatimah, *Op.cit.*, hlm 6.

²⁶ Siwu, *Op.cit.*, hlm 115.

²⁷ Iswardono S.P, *Teori Ekonomi Mikro*. Jakarta: Gunadarma, 1994, hlm 30.

²⁸ *Ibid.*, hlm 31-34.

dimana pada harga lebih tinggi maka permintaan terhadap barang tersebut akan semakin rendah begitupun sebaliknya. Faktor tidak bisa berdiri sendiri melainkan harus berkaitan dengan faktor lain, kenaikan permintaan mungkin dapat disebabkan dikarenakan pendapatan yang meningkat dan sebaliknya penurunan permintaan dikarenakan pendapatan yang menurun.

2. Pendapatan Konsumen

Perubahan pendapatan konsumen akan sangat berpengaruh terhadap permintaan. Kenaikan pendapatan akan sangat berpengaruh terhadap permintaan terhadap barang yang cenderung permintaannya akan semakin meningkat sebaliknya menurunnya pendapatan maka permintaan terhadap barang atau jasa akan relatif menurun.

3. Harga Barang terkait : Substitusi dan Komplementer

Perubahan harga barang lainnya juga akan berpengaruh terhadap permintaan suatu barang. Pengaruh perubahan harga barang lainnya terhadap permintaan suatu barang tergantung pada hubungan antara barang lainnya dan barang tersebut. Ada dua macam yaitu barang substitusi dan barang komplementer.

Perubahan harga barang substitusi akan sangat berpengaruh terhadap permintaan suatu barang, sebagai contoh ada 2 barang X dan Y. Jika barang X dan Y substitusi maka ketika harga barang X turun sedangkan barang Y tetap maka permintaan terhadap barang X akan

cenderung meningkat sebaliknya permintaan terhadap barang Y akan menurun dan sebaliknya .

Perubahan harga barang komplementer memiliki pengaruh terhadap permintaan suatu barang, sebagai contoh ada 2 barang X dan Y. Jika barang X dan Y komplementer maka ketika barang X naik maka akan cenderung menurunkan harga barang Y dan sebaliknya.

4. Selera dan Preferensi Konsumen

Selera dan Preferensi mempunyai pengaruh terhadap permintaan, sebagai contoh ketika konsumen menyukai kemeja bermotif batik maka permintaan akan meningkat akan tetapi sebaliknya ketika kemeja bermotif batik sudah tidak disukai lagi oleh konsumen maka permintaan akan berkurang.

Pada permintaan jasa transportasi hukum permintaan berlaku dimana harga yang lebih tinggi akan berpengaruh pada permintaan penggunaan jasa yang semakin rendah. Hal ini berkaitan dengan nilai jasa transportasi, dimana dengan adanya transportasi hubungan antar wilayah akan terbangun dan akan berpengaruh terhadap banyak sektor untuk alasan kepentingan nasional maupun lainnya²⁹. Pentingnya peranan dari jasa transportasi ini yang membuat tarif jasa transportasi yang diperuntukan untuk masyarakat umum ditentukan lebih murah.

Penawaran adalah banyaknya barang atau jasa yang dapat disediakan serta ditawarkan oleh produsen kepada konsumen dalam

²⁹ Siwu, *Op.cit.*, hlm 116.

waktu tertentu³⁰. Hal ini berarti penawaran merupakan banyaknya barang atau jasa yang dapat disediakan dan ditawarkan oleh penjual atau penyedia jasa kepada konsumen pada periode tertentu, pasar tertentu, dan pada tingkat harga tertentu.

Hukum penawaran menerangkan bahwa “adanya hubungan positif antara jumlah barang yang disediakan dengan harga barang dengan anggapan hal-hal lainnya konstan”³¹. Hukum ini menerangkan bahwa ketika harga barang meningkat maka jumlah barang yang ditawarkan meningkat, sebaliknya ketika harga barang menurun jumlah barang yang ditawarkan juga menurun.

Faktor-faktor yang mempengaruhi penawaran produsen terhadap suatu barang antara lain³²:

1. Harga-harga faktor produksi yang digunakan dalam produksi

Ketika harga dari satu faktor produksi maupun beberapa faktor produksi harganya menurun, maka jumlah barang yang ditawarkan bertambah, sebaliknya ketika harga faktor produksi naik maka jumlah barang yang ditawarkan akan menurun.

2. Teknologi

Pengaruh teknologi terhadap penawaran adalah ketika perkembangan teknologi yang cenderung mengurangi ongkos dan

³⁰ Fattach An'im. (2017). "Teori Permintaan Dan Penawaran Dalam Ekonomi Islam", *Jurnal Penelitian Ilmu Manajemen*, Vol. 2 No. 3, 451.

³¹ S.P, *Op.cit.*, hlm 35.

³² *Ibid.*, hlm 37.

meningkatkan efektifitas waktu produksi maka jumlah barang yang akan ditawarkan akan bertambah.

3. Pajak dan Subsidi

Pajak yang diterapkan oleh pemerintah akan berpengaruh pada bertambahnya ongkos produksi maka dengan ini harga yang ditawarkan akan lebih tinggi akan tetapi tidak dengan jumlah barang yang ditawarkan, sebaliknya jika ada subsidi maka akan mengurangi ongkos produksi, maka penawaran akan bertambah.

4. Jumlah perusahaan dalam Industri

Jumlah perusahaan akan berpengaruh pada penawaran karena ketika jumlah perusahaan ataupun persaingan lebih banyak maka jumlah dan harga yang ditawarkan akan semakin tinggi.

Penawaran pada jasa transportasi mengikuti hukum penawaran dimana selaras dengan hukum yang telah ada, dimana pembangunan infrastruktur harus mampu memfasilitasi masyarakat. Selain itu pembangunan infrastruktur diharapkan dapat menghubungkan antar wilayah sesuai dengan biaya yang dikeluarkan dalam pembangunan fasilitas transportasi³³.

Teori Permintaan dan Penawaran Jasa Transportasi akan berkaitan dengan kajian Peneliti yang membahas tentang permintaan dan penawaran jasa transportasi di Kabupaten Ciamis setelah kereta api melewati Kabupaten Ciamis sehingga mengembangkan perkebunan

³³ Siwu. *Op.cit.*, hlm 121.

Kabupaten dan mengangkut hasil panen perkebunan di Kabupaten Galuh-Ciamis.

Teori ini berkaitan dengan harga yang ditawarkan oleh petani untuk menjual hasil panen perkebunan setelah dibangunnya Jembatan Cirahong dan adanya jaringan kereta api serta persebaran hasil panen perkebunan yang berasal dari Kabupaten Galuh-Ciamis.

1.5.2 Kajian Pustaka

Kajian Pustaka merupakan ringkasan dan teori yang didapatkan dari suatu sumber bacaan yang berkaitan dengan penelitian³⁴. Kajian teori memuat teori pendukung yang digunakan sebagai landasan oleh Peneliti dan penelitian terdahulu yang memiliki permasalahan yang sama. Dalam kajian Pustaka yang digunakan oleh Peneliti akan memuat sumber-sumber buku yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan oleh Peneliti.

Peneliti mengelompokkan buku kedalam dua kelompok yaitu sumber buku yang berkaitan dengan pembangunan Jembatan Cirahong dan buku yang berkaitan dengan perkembangan Perkebunan di Kabupaten Galuh-Ciamis.

1) Sumber buku tentang Pembangunan Jembatan Cirahong

a. Sejarah Kereta Api di Priangan

Buku karya Agus Mulyana yang diterbitkan oleh penerbit Ombak pada tahun 2017 ini menjelaskan tentang pembangunan jalur kereta api yang melewati wilayah Priangan. Buku ini membahas mulai dari

³⁴ Muannif Ridwan dkk, (2021), "Pentingnya Penerapan Literature Review Pada Penelitian Ilmiah", *Masohi*, Vol. 02, hlm 44.

perdebatan rencana pembangunan jalur kereta di Hindia Belanda oleh Parlemen Belanda, Pelaksanaan pembangunan jalur serta fasilitas kereta api lainnya, dan Penjelasan tentang pekerja yang diberdayakan untuk membangun jalur.

Jembatan Cirahong masuk dalam rencana pembangunan dari Warung Bandrek-Cilacap, dalam buku ini dijelaskan bahwa masyarakat Galuh-Ciamis kesulitan untuk membayar pajak, padahal di satu sisi hasil panen pertanian yang dihasilkan bisa terbilang tinggi. Masyarakat Galuh-Ciamis kesulitan membayar pajak karena kesulitan untuk menjual hasil panen karena sulitnya akses transportasi ke wilayah lain³⁵.

Permasalahan diatas Pemerintah Kolonial lewat *Staatsspoorwegen* memberikan fasilitas transportasi untuk menghubungkan wilayah Galuh ke Pelabuhan Cilacap. Jembatan Cirahong merupakan salah satu pembuka jalur kereta api hingga bisa memasuki Kabupaten Galuh-Ciamis.

Jembatan Cirahong dalam buku ini disebut sebagai Jembatan Citanduy 1 yang masuk kedalam seksi 3 pembangunan jalur Warung Bandrek-Cilacap, jembatan ini menghubungkan 2 wilayah yaitu Ciamis dan Manonjaya.

b. *Verslag Omtrent Staatsspoorwegen 1890-1895*

³⁵ Mulyana, *Op.cit.*, hlm 102.

Buku ini merupakan laporan mengenai perusahaan kereta api di Hindia Belanda milik Pemerintah Kolonial yaitu *Staatsspoorwegen*. Buku ini menerangkan tentang proses pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda dari tahun 1890-1895 yang dimana didalamnya terdapat proses pembangunan jembatan Cirahong.

Buku ini menjelaskan proses pembangunan dalam jalur kereta api di Hindia Belanda khususnya pulau Sumatera dan Jawa, proses mulai dari survey tempat dan medan yang akan dihadapi ketika pembangunan, proses pembebasan lahan dan hambatan-hambatan yang dialami dalam proses pembangunan.

Buku ini menjelaskan bahwa rencana pembangunan jembatan Cirahong sudah dimulai tahun 1890³⁶ dengan mengirim tim survey untuk mengecek medan yang akan didirikan jembatan kereta api, selain itu dalam buku ini diterangkan tentang pembebasan lahan dari masyarakat. Setelah pembebasan lahan diterangkan tentang hambatan-hambatan dalam pembangunan .

c. *Verslag Staatsspoorwegen in Nederlandsch-Indie over het jaar 1936*

Buku ini merupakan laporan ini yang dikeluarkan pada tahun 1936 di Batavia, dengan penerbit Landdrukeij. Laporan tahunan yang dilaporkan berkala setiap tahun oleh *Staatsspoorwegen* yang berisikan jalannya kegiatan perkeretaapian di Hindia Belanda mulai dari

³⁶ *Verslag Omrent Staatsspoorwegen 1890-1895.*

pemasukan yang didapat oleh *Staatsspoorwegen*, biaya pemeliharaan fasilitas kereta api, serta jaringan yang terbangun dengan adanya jalur kereta api.

Rencana pembaharuan jembatan yang akan dilakukan pada tahun 1936, jumlah biaya yang dianggarkan oleh *Staatsspoorwegen* memiliki angka yang terbesar kedua setelah biaya yang dianggarkan untuk pembaharuan bantalan rel yang di pulau Jawa dan Madura³⁷.

Pembaharuan jembatan di pulau Jawa dan Madura, jembatan Cirahong termasuk dalam rencana pembaharuan jembatan. Buku ini dapat menjelaskan bahwa jumlah biaya yang dikeluarkan oleh *Staatsspoorwegen* dalam upaya pembaharuan jembatan Cirahong.

2) Sumber buku tentang Perkembangan Perkebunan di Kabupaten Galuh-Ciamis

a. R.A.A Kusumadiningrat dan R.A.A Kusumasubrata Gaya Hidup Bupati-bupati Galuh

Buku yang digunakan Peneliti untuk dijadikan referensi tentang Kabupaten Galuh adalah Buku yang digunakan Peneliti dalam membahas R.A.A Kusumadiningrat menggunakan buku tulisan yulia sofiani dengan judul R.A.A Kusumadiningrat & R.A.A Kusumasubrata Gaya Hidup Bupati-Bupati Galuh yang diterbitkan oleh ombak tahun 2012.

³⁷ *Verslag Der Staatsspoorwegen 1936*. Batavia, 1936.

Buku ini berangkat dari penjelasan mengenai pembentukan kabupaten Galuh terlebih dahulu bagaimana wilayah galuh mengalami perubahan dari bentuk kerajaan menjadi kabupaten kemudian mengkaji penguasa-penguasa Kabupaten Galuh salah satu diantaranya R.A.A Kusumadiningrat bagaimana Ia mulai diangkat menjadi bupati menggantikan ayahnya kemudian pembangunan-pembangunan yang dilakukan masa pemerintah beliau hingga Kabupaten Galuh berkembang cukup signifikan dalam masa pemerintahanya.

Buku ini juga dijelaskan tentang perkembangan perekonomian, sosial, dan politik Kabupaten Galuh/Ciamis termasuk perkembangan perkebunan dan pertanian di Kabupaten Galuh/Ciamis yang memiliki beberapa komoditas yang cukup unggul di Hindia Belanda³⁸.

b. *Rubber Companies in Netherlands East Indies 1911*

Buku yang disusun oleh A.G.N Swart ini merupakan hasil dari kongres tentang komoditi karet yang dilakukan oleh pemilik perusahaan yang memiliki perkebunan di Hindia Belanda pada abad ke 19 hingga awal abad ke 20.

Buku ini dijelaskan tentang perkembangan komoditi karet di dunia dan implementasi yang dapat digunakan di Hindia Belanda. Perusahaan-perusahaan yang memiliki perkebunan di Hindia Belanda dijelaskan secara menyeluruh disini hingga pada tahun 1911.

³⁸ Sofiani, *Op.cit.*2012,.

Buku ini juga dijelaskan mulai dari awal pendirian perusahaan, tanaman yang ditanam, tanaman yang menjadi komoditas unggulan dari perusahaan, pimpinan perusahaan, serta asal dari perusahaan yang memiliki perkebunan karet di Hindia Belanda.

Buku ini menjelaskan bahwa wilayah Kabupaten Galuh memiliki perkebunan karet yang dibangun oleh perusahaan asal Prancis yang memiliki perkebunan di daerah Rancah dan Cisaga. Komoditas karet merupakan komoditas unggulan dari perusahaan ini bersama dengan teh.

1.5.3 Historiografi yang Relevan

Penelitian yang relevan merupakan penelitian yang sebelumnya pernah dilakukan dapat dijadikan acuan dan dijadikan sumber bagi Peneliti dalam penelitian ini, baik berupa sumber dalam, artikel, jurnal, skripsi atau yang lainnya yang berkaitan dengan masalah yang sedang diteliti. Penelitian yang ditemukan oleh Peneliti dibagi dalam 2 kategori yaitu Penelitian yang berkaitan dengan kereta api dan Penelitian yang berkaitan dengan perkebunan di Kabupaten Galuh-Ciamis. Penelitian yang berkaitan dengan kereta api antara lain:

- 1) Disertasi yang berjudul *Melintasi Pegunungan, Pedataran, Hingga Rawa-Rawa. Pembangunan Jalan Kereta Api Di Priangan 1874-1924*.

Disertasi karya Agus Mulyana pada tahun 2005 yang berjudul *Melintasi Pegunungan, Pedataran, Hingga Rawa-Rawa. Pembangunan Jalan Kereta Api Di Priangan 1874-1924*. Disertasi ini membahas tentang seluk beluk

pembangunan jalur kereta api di Priangan pada 1874-1924 mulai dari pekerja yang diberdayakan oleh pemerintah kolonial Belanda, proses politik yang terjadi sebelum pembangunan jalur kereta api di suatu wilayah, proses pembangunan jalur kereta api di suatu wilayah, tahapan-tahapan pembangunan, hingga upah yang diberikan kepada pekerja.

Perbedaan penelitian Peneliti dengan disertasi yang ditulis oleh Agus Mulyana adalah Peneliti lebih fokus kepada satu daerah yaitu Kabupaten Ciamis dan juga lebih fokus kepada pembangunan dan dampak dari satu jembatan yaitu jembatan Cirahong berbeda dengan Agus Mulyana yang dalam penelitiannya membahas beberapa wilayah yaitu wilayah yang termasuk dalam karesidenan Priangan. Dalam disertasi ini juga Agus Mulyana membahas secara menyeluruh pembangunan jalur kereta api mulai dari jalan, jembatan, stasiun hingga fasilitas penunjang lainnya.

2) Disertasi yang berjudul Perubahan Sosial di Bandung 1810-1908

Disertasi yang berjudul Perubahan Sosial di Bandung 1810-1908 karya A. Sobana Hardjasaputra (2002). Disertasi ini membahas tentang perkembangan Kabupaten Bandung dari masih Kota Tradisional hingga menjadi Kota Modern. Disertasi ini membahas mulai dari perkembangan Ekonomi, Pendidikan dan pemerintahan di kabupaten yang memiliki kaitan dengan perubahan sosial di Kabupaten Bandung.

Salah satu faktor dari berkembangnya Kabupaten Bandung hingga menjadi kota modern adalah terbangunnya jalur kereta api yang menjadikan Kabupaten Bandung menjadi salah satu Kabupaten tujuan untuk masyarakat

pribumi merantau ataupun menetap di Kabupaten tersebut. Selain itu, adanya jaringan kereta api di Bandung, daerah pedalaman yang awalnya terisolir menjadi terbuka dan mobilitas dari masyarakat meningkat.

Perbedaan penelitian Peneliti dengan disertasi yang ditulis oleh A. Sobana Hardjasaputra adalah penelitian ini memberikan informasi tentang perubahan yang terjadi di Bandung setelah terbangunnya jaringan kereta api di Bandung dengan dibangunnya jalur kereta api, berbeda dengan Peneliti yang akan memberikan informasi tentang pengaruh dari pembangunan jembatan kereta api terhadap perkembangan perkebunan di Kabupaten Ciamis.

3) Jurnal yang berjudul Transportasi Kereta Api Di Jawa Barat Abad Ke-19 (Bogor-Sukabumi-Bandung)

Jurnal karya Lasmiyati yang berjudul Transportasi Kereta Api Di Jawa Barat Abad Ke-19 (Bogor-Sukabumi-Bandung) terbitan *Patamjala*, volume 19 nomor 2, Halaman 197–212. Pada jurnal ilmiah karya Lasmiyati ini Peneliti menangkap bahwa menjelaskan tentang Transportasi Kereta Api di Jawa Barat pada abad ke-19 khususnya daerah (Bogor/Buitenzorg-Sukabumi-Bandung).

Jurnal ini Lasmiyati menjelaskan tentang hasil panen di daerah Jawa Barat yang semakin melimpah sementara sarana transportasi yang ada sudah tidak memadai lagi untuk mengangkut hasil-hasil panen yang ada, sehingga pemerintah kolonial mulai berfikir untuk mencari cara atau mencari alat transportasi yang lebih efektif dan efisien dalam pengangkutan hasil-hasil

panen tersebut. Selain menjelaskan tentang latar belakang adanya kereta api di Jawa Barat Lasmiyati menjelaskan tentang proses pembangunan jalur kereta api, dampak sosial pembangunan kereta api, dan pengaruh dibangunnya jalur kereta api bagi masyarakat Jawa Barat.

Perbedaan penelitian yang dilakukan oleh Peneliti dengan penelitian yang dilakukan oleh Lasmiyati adalah tempat yang menjadi objek penelitian Lasmiyati melakukan penelitian di daerah Bogor-Sukabumi-Bandung. Selain itu perbedaan lainnya adalah Lasmiyati membahas tentang pembangunan jalur kereta api dan dampak sosial yang diberikan jalur kepada masyarakat. Sedangkan Peneliti akan membahas tentang pembangunan jembatan kereta api dan dampaknya terhadap perkembangan perkebunan di Kabupaten Ciamis.

Selain jurnal yang berkaitan dengan kereta api Peneliti juga memiliki penelitian relevan yang membahas tentang perkembangan perkebunan:

- 1) Disertasi yang berjudul Kabupaten Galuh-Ciamis 1809-1942 (Pemerintahan, Sosial-Ekonomi, dan Politik)

Disertasi karya Leli Yulifar tahun 2014 yang berjudul Kabupaten Galuh-Ciamis 1809-1942 (Pemerintahan, Sosial-Ekonomi, dan Politik). Disertasi ini membahas tentang kehidupan masyarakat Kabupaten Galuh-Ciamis dari aspek Pemerintahan, Sosial-Ekonomi, dan Politik dari tahun 1809-1942. Disertasi ini juga memuat tentang perkembangan kehidupan ekonomi masyarakat Galuh-Ciamis mulai dari perkembangan perkebunan,

penjualan hasil panen perkebunan dan pertanian, pembagian jabatan dalam pengurusan perkebunan dan pertanian serta hal-hal lainnya.

Perbedaan penelitian yang dilakukan Peneliti dengan disertasi ini adalah Peneliti akan lebih fokus kepada perkembangan perkebunan Kabupaten Galuh-Ciamis berbeda dengan disertasi karya Leli Yulifar yang membahas perkembangan Kabupaten Galuh-Ciamis secara menyeluruh mulai dari pemerintahan, sosial-ekonomi, dan politik.

2) Tesis yang berjudul Situs Perkebunan Karet Cisaga di Kabupaten Ciamis 1908-1972: Kajian Arkeologi Industri tentang Kode Budaya Kolonial

Tesis karya Lia Nurlaila pada tahun 2016 berjudul Situs Perkebunan Karet Cisaga di Kabupaten Ciamis 1908-1972: Kajian Arkeologi Industri tentang Kode Budaya Kolonial. Tesis ini membahas tentang sejarah dari perkebunan karet Cisaga, kehidupan pekerja dan juga arti simbol-simbol yang ada di perkebunan.

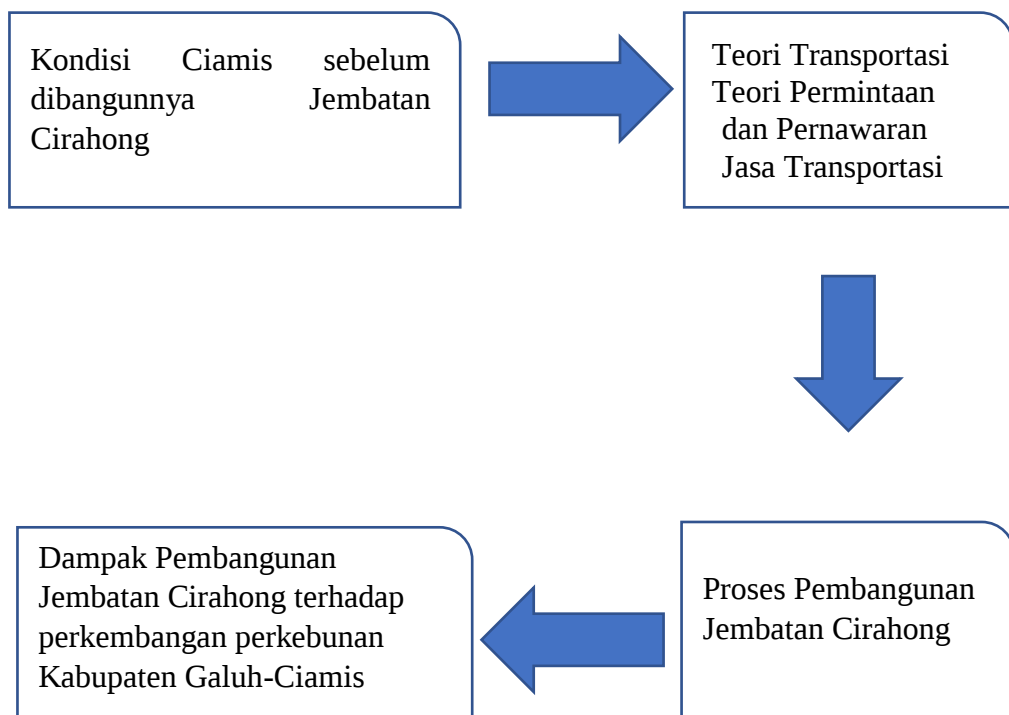
Tesis ini membahas tentang kehidupan pekerja di masa Kolonial Belanda, serta membahas tentang alat-alat produksi yang ada di situs Perkebunan Cisaga, selain itu tesis ini juga membahas tentang struktur pengurus perkebunan dan budaya hibriditas di perkebunan dimana pada masa sekarang masih ada keturunan Indo-Belanda disana.

Perbedaan penelitian yang dilakukan oleh Peneliti dengan tesis ini adalah Peneliti akan lebih banyak membahas tentang perkebunan dari berbagai hasil perkebunan di Kabupaten Galuh-Ciamis bukan hanya

membahas tentang perkebunan karet sedangkan tesis ini hanya membahas tentang salah satu jenis perkebunan yaitu perkebunan karet yang ada di Cisaga dan Batulawang.

1.5.4 Kerangka Konseptual

Konsep merupakan hal yang penting di dalam sebuah penelitian, dengan adanya konsep Peneliti dapat membatasi serta lebih mengarahkan pada topik yang sedang diteliti. Kerangka konseptual digunakan untuk memberikan gambaran secara umum sehingga berbentuk kerangka berpikir kemudian digunakan untuk memecahkan masalah yang berkaitan dengan teori yang digunakan dalam penelitian. Penelitian ini memaparkan Pengaruh pembangunan jembatan Cirahong terhadap perkembangan perkebunan di Kabupaten Galuh-Ciamis tahun 1893-1942.



Bagan 1. Kerangka Konseptual

Keterangan :

Bagan diatas terlihat bahwa Peneliti mengkaji seputar Sejarah Jembatan Cirahong. Peneliti memulai dengan mengulas tentang kondisi Kabupaten Ciamis sebelum dibangunnya Jembatan Cirahong, proses pembangunan jembatan. Kemudian Peneliti akan mengkaji tentang perkembangan perkebunan Kabupaten Galuh-Ciamis setelah dibangunnya Jembatan.

1.6 Metode Penelitian Sejarah

Metode yang digunakan oleh Peneliti dalam Penelitian skripsi ini adalah metode historis dengan studi literatur dan studi dokumentasi sebagai teknik pengumpulan data. Metode historis dipilih sebagai metode penelitian karena tulisan ini merupakan kajian sejarah yang data-datanya diperoleh dari jejak-jejak yang ditinggalkan dari suatu peristiwa masa lampau.

Metode sejarah adalah proses menguji dan mengkaji secara kritis rekaman-rekaman, dokumen, dan peninggalan dari masa lampau yang otentik dan dapat dipercaya, serta melakukan interpretasi dan mengemasnya menjadi kisah sejarah yang dapat dipercaya³⁹.

Hal ini memiliki kaitan dengan prosedur Penelitian Sejarah terdiri dari 4 Prosedur yang harus dilalui oleh sejarawan yang ingin melakukan penelitian sejarah yaitu;

- 1) Pengumpulan objek yang berasal dari satu zaman dan pengumpulan bahan-bahan tertulis dan relevan,
- 2) Menyingkirkan bahan-bahan yang tidak otentik,

³⁹ Eva Syarifah Wardah, (2014), "Metode Penelitian Sejarah". *Tsaqofah*, Vol. 12, hlm 168-169.

- 3) Menyimpulkan kesaksian-kesaksian yang dapat dipercaya berdasarkan pada bahan-bahan yang otentik,
- 4) Penyusunan hasil kesaksian-kesaksian yang dapat dipercaya menjadi suatu kisah atau penyajian yang berarti.

Pada penelitian ini, Peneliti menggunakan tahap-tahap penelitian menurut Gottschalk, sebagaimana diketahui bahwa metode penelitian sejarah terbagi kedalam empat tahap yaitu Heuristik, Kritik sumber, Interpretasi, dan Historiografi. Adapun tahap-tahap yang digunakan oleh Peneliti sebagai berikut:

1.6.1 Heuristik

Heuristik adalah Teknik atau cara-cara mendapatkan sumber yang diperlukan dalam suatu penelitian baik itu menggunakan studi kepustakaan, observasi, maupun interview untuk sejarah kontemporer. Kebanyakan penelitian sejarah menggunakan sumber sekunder yang berasal dari buku-buku yang sudah diterbitkan oleh sejarawan-sejarawan sebelumnya yang telah melakukan penelitian. Idealnya peneliti sejarah harus menggunakan sumber primer sebagai sumber dalam penelitiannya yang biasa didapatkan di Arsip Nasional Republik Indonesia khususnya arsip kolonial⁴⁰. Berkaitan dengan penelitian ini, proses heuristik yang dilakukan Peneliti sudah dimulai sekitar bulan Februari 2022. Pada tahap ini, Peneliti mencari dan mengumpulkan sumber tertulis yang berhubungan dengan kereta api dan perkembangan perkebunan di Kabupaten Ciamis, baik

⁴⁰ Alian, (2012) "Metodologi Sejarah Dan Implementasi Dalam Penelitian", *Criksetra*, Vol.2 No.2, hlm 1

berupa arsip-arsip kolonial, jurnal ilmiah, maupun artikel internet yang relevan dengan permasalahan yang dikaji.

Dalam pengumpulan data peneliti melakukan persiapan dengan mempersiapkan perlengkapan data, mengurus perizinan penelitian, membuat konsep serta memilih data yang akan diteliti, dan mempelajari sumber-sumber yang berkaitan dengan masalah yang akan dibahas dalam penelitian. Pencarian sumber yang dilakukan oleh peneliti berdasarkan pada sumber-sumber yang memiliki relevansi dengan penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti. Upaya yang dilakukan peneliti untuk memperoleh sumber antara lain membeli buku via online, meminta data via online kepada PT Kereta Api Indonesia dan mencari arsip-arsip kolonial di Arsip Nasional Republik Indonesia dan Perpustakaan Nasional Indonesia. Penjelasan mengenai penemuan sumber-sumber tersebut Peneliti paparkan sebagai berikut:

1. Peneliti mendapat data-data kepada PT. Kereta Api Indonesia yang berisikan tentang sejarah pembangunan jembatan Cirahong
2. Mengunjungi Perpustakaan Nasional di Jakarta untuk mencari Surat Kabar Tawekal, *Verslag der Staatsspoorwegen 1936*, *Kolonial Verslag*, dan *Verslag Omrent Staatsspoorwegen 1890-1895*.
3. Mengunjungi Perpustakaan Batu Api di Jatinangor dan mendapatkan Disertasi dari Leli Yulifar yang berjudul Kabupaten Ciamis 1809-1942.
4. Peneliti mencari sumber-sumber dan data-data dari website arsip nasional Belanda (Gahetna.nl), Delpher.nl, KITLV (Perpustakaan Leiden), dan beberapa website lainnya.

1.6.2 Kritik Sumber

Kritik sumber adalah proses pengujian sumber apakah sumber atau dokumen yang didapatkan oleh Peneliti asli atau palsu (Kritik Eksternal) dan apakah sumber atau dokumen yang didapatkan Peneliti dapat dipertanggung jawabkan atau tidak (Kritik Internal)⁴¹.

Pada tahap kritik sumber Peneliti berupaya melakukan penilaian dan mengkritisi sumber-sumber yang telah ditemukan baik dari buku, arsip, internet, maupun sumber tertulis lainnya yang relevan. Sumber-sumber ini dipilih melalui kritik eksternal yaitu cara pengujian aspek-aspek luar dari sumber sejarah yang digunakan, dan menggunakan kritik internal yaitu pengkajian yang dilakukan terhadap isi dari sumber sejarah tersebut.

a. Kritik Eksternal

Kritik Eksternal adalah penentuan keaslian dari suatu sumber maupun dokumen. Peneliti harus mengidentifikasi sumber maupun dokumen yang ditemukan mulai dari harus memperhatikan kertas, gaya Penelitian, bahasa yang digunakan, kalimatnya, ungkapan yang dituturkan, huruf dan penampilan luarnya untuk membuktikan keaslian dari sumber atau dokumen yang ditemukan⁴².

Langkah pertama yang dilakukan oleh Peneliti berkaitan dengan kritik eksternal, mengidentifikasi tampilan luar buku dan dokumen yang ditemukan oleh Peneliti, sebagai berikut:

1. *Verslag der Staatspoorwegen 1936*

⁴¹ Alian, *Op.cit.*, hlm 10.

⁴² Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*. 1st edn Yogyakarta: Tiara Wacana, 2018, hlm 77.

Dokumen ini merupakan laporan tahunan yang dikeluarkan oleh perusahaan kereta api negara pada masa kolonial yaitu *Staatsspoorwegen*. Dokumen ini dikeluarkan oleh *Staatsspoorwegen* di Batavia dengan penerbit *Landdrukerij*. Laporan ini dalam Penelitiannya masih menggunakan Bahasa Belanda, kondisi dokumen saat dibaca Peneliti kertasnya sudah menguning. Laporan ini setelah diidentifikasi merupakan laporan asli *Staatsspoorwegen* pada tahun 1936.

Dokumen ini tulis oleh Steven Anne Reitsma yang merupakan pegawai *Indische Staatsspoorwegen*. Ia adalah pemimpin redaksi dari surat kabar *Tijdschrift of Spoor and Tramwegen*. Dia merupakan Peneliti dari laporan tahunan *Staatsspoorwegen op java*.

2. Dokumen *Kunstwerk Spoorwegbrug tevens brug voor gewoon verkeer over de Tjitandoei*.

Dokumen ini Peneliti dapatkan dari PT Kereta Api Indonesia, dokumen didapatkan secara online dan berbentuk foto. Dokumen ini menggunakan Bahasa Belanda, menggunakan huruf latin dalam Penelitiannya dan ditulis menggunakan tangan, kertas sudah terlihat rapuh. Dokumen ini telah diidentifikasi oleh Peneliti merupakan dokumen asli dari rancangan awal pembangunan jembatan Cirahong.

3. *Staatsspoor en Tramwegen in Nederlandsch Indie 1875-1925*

Buku ini merupakan buku yang ditulis oleh Steven Anne Reitsma yang diterbitkan pada tahun 1925 oleh Topografische Inrichting Weltevreden di Bandung. Buku ini menggunakan Bahasa Belanda. Selanjutnya, yang menulis dokumen ini adalah Steven Anne Reitsma yang merupakan pegawai *Indische Staatsspoorwegen*. Ia

adalah pemimpin redaksi dari surat kabar *Tijdschrift of Spoor and Tramwegen*. Dia merupakan Peneliti dari laporan tahunan *Staatsspoorwegen op java*.

4. Buku Sejarah Kereta Api di Priangan.

Buku ini merupakan buku yang diterbitkan tahun 2017. Buku ini diterbitkan oleh penerbit Ombak di Yogyakarta, buku ini menggunakan Bahasa Indonesia, menggunakan alat Penelitian modern sehingga terlihat lebih rapi. Buku ini ditulis oleh Agus Mulyana. Beliau merupakan lulusan S3 Ilmu Sejarah Universitas Indonesia, yang judul Disertasinya tentang sejarah kereta api zaman kolonial. Dia merupakan salah satu Peneliti beberapa karya tulis yang sangat bagus dan dapat digunakan sebagai sumber relevan dalam penelitian ini. Salah satu bukunya yang berjudul sejarah kereta api di Priangan saya gunakan sebagai sumber dalam penelitian ini.

5. Disertasi dari Leli Yulifar Kabupaten Galuh-Ciamis 1809-1942

Disertasi karya Leli Yulifar ini merupakan disertasi yang diusulkan untuk syarat menyandang gelar Doktor di Universitas Padjadjaran pada tahun 2014, Program Pascasarjana, Fakultas Ilmu Budaya. Dalam Penelitiannya menggunakan bahasa Indonesia, dan menggunakan alat tulis modern sehingga lebih rapi dan terstruktur.

Disertasi karya Leli Yulifar yang berjudul Kabupaten Galuh-Ciamis 1809-1942, Disertasi ini ditujukan untuk beliau dapat menyandang gelar Doktor di Fakultas Ilmu Budaya Padjadjaran. Disertasi ini menggunakan metode penelitian sejarah, didalamnya membahas tentang perkembangan Kabupaten Galuh-Ciamis mulai dari Pemerintahan, Ekonomi, Politik, dan Sosial.

6. *Rubber Companies in Netherlands East Indies 1911*

Buku ini merupakan data dari kepemilikan perusahaan karet yang ada di Hindia Belanda pada tahun 1911. Buku ini ditulis hasil dari kongres yang dilakukan oleh perwakilan dari perusahaan karet yang ada di Hindia Belanda, kongres ini dilakukan di London, buku ini menggunakan Bahasa Inggris sebagai bahasa yang digunakan dalam Penelitian, dan warna kertasnya sudah menguning.

Buku yang ditulis oleh Allart Gerard Nicolaas yaitu buku yang berjudul *Rubber Companies in Netherlands East Indies 1911*, buku ini beliau tulis setelah mewakili Hindia Belanda pada kongres perkebunan karet internasional di London pada tahun 1911. Buku ini menerangkan tentang data perusahaan karet yang ada di Hindia Belanda tahun 1911.

Hasil dari kritik sumber yang dilakukan Peneliti adalah buku, arsip dan laporan dapat digunakan sebagai sumber dikarenakan latar belakang Peneliti dan juga fisik yang masih dapat terbaca dan beberapa sumber merupakan sumber yang sezaman dengan tahun penelitian yang dilakukan oleh peneliti.

b. Kritik Internal

Kritik internal adalah uji kredibilitas sumber atau dapat diartikan Peneliti harus dapat menentukan seberapa jauh sumber atau dokumen yang ditemukan dapat dipertanggungjawabkan kebenaran dari informasi yang disampaikan didalam sumber atau dokumen tersebut⁴³.

Setelah melakukan kritik eksternal Peneliti melakukan kritik internal. Peneliti melakukan kritik internal terhadap sumber atau dokumen yang

⁴³ Wardah, *Op.cit.*, hlm 172.

didapatkan, Peneliti melakukan pengelompokan terlebih dahulu sumber atau dokumen kedalam sumber primer dan sekunder. Sumber primer yang Peneliti dapatkan antara lain *Kunstwerk Spoorwegbrug tevens brug voor gewoon verkeer over de Tjitandoei*, *Verslag de Staatsspoorwegen 1936*, *Staatsspoor en Tramwegen in Nederlandsch Indie 1875-1925*, *Verslag Omtrent Staatsspoorwegen 1890-1895*, *Rubber Companies in Netherlands East Indies 1911*, dan beberapa sumber kolonial lainnya. Sumber Sekunder yang Peneliti dapatkan antara lain buku, surat kabar, jurnal, thesis, dan disertasi. Sumber sekunder tersebut antara lain Buku Sejarah Kereta Api di Priangan, Buku Gaya-gaya Hidup Bupati-bupati Galuh, Disertasi Kabupaten Galuh-Ciamis 1809-1942, Surat Kabar Tawekal, dan Surat kabar *Algemeen Handelsblad Voor Nederlandsch Indië 20 Maart 1936*.

Peneliti membandingkan isi dari setiap sumber atau dokumen yang didapatkan, sebagai contoh dalam surat kabar *Nederlandsche Staatscourant* Edisi 1 Agustus 1892 yang menjelaskan bahwa menteri urusan jajahan membuka tender untuk pengadaan bahan-bahan pembangunan jaringan transportasi kereta api di Hindia Belanda, salah satu tender yang dibuka adalah pengadaan pilar dari pembangunan jembatan cirahong. Penjelasan ini dilengkapi oleh Surat Kabar *De Tijd: godsdienstig-staatkundig dagblad* Edisi 19 Juli 1892 yang menjelaskan bahwa menteri urusan jajahan akan membuka tender pada 15 Agustus 1892 dengan rincian 3 tender yaitu pengadaan baja untuk pembangunan 43 jembatan kereta api di Hindia Belanda, pengadaan 2 pilar untuk pembangunan jembatan Cirahong, dan pengadaan bahan bangunan untuk pembangunan gudang baturbara.

Peneliti harus cermat dalam membandingkan isi dari sumber dan dokumen tersebut. Peneliti harus menilai apakah sumber dan dokumen tersebut banyak memuat unsur subjektivitas Penelitinya atau tidak. Hal tersebut, penting dilakukan untuk meminimalisir tingkat subjektivitas dalam penelitian ini, sehingga interpretasi Peneliti akan lebih objektif.

1.6.3 Interpretasi

Interpretasi adalah upaya penafsiran dari fakta-fakta sejarah yang terdapat dari sumber dan dokumen didapatkan Peneliti dalam kerangka konstruksi realitas masa lampau⁴⁴. Interpretasi memiliki peranan penting untuk mengembalikan relasi antara fakta-fakta sejarah yang ditemukan, fakta-fakta sejarah yang merupakan bukti-bukti apa yang terjadi dimasa lampau direlasikan dengan satu dengan lainnya untuk membentuk serangkaian fakta faktual dan logis tentang kehidupan di masa lampau.

Arsip kolonial karya S.A Reitsma yang berjudul *Dienst der Staatsspoorwegen in Nederlands Indië Mededelingen 1e Afdeeling no 1 Indische Spoorweg-Politiek deel 1* menjelaskan bahwa Kabupaten Galuh merupakan salah satu wilayah yang penting untuk dibangun jaringan kereta api dikarenakan memiliki kelebihan produksi beras dan memiliki jumlah penduduk yang lebih besar dari Sumedang selatan. Berdasarkan pada arsip *Dienst der Staatsspoorwegen in Nederlands Indië Mededelingen 1e Afdeeling no 1 Indische Spoorweg-Politiek deel 1* pembangunan jalur kereta api ini sangat penting untuk meningkatkan mobilitas penduduk Kabupaten Galuh karena dengan adanya jalur

⁴⁴ Wardah, *Op.cit.*, hlm 172.

kereta api akses transportasi akan lebih mudah sehingga dapat mendukung penjualan hasil panen beras dan meningkatkan kesejahteraan penduduk.

1.6.4 Historiografi

Tahap historiografi merupakan tahap akhir dari tahap penelitian yang telah dilakukan sebelumnya dari mulai tahap heuristik, kritik, interpretasi dan historiografi. Historiografi ini akan Peneliti laporkan dalam sebuah tulisan berbentuk skripsi dengan judul “Pengaruh Pembangunan Jembatan Cirahong Terhadap Perkembangan Perkebunan Di Kabupaten Galuh-Ciamis Tahun 1893-1942”. Skripsi ini Peneliti susun dengan gaya bahasa yang sederhana, ilmiah dan menggunakan Penelitian yang sesuai dengan ejaan yang disempurnakan. Sedangkan untuk teknik Penelitian, Peneliti menggunakan sistem yang telah ditentukan dalam buku Pedoman Penelitian Karya Ilmiah Pendidikan Sejarah Universitas Siliwangi.

Untuk mempermudah Penelitian, maka disusun kerangka tulisan dan pokok-pokok pikiran yang akan dituangkan dalam tulisan berdasarkan data-data yang telah diperoleh. Sedangkan tahap akhir Penelitian dilakukan setelah materi atau bahan dan kerangka tulisan selesai dibuat. Tulisan akhir dilakukan bab demi bab sesuai dengan proses penelitian yang dilakukan secara bertahap. Masing-masing bagian atau bab mengalami proses koreksi dan perbaikan berdasarkan bimbingan dari dosen pembimbing skripsi.

1.7 Sistematika Penelitian

Sistematika pembahasan yang peneliti gunakan terdiri atas beberapa bagian yang akan menjelaskan hasil pembahasan Skripsi dimana tiap bagian ini saling

berkaitan. Dalam Penelitian skripsi menggunakan pedoman penelitian karya tulis ilmiah yang dikeluarkan oleh Pendidikan Sejarah Universitas Siliwangi. Sistematika yang dimaksud adalah:

Bab 1 Pendahuluan, bagian pendahuluan berisi judul yang diangkat Peneliti, latar belakang masalah pengambilan penelitian ini berupa minimnya sumber informasi mengenai Jembatan Cirahong Tahun 1893-1942, rumusan masalah yang diangkat dalam penelitian, tujuan penelitian, manfaat dan kegunaan penelitian, tinjauan teoritis yang terbagi atas kajian teori yang dipakai teori-teori yang dianggap sesuai untuk menunjang penelitian ini meliputi teori Transportasi, Permintaan dan Penawaran Transportasi, dan Teori Perubahan Sosial. Sedangkan kajian pustaka meliputi pembangunan Jembatan Cirahong, Kabupaten Galuh/Ciamis, dan membahas hasil penelitian yang relevan serta kerangka konseptual. Selain itu pada bagian utama akan dibahas metodologi yang digunakan serta menjabarkan tahapan heuristik, kritik sumber, interpretasi dan historiografi dalam penyusunannya.

Bab 2 Membahas kondisi Perkebunan Kabupaten Galuh-Ciamis dan, pada bab ini akan membahas tentang kondisi perkebunan Kabupaten Galuh sebelum dibangunnya Jembatan Cirahong, bab ini akan membahas penerapan Cultuurstelsel, masuknya perusahaan swasta dibidang perkebunan, dan juga persebaran perkebunan di Kabupaten Galuh.

Bab 3 Membahas Pembangunan Jembatan Cirahong dalam Bab III ini Peneliti Akan Membahas Latar Belakang dan Proses Pembangunan Jembatan Cirahong mulai dari Pembelokan jalur kereta yang dilakukan oleh R.A.A

Kusumadiningrat, Perancangan, Proses pembangunan awal Jembatan, dan Renovasi Jembatan yang Dilakukan Oleh *Staatsspoorwegen*.

Bab 4 Dampak dibangunnya Jembatan Cirahong terhadap Perkembangan Perkebunan di Kabupaten Galuh-Ciamis. Dalam bab ini Peneliti akan membahas tentang pengaruh dibangunnya Jembatan Cirahong terhadap perkembangan perkebunan di Kabupaten Galuh-Ciamis.

Bab 5 Kesimpulan dan Saran, pada bagian ini berisi kesimpulan yang diberikan Peneliti mengenai kajian yang telah dibahas Peneliti dilakukan peringkasan dari seluruh pembahasan hingga penerimaan saran yang dilakukan Peneliti.