



**Kontribusi Semarang-Cheribon Stoomtram
(SCS) Maatschappij dalam perkembangan
industri gula di Karesidenan Cirebon**

Muhammad Nur Fauzi¹, Laely Armiyati², Iyus Jayusman³

Universitas Siliwangi^{1,2,3}

Email: 202171007@student.unsil.ac.id, laely.armiyati@unsil.ac.id,
iyusjayusman@unsil.ac.id

Abstract

In the 20th century, Cirebon Residency became a sugar-producing area for the Dutch East Indies Government. This study aims to analyze the development of the sugar industry in the Cirebon Residency in the period 1897-1930, to find out the development of railway companies in the Cirebon Residency in 1897-1930, and to understand the role of SCS in the development of the sugar industry in the Cirebon Residency in 1897-1930. This research uses historical methods that include heuristics, source criticism, interpretation, and historiography. The heuristic stage is carried out through the search of primary and secondary sources. The source is then verified using internal and external criticism. Verified sources are then interpreted and written in historiography. The results of this study show that the increase in the sugar industry in Cirebon Residency began after the Agrarian Law of 1870 which made it easier for private entrepreneurs to invest, including in sugar commodities. The increasing demand for sugar exports has made the Government of the Dutch East Indies strive to improve transportation facilities in Cirebon, one of which is through the construction of railway lines. This project involves several companies including Semarang-Cheribon Stoomtram (SCS). The construction of the railway began to be carried out by the SCS company in 1895. The SCS company succeeded in inaugurating the first railway line in Cirebon inaugurated in 1897, followed by the construction of a tram line in the Cirebon Residency in the period 1901-1930 connecting Prujakan-Kadhipaten. The construction of railway lines and trams by SCS had an impact on the increase in sugar factories in Cirebon Residency so that the sugar industry grew in 1897-1930. This development is shown by the increase in the number of sugar factories in Cirebon which affects the increase in sugar production and exports.

Keywords: Sugar Industry, Sugar exports, SCS Railway Company, Cirebon Residency, Agrarian Law.

Abstrak

Pada abad XX Karesidenan Cirebon menjadi wilayah penghasil gula yang sangat potensial bagi Pemerintah Hindia Belanda. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perkembangan industri gula di Karesidenan Cirebon pada periode 1897-1930, mengetahui perkembangan perusahaan kereta api di Karesidenan Cirebon tahun 1897-1930, dan memahami peranan SCS dalam perkembangan

industri gula di Karesidenan Cirebon tahun 1897-1930. Penelitian ini menggunakan metode sejarah yang meliputi heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Tahap heuristik dilakukan melalui penelusuran sumber primer dan sekunder. Sumber tersebut selanjutnya diverifikasi dengan menggunakan kritik intern dan ekstern. Sumber yang telah diverifikasi, kemudian diinterpretasi dan dituliskan dalam historiografi. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa peningkatan industri gula di Karesidenan Cirebon dimulai setelah adanya Undang-undang Agraria tahun 1870 yang mempermudah pengusaha swasta untuk berinvestasi, termasuk pada komoditi gula. Kebutuhan ekspor gula yang semakin meningkat membuat Pemerintah Hindia Belanda berupaya meningkatkan fasilitas transportasi di Cirebon, salah satunya melalui pembangunan jalur kereta api. Proyek ini melibatkan beberapa perusahaan diantaranya Semarang-Cheribon Stoomtram (SCS). Pembangunan kereta api mulai dilakukan oleh perusahaan SCS pada tahun 1895. Perusahaan SCS berhasil meresmikan jalur kereta api pertama di Cirebon diresmikan tahun 1897, dilanjutkan dengan pembangunan jalur trem di Karesidenan Cirebon pada periode 1901-1930 yang menghubungkan Prujakan-Kadhipaten. Pembangunan jalur kereta api dan trem oleh SCS berdampak pada bertambahnya pabrik gula di Karesidenan Cirebon sehingga industri gula semakin berkembang pada tahun 1897-1930. Perkembangan ini ditunjukkan dengan peningkatan jumlah pabrik gula di Cirebon sehingga berpengaruh terhadap bertambahnya produksi dan ekspor gula.

Kata kunci: Industri Gula, Perusahaan Kereta Api SCS, Ekspor gula, Karesidenan Cirebon, UU Agraria 1970

PENDAHULUAN

Wilayah Cirebon merupakan salah satu wilayah penghasil gula di Hindia Belanda. Sebelum menghasilkan gula, Cirebon menjadi salah satu kawasan penanaman kopi (Murdiyastomo & Anggastri, 2023). Produksi gula di Hindia Belanda mulai berkembang signifikan setelah keterlibatan perusahaan swasta (Aprilia et al., 2021). Peran Cirebon dalam penanaman gula semakin meningkat setelah pemberlakuan Undang-Undang Agraria pada 1870, hingga mencapai kejayaannya pada periode 1930-an dimana Karesidenan ini mampu memproduksi 744.300 metrik ton gula (Wahid et al., 2021).

Namun, perkembangan ini mengalami hambatan dalam sektor distribusi terutama pada masa puncak gula antara akhir abad XIX

sampai awal abad XX. Permasalahan ini terjadi karena pada masa itu pemerintah kolonial masih menggunakan cara tradisional yaitu pengangkutan menggunakan tenaga manusia, delman, kerbau, dan transportasi tradisional lainnya. Akibatnya proses distribusi tebu dan gula membutuhkan waktu pengiriman yang lama yaitu hitungan minggu bahkan bulan. Kondisi ini menyebabkan banyak tebu yang rusak di jalan saat akan didistribusikan dari petani ke pabrik, serta gula yang membusuk saat akan dikirimkan dari pabrik ke pelabuhan (Mulyana, 2017a). Untuk mengatasi permasalahan ini, Pemerintah Kolonial Belanda menjalin kolaborasi dengan berbagai perusahaan kereta api untuk mendirikan jalur di kawasan Karesidenan Cirebon.

Pada tahun 1897 pemerintah kolonial Belanda di Cirebon memberikan konsesi kepada perusahaan kereta api swasta yaitu Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS) untuk mulai membuat jalur kereta api dengan rute Semarang Poncol sampai Banjir Kanal (Stasiun Parujakan). Rute ini dilanjutkan dari Banjir Kanal (Stasiun Parujakan) sampai Kadipaten pada tahun 1901 (Nusantara & Indonesia, 1997). Pembangunan jalur kereta api tidak hanya berdampak pada kemudahan proses distribusi tebu dan gula, tetapi juga menghidupkan industri gula di Karesidenan Cirebon.

Artikel ini berupaya untuk menggali informasi tentang perkembangan perusahaan kereta api di Karesidenan Cirebon tahun 1897-1930 dan memahami peranan SCS dalam perkembangan industri gula di Karesidenan Cirebon tahun 1897-1930. Kajian tentang kereta Api di wilayah Priangan dapat ditelusuri dalam buku Mulyana (2017b) yang membahas secara umum Sejarah Kereta Api di Priangan. Buku ini membahas tentang awal mula pembangunan jalur kereta api di Kawasan Priangan. Tulisan yang berkaitan dengan industri gula secara umum di

Priangan dapat ditemukan pada Breman (2014) tentang sistem Priangan pada masa Tanam Paksa. Selain itu, kajian ekonomi Cirebon juga dapat ditelusuri melalui artikel tentang perkembangan Ekonomi Cirebon (Wahid et al., 2021). Namun, kajian-kajian tersebut masih belum membahas konteks hubungan pembangunan jalur kereta api oleh SCS dengan pertumbuhan industri gula di Karesidenan Cirebon. Oleh sebab itu, artikel ini akan menganalisis mulai dari awal pembangunan jalur kereta api hingga bertambahnya jumlah pabrik dan produksi gula di Karesidenan Cirebon. Periodisasi dalam tulisan ini yaitu tahun 1897 sebagai awal dari pembuatan jalur kereta api oleh SCS, serta tahun 1930 saat terjadi depresi ekonomi sehingga membuat industri gula mengalami penurunan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode sejarah yang merupakan proses menguji dan menganalisa secara kritis rekaman dan peninggalan masa lampau. Terdapat empat langkah dalam penelitian sejarah yaitu heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi (Herlina, 2020). Pada tahap heuristik, dilakukan pencarian sumber primer dan sumber sekunder di Wilayah Cirebon dan sekitarnya. Sumber primer dalam penelitian yaitu *Gedenboek der Saatsspoor en Tramwegen in Nederlandsche Indie 1875-1925*. Sumber tersebut kemudian ditelaah validitasnya dalam tahap kritik sumber yaitu kritik ekstern dan kritik intern. Pada kritik ekstern dilakukan adalah jenis kertas yang digunakan, jenis tulisan yang digunakan merupakan ciri khas dari dokumen yang dikeluarkan pada masa kolonial, selain itu di dalamnya terdapat logo Kerajaan Belanda, dan penulisnya merupakan S. A. Reitsma yang merupakan *Hoofdambtenaar* didalam perusahaan SS

sedangkan kritik intern penulis melakukan analisis isi dari arsip ini dimana relevan dengan keadaan masa itu karena ada beberapa sumber primer lain didalamnya misalkan sketsa pembangunan jalur Cirebon-Kroya, jalur Cikampek-Cirebon, dan ada catatan atau tulisan tangan yang dimasukkan sebagai sumber. Pada tahap interpretasi, penulis melakukan interpretasi dengan metode hermeneutika. Terakhir yaitu tahap Historiografi yaitu tahap penulisan sejarah yang dilakukan untuk memaparkan, menyajikan, dan menyatukan data yang diperoleh.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pemberlakuan sistem kapitalisme di Hindia Belanda pada Abad XX berdampak pada meningkatnya perkembangan ekonomi yang positif dan menguntungkan (Rahmawati, 2022). Jaringan perdagangan lokal dan internasional mengakibatkan terbentuknya terbuntaknya pasar pasar yang menguntungkan perekonomian. Wilayah Karesidenan Cirebon yang meliputi Kuningan, Cirebon, Majalengka dan Indramayu merupakan bekas wilayah kesultanan Cirebon (Jamil, 2013: 43). Pada abad 19 Karesidenan Cirebon menjadi salah satu penghasil gula untuk kebutuhan ekspor. Kondisi ini berdampak pada tingginya kebutuhan sarana transportasi untuk membawa tebu dan gula. Di sisi lain, Pemerintah Kolonial Hindia Belanda tidak memiliki banyak anggaran untuk pembangunan fasilitas transportasi kereta api. Alhasil, mereka menjalin kolaborasi dengan perusahaan swasta Asing untuk membangun jalur kereta api, salah satunya SCS. Perkembangan industri gula dan pembangunan jalur kereta api merupakan dua hal yang saling terkait, berikut adalah hasil temuan dan pembahasannya.

A. Kondisi Industri Gula di Karesidenan Cirebon Pada Akhir Abad 19

Karesidenan Cirebon merupakan wilayah dengan kondisi geografis yang mendukung pengembangan industri gula. Wilayah ini berada di tepian pantai utara Jawa yang dihubungkan oleh aliran sungai seperti Sungai Cimanuk, Sungai Pekik, Sungai Kesunean, dan Sungai Cilosari dan memiliki jenis-jenis tanah diantaranya Litasol, Aluvial, Mediteran, Latosol, Potsolik, Regosol yang cocok untuk pemberdayaan tebu (Hermawan & Mainaki, 2020). Perkembangan Industri gula di Cirebon ini diawali oleh pemberlakuan Sistem Tanam Paksa di Hindia Belanda. Pada saat itu, masyarakat Cirebon diwajibkan menanam komoditas ekspor utama, salah satunya tebu.

Pada masa Sistem Tanam Paksa, produksi gula di Cirebon berkembang dan mampu menghasilkan 18.082 ton gula dengan pendapatan f 728.648 pada tahun 1870 (Chirebon, 1931). Industri gula semakin berkembang setelah pemberlakuan Undang-Undang Agraria pada tahun 1870. UU ini memberikan kebebasan serta keleluasaan untuk pihak swasta menanamkan modalnya dan melakukan investasi di sektor perkebunan dan pertanian di Hindia Belanda (Novita, 2023). Sejak itu, pabrik gula milik pengusaha Asing bermunculan. Pada tahun 1879 terdapat 14 perusahaan gula milik swasta, 8 perusahaan dimiliki oleh pengusaha Eropa, sedangkan 6 perusahaan milik pengusaha China (Wahdi, 2021: 76)

Selama rentang tahun 1897 hingga 1930 terjadi perkembangan industri gula pada jumlah pabrik, tingkat produksi, dan ekspor. Pada tahun 1898 terdapat 10 perusahaan gula di Cirebon yaitu Pabrik Gula (PG) Djatiwangi, PG Karangsoewoeng, PG Sindanglaut, PG Tersana, PG Gempol, PG Soerawinangoen, PG Loewoenggadjah, PG Djatipiring, PG Paroengdjaja, dan PG Kadhipaten (Mutawally Firdaus & Mahzuni, 2023). Pada periode ini juga terjadi peningkatan alih guna lahan menjadi lahan tebu, dimana terdapat 13.151 ha lahan yang digunakan di tahun 1930, meningkat dari tahun 1920 yang hanya 8.648 ha lahan.

Tabel 1. Luas lahan yang ditanami tebu 1920-1930 di Karesidenan Cirebon

Tahun	Luas lahan (Ha)
1920	8.648
1921	9.290
1922	9.352
1923	9.870
1924	10.055
1925	10.759
1926	10.812
1927	11.503
1928	12.195
1929	12.078
1930	13.151

Sumber: (Breman, 1986).

Di wilayah Karesidenan Cirebon terdapat 5 jenis gula yang diproduksi dari 13 pabrik yang beroperasi terhitung pada tahun 1925-1926. Pertama, *Superieure hoofdsuiker* (S.H.S.). Kedua, *Superieure stroopsuiker* (S.S.S.). Ketiga, *Hoofdsuiker No. 16 en hooger* (H.S.16h). Keempat, *Muscovados*. Kelima, *Melasse-suiker*. Gula dengan jenis *Hoofdsuiker No. 16 en hooger* banyak diekspor ke Belanda, sedangkan *Melasse-suiker* diekspor ke Amerika. Sedangkan jenis gula lain diekspor ke negara Eropa lain dan ke Asia timur (Mandere, Der, 1928).

Peningkatan jumlah produksi gula bisa dilihat dari produksi tahun 1925 yang mampu menghasilkan 2.062.215 pikul gula dari total kurang lebih 11.000-12.000an ha lahan tebu yang ditanami (P.H. Levert, 1934). Kemudian mampu mengekspor gula sebesar 1.728.540 pikul dari pelabuhan Cirebon pada tahun 1927 (Mandere, Der, 1928). Peningkatan harga ekspor juga terjadi pada tahun 1920 menjadi f 1.060.000 yang sebelumnya hanya bernilai f 186.000 pada tahun 1914. (P.H. Levert, 1934).

Kondisi industri gula yang cukup menjanjikan di wilayah Karesidenan Cirebon, membuat banyak anak-anak muda atau pekerja kasar yang menjadi buruh lepas di pabrik-pabrik gula Cirebon. Tenaga-

tenaga kerja ini banyak ditempatkan di perkebunan tebu untuk menanam, serta merawat tebu. J.S.W.B pernah melakukan survey sederhana pada 1925-1926 menunjukkan bahwa 3 dari 8 pabrik memperkerjakan pekerja impor atau pekerja dari luar pabrik mereka (P.H. Levert, 1934). Selain itu banyak pekerja lepas ini yang dikirim ke wilayah lain seperti para pekerja dari Cirebon yang dikirim untuk bekerja di PG wilayah Pekalongan melalui serikat buruh, selain itu perusahaan di Cirebon juga melakukan pertukaran atau mengkontrak pekerja lepas ini dari perusahaan lain di wilayah Surabaya dan Kediri

Selain pekerja laki-laki pada masa itu banyak perempuan dan anak-anak yang dijadikan pekerja karena kebutuhan akan pekerja sangat tinggi. Pekerja perempuan dan anak ini biasanya ditempatkan di bagian yang tidak membutuhkan keterampilan seperti pembajakan, penyiraman, penanaman, dan pemupukan (P.H. Levert, 1934). Hal ini banyak terjadi karena upah pekerja perempuan dan anak-anak jauh lebih murah. Secara umum Wilayah Karesidenan Cirebon memiliki gaji pekerja gula yang rendah dibanding wilayah lain. Untuk pekerja tetap per tahun hanya digaji *f*79, pekerja lepas *f*47 dan rata-rata bayaran pekerja gula di Cirebon pada periode 1922-1931 adalah *f*56 (Kirom, 2013). Sebagai perbandingan, gaji pekerja di wilayah Semarang memiliki gaji tertinggi se pulau Jawa yaitu pekerja tetap per tahun memperoleh gaji sebesar *f*111, pekerja lepas *f*55, dan rata-rata *f*74. Secara umum di Jawa gaji pekerja tetap per tahun *f*90, pekerja lepas *f*50, dan rata-rata *f*63 (P.H. Levert, 1934).

B. Peranan Perusahaan Semarang-Cheirebon Stoomtram (SCS) terhadap Industri Gula di Karesidenan Cirebon

Semarang-Cheirebon Stoomtram (SCS) merupakan perusahaan swasta yang didirikan pada tahun 1885. Perusahaan ini memegang hak konsensi selama 99 tahun terhitung sejak tahun 1895, serta merupakan

perusahaan pertama yang mendirikan jalur kereta api di wilayah Karesidenan Cirebon. Perusahaan ini berbentuk Naamlooze Vennotschap (NV) (Perseroan Terbatas) (Rachmawati, Berlian et al., 2023) yang berpusat di kota Den Haag Belanda, dengan kantor pelaksana tanggung jawabnya bertempat di Semarang (Bedrijfsvereniging, 1895). SCS didirikan oleh Financieele Maatschappij voor Nijverheidsondernemingen yang berkantor di Amsterdam (setelah mendapatkan hak konsensi jalur Semarang-Cirebon).

Pada awal pendiriannya, SCS membeli jalur kereta api Tegal-Balapoelang dari perusahaan Java Stoomtram Maatschappij (JSM) yang nantinya jalur tersebut diteruskan sampai ke Cirebon (Rachmawati, Berlian et al., 2023). Stasiun Pendrian di Semarang merupakan stasiun pertamanya sekaligus menjadi kantor pusat SCS, selanjutnya pada tahun 1910 kantor pusat SCS pindah ke Tegal. SCS merupakan perusahaan yang sahamnya diperjualbelikan di pasar saham Den Haag. Direktur pertama SCS adalah C. L. J Martens yang mulai menjabat pada 1895 (Mirza, 2023).

1. Pembangunan Jalur *Suikerlijn* oleh SCS

Perusahaan SCS mulai membangun dan mengoperasikan jalur kereta api secara bertahap pada periode 1897-1899 sebagai ruas utama. Rute jalur kereta api yang dibangun meliputi jalur Semarang menuju Pekalongan, Tegal, Brebes lalu masuk ke wilayah Cirebon melalui Losari, Gubang gunung, Ciledug, Centeng, Jatiseeng, Luwunggajah, Waled, Pabuaran, Cibogo, Jatipiring, Karangsuwung, Sigong, Sindanglaut, Kanci, Waruduwur, dan berhenti di Prujakan (Firdaus & Hamidah, 2020). SCS membangun 2 Stasiun besar di Wilayah Cirebon pada tahun 1897 yaitu stasiun Cirebon Prujakan dan stasiun Cirebon Pelabuhan (Firdaus &

Hamidah, 2020). Stasiun SCS Prujakan beroperasi awalnya melayani rute Cirebon ke Tegal, kemudian pada tahun 1900 stasiun ini melayani jalur Cirebon ke Semarang (Hermawan, 2022). Stasiun Cirebon Pelabuhan beroperasi pada 26 Juli 1899 setelah mendapatkan izin dari pemerintah, Stasiun ini digunakan sebagai stasiun akhir dari jalur Semarang-Cheribon yang dibuat sebagai tempat transit komoditas-komoditas ekspor dan impor terutama gula.

Pembangunan dilanjutkan pada 29 Desember 1901 yaitu jalur lanjutan yang menghubungkan Cirebon-Kadipaten sepanjang 49,8 km (Reitsma, A, 1925). Jalur ini melewati 6 pabrik gula dan 1 pabrik spirtus. SCS juga membangun *setopan* di sekitar pabrik untuk mendukung proses bongkar muat dan memudahkan distribusi gula. Ruas Bedilan-Waruduwur SCS membangun 16 setopan (HERMAWAN, 2020).

Pembangunan jalur kereta api yang dilakukan oleh SCS menghabiskan biaya per kilometernya f 29,218 dan memiliki lebar rel 1067 mm yang cocok untuk geografis Cirebon (Mulyana, 2017: 65). Jalur yang dibangun oleh SCS banyak melewati pabrik gula dimana pada tahun 1905 terdapat 27 pabrik gula sepanjang jalur SCS, sehingga jalur SCS banyak disebut sebagai jalur *Suikerlijn* (Lutfiani, 2023: 91).

2. Pembangunan Jalur Kereta Api di Pedalaman Cirebon

SCS tidak hanya membangun jalur kereta api lintas wilayah, tetapi juga pembangunan jalur di wilayah pedalaman Cirebon. Hal ini ditunjukkan melalui pembangunan jalur trem Cirebon-Mundu-Sindanglaut-Ciledug-Losari. Pembangunan jalur ini dikhususkan sebagai fasilitas pengangkutan komoditas gula dari pabrik gula ke pelabuhan dengan aktivitas pertamanya pengangkutan gula dari PG Sindanglaut ke

Pelabuhan Cirebon. Pada jalur ini SCS melewati 8 pabrik gula yaitu PG Sindanglaut, PG Karangsuwung, PG Jatipiring, PG Luwunggajah Pecinan, PG Sigong, dan PG Waled Pecinan (Hermawan & Mainaki, 2020).

Pada tahun 1914 SCS mengoperasikan jalur kereta api Stasiun Prujakan hingga Stasiun Kadipaten sepanjang 51 km, untuk menghubungkan jalur Kadoeng-Gedeh-Cheribon. Selain itu, SCS melakukan pembangunan jalur trem dari Stasiun Prujakan ke Pelabuhan Cirebon. Pembangunan jalur ini berhasil dalam membantu roda perekonomian Cirebon dan pemerintah Hindia Belanda (Firdaus & Hamidah, 2020). SCS kembali membangun jalur trem dan troli untuk menghubungkan pabrik gula dengan perkebunan tebu yang disebut jalur *Decauvil* (Hermawan, 2020:150). Salah satunya adalah jalur yang menghubungkan Susukan Agung dengan PG Sindanglaut sepanjang 4 km. Sistem perkeretaapian yang semakin merata di wilayah Cirebon ini membuat pengangkutan tebu ke pabrik gula, serta pelabuhan semakin efektif dan efisien. Oleh sebab itu kereta api menjadi alat transportasi utama untuk industri tebu di wilayah Cirebon.

C. Peranan SCS dalam Peningkatan Distribusi Gula

Pembangunan jalur kereta api oleh SCS turut berdampak pada penambahan jumlah pabrik gula di Karesidenan Cirebon, pada awal abad XX tercatat terdapat 12 pabrik gula. Pabrik-pabrik gula ini bernama Niew Losari, Niew Tersana, Karang Suwung, Jatipiring, Luwung Gajah, Sindang Laut, Surawinangun, Arjawinangun, Gempol, Parung Jaya, Jatiwangi dan Kadipaten (Firdaus & Hamidah, 2020). Dampaknya adalah mempercepat distribusi gula ke pelabuhan sehingga mempermudah proses ekspor gula.

Nilai total ekspor dari pelabuhan Cirebon pada tahun 1900 mencapai 6.056.500 gulden, menariknya 80,48% nya berasal dari ekspor gula. Sedangkan pada tahun 1914 ekspor pelabuhan Cirebon mencapai 12.698.400 gulden, terdapat 70,56% berasal dari gula. Hal ini menunjukkan perkembangan yang signifikan dari keberadaan jalur kereta api, stasiun, dan *setopan*, sebagai penghubung industri gula di Cirebon.

Peningkatan ekspor gula di tahun XX tercatat mengalami peningkatan. Pada tahun 1926 sebanyak 94.539 ton gula di ekspor ke Eropa dan wilayah Asia seperti China, dan India, lalu pada 1927 meningkat menjadi 96.271 ton ekspor gula, 1928 meningkat lagi menjadi 129.543 ton gula, dan mengalami penurunan pada 1929 menjadi 120.505 ton gula (Chirebon, 1931) Berikut adalah data jumlah gula yang didistribusikan dari wilayah Karesidenan Cirebon.

Tabel 2. Jumlah Angkutan Komoditi Gula di Karesidenan Cirebon

Tahun	Jumlah Angkutan Gula (dalam ukuran Ton)
1920	394.969
1921	408.447
1922	448.269
1923	466.780
1924	456.574
1925	545.728
1926	498.196

Sumber: (Mandere, Der, 1928)

Jumlah gula yang didistribusikan dan diekspor dari Karesidenan Cirebon semakin meningkat setelah pembangunan jalur kereta api oleh Perusahaan SCS. Distribusi yang semula membutuhkan waktu lama karena menggunakan transportasi tradisional, semakin cepat setelah adanya jalur kereta api.

KESIMPULAN

Pemerintah Hindia Belanda memberikan perhatian khusus dalam pembangunan transportasi untuk mempercepat distribusi barang ekspor, diantaranya gula. Perkembangan industri gula di Karesidenan Cirebon yang meningkat setelah diberlakukannya Undang-Undang Agraria 1870 menimbulkan permasalahan terkait proses distribusi. Untuk mengatasi ini, pada tahun 1885 pemerintahan Hindia Belanda memberikan konsesi kepada perusahaan *Naamlooze Vennotschap (NV)* Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschapij (SCS) untuk membangun jalur di Karesidenan Cirebon. Pada tahun 1897 jalur utama kereta api dibangun, selanjutnya tahun 1901 hingga 1930 SCS membangun jalur trem. Pembuatan jalur ini telah mendorong pertumbuhan industri gula yang ditandai dengan adanya 13 pabrik gula yang berdampak pada peningkatan jumlah ekspor gula. Peningkatan ekspor gula dan tumbuhnya pabrik gula di Cirebon membuktikan eksistensi Cirebon sebagai salah satu wilayah penting pada masa Kolonial Hindia Belanda.

DAFTAR PUSTAKA

- Aprilia, A. T., Irawan, H., & Budi, Y. (2021). Meninjau Praktik Kebijakan Tanam Paksa di Hindia Belanda 1830-1870. *Estoria: Journal of Social Science and Humanities*, 1(2), 119–134. <https://doi.org/10.30998/je.v1i1.465>
- Bedrijfsvereniging. (1895). *Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij*.
- Breman, J. (1986). *Penguasaan Tanah dan Tenaga Kerja Jawa di Masa Kolonial*. Lembaga Penelitian, Pendidikan dan Penerangan Ekonomi dan Sosial.
- Breman, J. (2014). *Keuntungan Kolonial Dari Kerja Paksa: Sistem Priangan Dari Tanam Paksa Kopi di Jawa, 1720-1870*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Chirebon, G. R. (1931). *Gedenkboek der Gemeente Cheribon 1906-1931* (Issue April). Den.V.A G. Nix & Co.
- Firdaus, Y. M., & Hamidah, D. N. (2020). Peran Dan Perkembangan Perkeretaapian Cirebon Barat Pada Masa Hindia Belanda. *Jurnal Tamaddun : Jurnal Sejarah Dan Kebudayaan Islam*, 8(2). <https://doi.org/10.24235/tamaddun.v8i2.7238>
- Herlina, N. (2020). *Metode Sejarah* (2nd ed.). Satya Historika.

- HERMAWAN, I. (2020). Kereta Api Scs: Angkutan Gula Di Cirebon. *Patanjala: Journal of Historical and Cultural Research*, 12(2), 195.
<https://doi.org/10.30959/patanjala.v12i2.643>
- Hermawan, I. (2022). Stasiun Kereta Api Cirebon Prujakan Dalam Tata Ruang Kota Cirebon Pada Masa Kolonial Belanda (1897-1942). *WALENNAE: Jurnal Arkeologi Sulawesi ...*, 20(1), 69–81.
- Hermawan, I., & Mainaki, R. (2020). Pemetaan Jalur Dan Tinggalan Perkeretaapian Masa Kolonial Belanda Di Wilayah Cirebon Timur. *Jurnal Sositoknologi*, 18(3), 560–577. <https://doi.org/10.5614/sostek.itbj.2019.18.3.21>
- Kirom, S. (2013). Dinamika Perkembangan Gerakan Serikat Pekerja di Indonesia (Masa Kolonial – Orde Lama). *AVATARA, e-Journal Pendidikan Sejarah*, 1(1), 9–15.
- Mandere, Der, V. (1928). *De Javasuikeerindustriën Heden En Verleden Gezien In Het Bijzonder In Hare Sociaal-Economische Beteekenis*. Ipenbuur & Van Seldam.
<https://doi.org/10.6100/IR496547>
- Mirza, M. Y. (2023). Transportasi Kereta Api Scs (Semarang Cheribon Stoomstram Maatschappij) Di Kabupaten Kendal Pada Tahun 1897-1930. *Jurnal Siginjai: Jurnal Sejarah*, 3(1), 65–71. <https://doi.org/10.22437/js.v3i1.24822>
- Mulyana, A. (2017a). *Sejarah Kereta Api di Priangan* (K. Nurgahini, Ed.). penerbit Ombak.
- Mulyana, A. (2017b). *Sejarah Kereta Api di Priangan*. Ombak.
- Mutawally Firdaus, A., & Mahzuni, D. (2023). Kehidupan Masyarakat Agraris dan Maritim Cirebon Awal Abad Ke-20: Suatu Tinjauan Ekologi Manusia. *SENTRI: Jurnal Riset Ilmiah*, 2(6), 17–34.
- Novita, E. (2023). HUKUM POLITIK AGRARIA. *Jurnal Penelitian Hukum*, VIII(II), 11–16.
- Nusantara, T. T. B., & Indonesia, A. P. (1997). *Sejarah Perkeretaapian di Indonesia*. Penerbit Angkasa.
- P.H. Levert. (1934). *Inheemsche Arbeid in Java-Suikerindustrie*.
- Murdiyastomo, A., & Anggastri, S. N. P. (2023). Preangerstelsel: Sistem Tanam Paksa Kopi Priangan Tahun 1723-1892. *Estoria: Journal of Social Science and Humanities*, 3(2), 445–459. <https://doi.org/10.30998/je.v3i2.1566>
- Rachmawati, Berlian, F., Yuniyanto, T., & Kurniawan, Adi, D. (2023). SEMARANG CHERIBON STOOMTRAM MAATSCHAPPIJ (SCS) RAILWAYS IN TEGAL 1895-1930. *International Journal of Education and Social Science Research*, 6(4), 196–209.
- Rahmawati, R. (2022). Perkembangan Kondisi Ekonomi Bangsa Indonesia Pada Masa Hindia Belanda Tahun 1900-1940. *Estoria: Journal of Social Science and Humanities*, 2(2), 291–301. <https://doi.org/10.30998/je.v2i2.827>
- Reitsma, A, S. (1925). *Gedenkboek Der Staatsspoor En Tramwegen In Nederlandsch Indie 1875-1925* (Vol. 38, Issue 12). Hoofdinspecteur der Staatsspooren Tramwegen in Nederlandsch Indië.
- Wahid, A., Athoilah, A., Murtiyoso, S., Krisdiana, R., & Akbar, R. (2021). *Memperkuat Simpul Ekonomi Kerakyatan Wilayah Pesisir* (K. Sastrodinomo, Ed.). Bank Indonesia Institute.

