

Pembangunan dan Renovasi Jembatan Cirahong 1893-1939

Ami Abdullah Fahmi, Ramdhan Prasetyo

amiabdullah@stiabiru.ac.id, ramdanprasetyo80@gmail.com

STIABI Riyadul 'Ulum, Univesitas Siliwangi

Abstract

The writing of this article started with the author's interest in Dutch heritage buildings around the Tasikmalaya area that are still standing strong today. One of the most interesting is the Cirahong Bridge. This bridge was built during the colonial period as a means of transportation. According to the blueprint, the Cirahong Bridge is the only multifunctional bridge in Indonesia because the upper part is used for the train line, while the lower part is used for the connecting road for cars and motorcycles from Manonjaya to Ciamis. This study aims to introduce the history of the construction of the Cirahong bridge and its renovation to the public so that people can appreciate the bridge more, which is still standing strong and has become one of the factors for the advancement of the Ciamis economy at that time. This article uses the Historical Method, which includes heuristic, criticism, interpretation, and historiography stages. The construction of the Cirahong Bridge, which began in 1893 and took seven months, is a series of the main Bogor-Cilacap railroad lines. This bridge was renovated twice in 1934 for 1.5 years as an obligation of the SS to maintain the route along Java. The next renovation took place in 1937 to repair the walls of the Ciamis side of the bridge. This renovation received assistance from the Ciamis government in the amount of f 1050. This construction and renovation had a very significant impact on Galuh's economy, marked by an increase in commodities from 3 to 7, namely Coconut, Coffee, Rubber, Lemongrass, Tuba, Cotton, and Tea, and the entry of 39 companies where previously there were only 4

Keywords: Galuh-Ciamis Regency, Cirahong Bridge, Plantation, SS, train

Abstrak (Bahasa Indonesia)

Penulisan artikel ini berawal dari ketertarikan penulis akan bangunan-bangunan peninggalan Belanda di sekitar daerah Tasikmalaya yang masih berdiri kokoh hingga saat ini, salah satu yang paling menarik adalah Jembatan Cirahong. Jembatan Ini dibangun masa kolonial sebagai sarana transportasi. Menurut blueprint jembatan Cirahong merupakan satu-satunya jembatan yang multifungsi di Indonesia karena bagian atas dipergunakan untuk jalur kereta sedangkan bagian bawah dipergunakan untuk jalan penghubung mobil dan motor dari Manonjaya ke Ciamis. Penelitian ini bertujuan untuk mengenalkan sejarah pembangunan jembatan Cirahong dan renovasinya kepada masyarakat sehingga masyarakat dapat lebih menghargai Jembatan yang sampai saat ini masih berdiri kokoh dan menjadi salah satu faktor majunya perekonomian Ciamis pada waktu itu. Artikel ini menggunakan Metode Historis yang meliputi tahap heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi. Pembangunan Jembatan Cirahong dimulai pada tahun 1893 membutuhkan waktu 7 bulan ini merupakan rangkaian jalur utama kereta api bogor-cilacap. jembatan pernah direnovasi 2x pada tahun 1934 selama 1,5 tahun sebagai kewajiban SS untuk merawat jalur di sepanjang Jawa, Renovasi selanjutnya terjadi di tahun 1937 untuk memperbaiki dinding jembatan

sisi Ciamis renovasi ini mendapat bantuan dari pemerintah Ciamis sebesar Rp 1050. Pembangunan dan renovasi ini memberikan pengaruh sangat signifikan terhadap perekonomian Galuh dengan ditandai dengan bertambahnya komoditi dari 3 menjadi 7 yaitu Kelapa, Kopi, Karet, Sereh, Tuba, Kapas dan Teh dan masuknya 39 perusahaan yang tadinya hanya 4

Kata Kunci: Kabupaten Galuh-Ciamis, Jembatan Cirahong, Perkebunan, SS, kereta



This work is licensed under the Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License

Pendahuluan

Perkembangan perkeretaapian di Indonesia dimulai pada Zaman Kolonial Belanda. Kereta api ini dibangun oleh pemerintah kolonial untuk meningkatkan efisiensi transportasi hasil pertanian dan perkebunan di Hindia Belanda (Kartodirdjo, 1987). Kereta api ini awalnya hanya digunakan untuk mengangkut hasil pertanian dan perkebunan yang membutuhkan waktu singkat, kereta api terus berkembang sebagai alat transportasi hingga akhirnya juga mengangkut orang dan barang lainnya. Peran kereta api sebagai sarana transportasi barang yang efektif dan efisien menjadi alasan pemerintah kolonial untuk membangun jalur kereta api yang menghubungkan wilayah yang ada di pulau Jawa dan Sumatera.

Pulau Jawa merupakan pulau pertama yang menjadi pelopor jalur kereta api di Hindia Belanda. Pemabangunan jaringan kereta api di Hindia Belanda menjadi topik penting dalam perdebatan di Parlemen Kerajaan Belanda, setelah perdebatan panjang berdasarkan Surat keputusan Kerajaan Belanda 10 Maret 1863 No. 1 dan 16 Juni 1863 No. 38. Serta disahkan dalam Undang-undang pada 6 Juli 1863 yang berlandaskan pada Staatblad No. 110. Usulan konsesi yang diusulkan oleh NV NISM disetujui dan mereka akan membangun jalur kereta api pertama di Hindia Belanda. Jalur tersebut adalah Semarang-Vorstenlanden (Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij, Aantekeeningen, Conssesien En Vergunningen, 1902). Jalur ini dibangun pada tanggal 17 Juni 1864 diawali di desa Kemijen Semarang (Santoso, 1988). Setelah Pembangunan jalur pertama di Jawa mulai dibangun jalur-jalur baru di pulau Jawa.

Salah satu jalur yang dibangun setelah jalur Semarang-Vorstenlanden adalah jalur kereta bagian selatan (*Westerlijnen*). Pembangunan jalur utama *Westerlijnen* dibagi dalam beberapa tahapan yaitu Buitenzorg-Bandung-Cicalengka, Cicalengka-Garut, Warung Bandrek-Cilacap, dan Padalarang-Karawang (Mulyana, 2017).

Pembangunan jalur kereta api Warung Bandrek - Cilacap banyak mengalami perubahan dan hambatan. Perubahan pertama terjadi Ketika jalur yang akan melewati Galuh berubah menjadi melewati Tasikmalaya dengan jalur Warung Bandrek - Malangbong - Cipontren - Cipacing - Rajapolah - Cigalugur - Cikoneng - Ciamis - Bojong - Cisaga - Banjar - Melewung - Sidareja - Kawunganten dan berakhir di pertemuan antara jalur Priangan-Cilacap (Stemvoort, Hora Adema, & Cie., 1885). Perubahan kedua terjadi di jalur Warung Bandrek - Cilacap di seksi 3 jalur awal akan melewati Cigalugur-Cikoneng terjadi perubahan dan menuju lembah Ciawi-Indihiang-Manonjaya-Cimaragas-Banjar hingga Pelabuhan Donan (Sofiani, 2012) Perubahan ketiga yang sampai saat ini dipakai adalah Warung Bandrek - Malangbong - Cipontren - Cipacing - Ciawi-Indihiang-Manonjaya Ciamis - Bojong -Banjar dan Pelabuhan Donan (Stemfoort & Siethoff, 1900).

Dalam perubahan jalur Manonjaya-Cimaragas-Banjar menjadi Manonjaya-Ciamis-Bojong-Banjar, R.A.A Kusumadiningrat memiliki andil melalui lobi-lobi politik kepada pemerintah Kolonial Hindia Belanda. Lobi-lobi itu berhasil merubah jalur sehingga melewati pusat Kabupaten Galuh. Sebagai konpensasi perubahan jalur maka Staatsspoorwegen harus membangun jembatan untuk dapat melewati sungai Citanduy. Untuk melewati sungai Citanduy maka dibangunlah jembatan di daerah Cirahong (Reistma, 1925).

Jembatan di daerah Cirahong di arsip-arsip Belanda bernama Jembatan Citandui 1 (Gravenhage, 1897), namun masyarakat sekitar lebih familiar dengan nama Jembatan Cirahong. Jembatan ini dibangun oleh buruh pribumi yang dibayar oleh pemerintah Kolonial. Jembatan ini menghubungkan Manonjaya dan Ciamis (Mulyana, 2017).

Wilayah yang dilalui jalur kerta yang mendapatkan manfaat yang signifikan antara lain kabupaten-kabupaten di Karesidenan Cirebon dan Karesidenan Priangan seperti Bandung, Galuh, Tasikmalaya, Cirebon, Garut, Purwakarta, dan Sumedang yang merupakan wilayah padat penduduk. Salah satu alasan Wilayah tersebut padat penduduk adalah adanya jalur dan stasiun kereta api untuk memfasilitasi mobilitas penduduk. Jalur kereta api membuat mobilitas penduduk meningkat dan pengangkutan hasil panen menjadi lebih efektif dan efisien (Mulyana, 2017). Hal tersebut sesuai dengan pendapat Tamim mengenai peran utama transportasi yaitu: sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut (Sutardi & Martina, 2015).

Pembangunan jembatan Cirahong memberikan dampak signifikan terhadap persebaran perkebunan di Galuh-Ciamis. Sebelum tahun 1893 Perkebunan yang ada di Ciamis meliputi Perkebunan tarum ditanam di 4 distrik Rancah, Ciamis, Kawali dan Panjalu dan mencapai puncaknya pada tahun 1839 dengan total luas perkebunan 1.109,2 Hektar dan 51 pabrik pengolahan tarum namun akhirnya tarum dibatasi oleh RAA Kusumadiningrat dialihkan lahannya ke pertanian Padi dengan alasan kualitas Tarum Galuh kalah dengan tarum dari India di pasar Eropa (Nurfadilah, 2021).

Pada masa politik pintu terbuka diterapkan di Hindia Belanda, ditandai dengan diterapkannya Undang-undang Agraria Tahun 1870 yang mengatur tentang pemberian hak milik tanah untuk pengusaha Industri Swasta dan penduduk. UU Agraria 1870 memberikan hak milik tanah kepada penduduk serta membuka lahan dengan izin dari pemerintah. Diterapkannya UU Agraria ini memberikan kepada Pengusaha Swasta untuk menyewa tanah dari pemerintah untuk membuka perkebunan-perkebunan dengan syarat-syarat tertentu (Handayani, 2018).

Undang-undang Agraria memberikan dampak sangat signifikan terhadap pendirian perkebunan dan pabrik pengolahan perkebunan di Galuh. 3 pabrik minyak kelapa perintis di Galuh berdiri di Distrik Ciamis yaitu Olvaldo, Gwan Hien, dan Haoe Yen milik pengusaha swasta dari Cina. Berdirinya pabrik minyak kelapa menyebabkan perkebunan kelapa di Kabupaten Galuh berkembang dan areal perkebunan terus diperluas. Masyarakat pribumi yang juga diharuskan menanam kelapa di lahan pribadi berskala kecil atas instruksi R.A.A Kusumadiningrat dalam instruksinya beliau mewajibkan kepada penduduk yang akan menikah untuk menyediakan dua bibit kelapa untuk ditanam di halaman rumah (Yulifar, 2014).

Komoditi lain yang juga berkembang selain kelapa adalah kopi. Perkebunan kopi sama dengan kelapa muncul setelah adanya pabrik penggilingan kopi, Pabrik Penggilingan Kopi ini berdiri di Distrik Kawali. Perkebunan kopi ditintis di distrik Kawali kemudian menyebar ke 3 distrik lainnya Rancah, Ciamis, dan Panjalu. Penanaman kopi di Kabupaten Galuh masih dikelola oleh perusahaan milik pemerintah yaitu Government Koffiecultuur. Penanaman Kopi di Kabupaten Galuh tetap dilaksanakan walaupun Galuh dinilai sebagai daerah yang minus kopi. Hasil panen yang dihasilkan oleh Galuh dari tahun 1879-1883 jika dirata-rata adalah 3.782 pikul dari lahan sebesar 18.338 dan menjadi penghasil terbesar ke-3 dari seluruh kabupaten yang ada di Karesidenan Cirebon (Gouvernement Koffiecultuur

Rapport van De Staats-Commissie Koninklijk Besluit van 14 October 1888, 1889).

Setelah pembangunan jembatan Cirahong perkebunan Galuh yang tadinya hanya 3 komoditi yaitu Tarum, Kelapa dan Kopi dibawah 4 perusahaan yang terdiri 3 perusahaan Swasta dan 1 perusahaan pemerintah, bertambah signifikan pada tahun 1939 menjadi 7 komoditas yaitu Kelapa, Kopi, Karet, Sereh, Tuba, Kapas dan Teh dibawah 39 perusahaan perkebunan swasta. Pengaruh terhadap persebaran perkebunan, menandakan peranan penting jembatan cirahong bagi Kabupaten Galuh-Ciamis.

Kajian tentang Jembatan Cirahong belum dilakukan oleh peneliti sebelumnya, namun ada beberapa penelitian mengenai jalur-jalur kereta api di Jawa Barat. Misalnya, Disertasi Agus Mulyana tahun 2005 yang berjudul Melintasi sepegunungan, pedataran, hingga rawa-rawa; pembangunan jalan kereta api di Priangan 1878-1924. Tulisan ini menjelaskan tentang latar belakang pembangunan kereta api di Priangan, Proses Pembangunan lajur kereta api di Priangan yang dibangun oleh Staatspoorwegen, Proses pembangunan lajur kereta api yang dibangun meliputi lajur utama dan lajur simpangan.

Penelitian Agus Mulyana memaparkan sedikit tentang sarana prasarana Jembatan yang ada di jalur Warung Bandrek-Cilacap Jembatan-jembatan yang dibangun adalah Jembatan Ciherang di seksi 1 dan 3 jembatan yang melintasi sungai Citanduy yang terkenal dengan jembatan Citanduy 1 di seksi 3, jembatan Citanduy 2 di seksi 4, dan Jembatan Citanduy 3 di seksi 5 yang menjadi pokok penelitian kami adalah jembatan Citanduy 1 yang terkenal dengan jembatan Cirahong.

Penelitian kedua yang membahas tentang jalur kereta di Jawa Barat adalah penelitian berjudul Transportasi Kereta Api Di Jawa Barat Abad Ke-19 (Bogor-Sukabumi-Bandung) yang ditulis oleh Lasmiyati didalam jurnal Patanjala Vol. 9 No. 2 Juni 2017. Tulisan ini menjabarkan tentang pembangunan jalur Bogor, sukabumi dan Bandung serta prasarana pendukungnya. Setelah selesai pembangunan jalur dan sarana prasarana ditemukan bahwa jalur kereta api bogor, sukabumi dan bandung yang pada awalnya digunakan untuk mengangkut komoditas kopi ternyata menyebabkan perubahan sosial pergerakan penduduk dari desa ke kota dan pertumbuhan wilayah.

Penelitian ini memberi masukan terhadap penelitian kami dengan melihat bahwa daerah-daerah yang dilewati oleh jalur kereta api akan mengalami perkembangan yang signifikan baik secara sosial, ekonomi maupun perkembangan wilayahnya tersendiri. Penelitian ini memberi gambaran kepada kami tentang pertumbuhan ekonomi yang kami kaitkan dengan penambahan

jenis komoditi yang ditanam dan masuknya 39 perusahaan swasta sebagai pendorong kemajuan wilayah Galuh-Ciamis.

Penelitian-penelitian diatas memberikan kami gambaran untuk mewujudkan penelitian kami berjudul Pembangunan dan Renovasi Jembatan Cirahong 1893-1939 yang bertujuan untuk mengenalkan sejarah pembangunan jembatan Cirahong dan renovasinya kepada masyarakat sehingga masyarakat dapat lebih menghargai Jembatan yang sampai saat ini masih berdiri kokoh dan menjadi salah satu faktor majunya perekonomian Galuh-Ciamis pada tahun 1893-1939.

Metode Penelitian

Metode yang digunakan oleh Penulis adalah metode historis. Menurut Borg dan Gall dalam (Djamal, 2015). Penelitian sejarah adalah penyelidikan secara sistematis terhadap dokumen dan sumber-sumber lain yang mengandung fakta tentang pertanyaan-pertanyaan sejarawan di masa lampau. Studi literatur dan studi dokumentasi dipilih menjadi teknik pengumpulan data. Menurut Bungin dalam Nilamsari "metode dokumenter adalah salah satu metode pengumpulan data yang digunakan dalam metodologi penelitian sosial untuk menelusuri data historis" (Nilamsari, 2014). Sedangkan Sugiyono menyatakan bahwa dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang" (Sugiyono, 2007).

Sebagai rambu-rambu penelitian digunakan metode historis menggunakan langkah-langkah berdasarkan pada metode penelitian sejarah, yaitu: Heuristik adalah Teknik atau cara-cara mendapatkan sumber yang diperlukan dalam suatu penelitian baik itu menggunakan studi kepustakaan, observasi, maupun interview (Alian, 2012).

Proses Heuristik dilakukan Peneliti dengan mengunjungi tempat-tempat berikut untuk mengumpulkan sumber:

1. Mengunjungi PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasional 2 Bandung untuk mendapatkan arsip sejarah sejarah pembangunan jembatan Cirahong
2. Mengunjungi Perpustakaan Nasional di Jakarta untuk mencari Surat Kabar Tawekal, Verslag der Staatsspoorwegen 1936, Kolonial Verslag, dan Verslag Omtrent Staatsspoorwegen 1890-1895.
3. Mengunjungi Perpustakaan Batu Api di Jatinangor dan mendapatkan Disertasi dari Leli Yulifar yang berjudul Kabupaten Ciamis 1809-1942.

4. Mengunjungi Subdit Jembatan di Kota Banjar untuk mendapatkan Blueprint Jembatan Cirahong
5. Selain itu Peneliti juga mencari sumber-sumber dan data-data dari website arsip nasional Belanda (Gahetna.nl), Delpher.nl, KITLV (Perpustakaan Leiden), dan beberapa website lainnya.

Setelah heuristik langkah selanjutnya yang dilakukan adalah melakukan Kritik Sumber adalah proses pengujian sumber sehingga peneliti tidak menelan mentah-mentah hasil dari heuristic dibutuhkan kritik untuk memvalidasi sumber (Sjamsudin, 2007) kritik sumber terbagi kedalam 2 yaitu kritik eksternal yang akan meneliti apakah sumber atau dokumen yang didapatkan oleh Peneliti asli atau palsu dan kritik internal yang berhubungan dengan apakah sumber atau dokumen yang didapatkan Peneliti dapat dipertanggung jawabkan atau tidak (Alian, 2012).

Kritik eksternal dilakukan kepada 2 dokumen primer yaitu *Verslag der Staatsspoorwegen 1936* dan *Kunstwerk Spoorwegbrug tevens brug voor gewoon verkeer over de Tjitandoei*. Dokumen *Verslag der Staatsspoorwegen 1936* merupakan laporan tahunan berbahasa Belanda tentang perkembangan kereta api di Hindia Belanda yang dibuat secara berkala dan diterbitkan oleh Staatsspoorwegen penelitian ini diterbitkan di Batavia oleh penerbit Landdrukerij. Kondisi kertas buku sudah menguning namun masih utuh dan masih bisa dibaca Penulis laporan ini adalah Steven Anne Reitsma yang merupakan pegawai dari Indische Staatsspoorwegen yang sudah berkecimpung lama dalam dunia tulis menulis mengenai kereta api di Hindia Belanda.

Dokumen kedua *Kunstwerk Spoorwegbrug tevens brug voor gewoon verkeer over de Tjitandoei* dokumen ini berbentuk digital. Digambar oleh arsitek Adel Loura dari penelitian terhadap foto terlihat dokumen ini menjelaskan struktur bangunan Cirahong menggunakan Bahasa Belanda. Dokumen ini merupakan dokumen asli yang menjelaskan rancangan jembatan-jembatan yang melintasi sungai Citanduy salah satunya adalah jembatan Cirahong.

Kritik internal dilakukan dengan membedah isi dari dokumen pada dokumen *Verslag der Staatsspoorwegen 1936* disebutkan bahwa pada tahun 1920 pendapatan yang diterima SS dari pengangkutan barang mencapai f 39.505.307 ini senada dengan laporan dari residen Galuh yang menyebutkan terjadi kenaikan pengangkutan hasil perkebunan karena bertambahnya perkebunan di Galuh. Selanjutnya dokumen kedua *Kunstwerk Spoorwegbrug tevens brug voor gewoon verkeer over de Tjitandoei* menyebutkan bahwa jembatan citanduy terbagi 3 yaitu Citanduy 1 Citanduy 2 dan Citanduy 3. Setelah

diamati Jembatan Citanduy 1 lebih dikenal masyarakat dengan Jembatan Cirahong yang menghubungkan manonjaya ke Ciamis, Jembatan Citanduy 2 adalah jembatan Karangpucung yang menghubungkan Ciamis dan Banjar sedangkan jembatan Citanduy 3 Jembatan Plengkung yang menghubungkan Banjar dan Sidareja.

Tahap selanjutnya adalah Interpretasi, tahap ini penulis melakukan penafsiran dari sumber-sumber sejarah yang telah melalui tahap kritik sumber (Sukmana, 2021). 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 interpretasi menggunakan dua metode yaitu analisis yaitu menguraikan fakta yang didapat dan sintesis yaitu menyatukan fakta-fakta dua metode ini merupakan inti dari interpretasi (Kuntowijoyo, 2003)

Interpretasi kami mendapatkan bukti bahwa Jembatan Cirahong dibangun pada tahun 1893 ini menjadi jembatan yang paling berperan dalam penghubung sarana transportasi kereta api dua jalur darat antara Manonjaya ke Ciamis selain menjadi sarana transportasi jembatan ini juga memberikan dampak dalam perkembangan perkebunan di wilayah Galuh.

Langkah terakhir historiografi, tahap ini adalah penulisan sejarah yang dilakukan berdasarkan pada bukti-bukti yang empirik dan memiliki kesinambungan dengan aturan logika (Sumargono, 2021) Historiografi diharuskan memberikan gambaran secara utuh mengenai proses yang dilakukan dari awal hingga akhir (Abdurahman, 2008). Penulis akan menuangkan hasil penelitian dalam sebuah tulisan yang berjudul "Pengaruh Pembangunan Jembatan Cirahong Terhadap Perkembangan Perkebunan Di Kabupaten Galuh-Ciamis Tahun 1893-1942".

Hasil dan Pembahasan Penelitian

Rencana pembangunan jalur kereta api pada awalnya memiliki kaitan dengan kesulitan pengangkutan hasil perkebunan dan alat transportasi pada pertengahan abad ke-19. Pertumbuhan pesat perkebunan di Hindia Belanda menjadi salah satu latar belakang rencana pembangunan jalur kereta api untuk mengangkut hasil perkebunan.

Perkembangan pesat perkebunan di Hindia Belanda dimulai dari eksploitasi perkebunan yang dilakukan oleh Pemerintah Kolonial Belanda, Pemerintah Kolonial Belanda menerapkan *Cultuurstelsel* yang bertujuan untuk mengeksploitasi perkebunan yang ada di Hindia Belanda agar menghasilkan hasil perkebunan yang dapat dijual di pasar Eropa.

Berkembangnya perkebunan ini memerlukan Infrastruktur yang memadai untuk mendukung pengangkutan hasil panen dari perkebunan yang akan dijual di pasar Eropa. Pengangkutan hasil perkebunan ini mengalami masalah karena jarak yang jauh dari perkebunan ke Pelabuhan. Rata-rata perkebunan berlokasi di daerah perbukitan dan pedalaman sehingga sulit untuk pengangkutan hasil perkebunan ke pabrik dan Pelabuhan (Mulyana, 2017).

Selain jarak yang jauh akses jalan yang biasa dilewati oleh masyarakat masih belum memadai karena rusak dan sempit menjadikan hambatan tersendiri untuk pengangkutan hasil panen perkebunan. Jalan-jalan pada masa itu masih berupa tanah yang belum diperkeras, maka dari itu ketika musim hujan jalan akan becek sementara ketika musim kemarau tanah akan berdebu. Perawatan dari jalan-jalan ini menjadi tanggung jawab dari masyarakat sekitar jalan tersebut, perawatan ini menjadi salah satu pekerjaan wajib yang dilaksanakan oleh masyarakat sekitar jalan. Pekerjaan wajib ini menjadi beban tambahan untuk masyarakat dimana pada saat itu diterapkan *Cultuurstelsel* dan jalan pun sering rusak karena sering dilewati oleh pedati-pedati yang mengangkut hasil panen perkebunan .

Permasalahan pengangkutan hasil panen ini terjadi pula di wilayah Priangan yang merupakan wilayah penghasil kopi di Hindia Belanda. Pembangunan jalur kereta api di Priangan mulai pada tahun 1878, pembangunan jalur dibagi dalam dua jalur yaitu jalur utama dan jalur simpangan, jalur utama membentang dari barat hingga timur priangan melewati kabupaten-kabupaten yang ada di Priangan. Pembangunan jalur ini melewati Sukabumi, Cianjur, Bandung, Garut, Tasikmalaya, dan Galuh. Pembangunan jalur utama dibagi dalam beberapa tahapan yaitu Buitenzorg-Bandung-Cicalengka, Cicalengka-Garut, Warung Bandrek-Cilacap, dan Padalarang-Karawang (Mulyana, 2017).

Kabupaten Galuh dilewati termasuk kedalam wilayah yang dilewati Jalur Kereta Api, yaitu jalur Warungbandrek-Cilacap. Pembangunan jaringan kereta api di Kabupaten Galuh diawali dengan pembangunan jembatan cirahong. Pembangunan Jembatan Cirahong masuk kedalam seksi 3 pembangunan jalur Warung Bandrek-Cilacap. Pembangunan Jembatan Cirahong menggunakan bahan-bahan yang berasal dari Eropa, bahan-bahan ini diolah di Bandung yang

selanjutnya dikirim ke lokasi pembangunan untuk dirakit. Jembatan Cirahong merupakan jembatan tertinggi yang dibangun dalam pembangunan jalur kereta api Warung Bandrek - Cilacap. Desain Konstruksi dari Jembatan didesain langsung oleh petugas bangunan Hesselink, dan pembangunan pondasi langsung diawasi oleh pengawas kelas 1 yaitu Egbert Gerrit Wijers (Mulyana, 2017)

Pengukuran dan penentuan arah jalur kereta api dari Tasikmalaya-Ciamis selesai pada Mei 1892. Pengajuan pembangunan jembatan disetujui pada Juli 1892 oleh pihak *Staatspoorwegen*, untuk menghubungkan wilayah yang dipisahkan oleh sungai Citanduy yaitu Manonjaya dengan Ciamis. Pemerintah kolonial menyetujui dan membuka tender untuk penyediaan alat serta bahan-bahan pembangunan Jembatan di pulau jawa pada 15 Agustus tahun 1892. Tender ini dibuka di Belanda untuk pembangunan jembatan kereta api, tender pertama adalah penyediaan logam untuk pembangunan 43 jembatan, tender kedua adalah pengadaan bahan untuk pembangunan 2 pilar penyangga jembatan cirahong, dan tender ketiga adalah pengadaan besi untuk pembangunan tambang batu bara. Pemenang tender dari pengadaan bahan 2 pilar Jembatan Cirahong adalah Actien Gesellschaft fiir Eisen Industrie und Brikendbau milik J.G Harkort. Perusahaan asal Jerman tersebut mengusulkan dana sebesar *f* 101.245 untuk pengadaan barang dan persiapan-persiapan pembangunan Jembatan(Funke & Santen, 1892).



Gambar 1. Kondisi Pembebasan lahan Jembatan Cirahong
(Salzwedel, 1900)

Sumber:

https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/918196?solr_nav%5Bid%5D=9c91b676d968ad6db140&solr_nav%5Bpage%5D=0&solr_nav%5Boffset%5D=0

Pelaksanaan pembangunan Jembatan Cirahong diawali dari pemasangan pilar sebagai penyangga bangunan atas jembatan yang akan dilewati oleh kereta api. Pemasangan pilar dalam pelaksanaannya terjadi kendala yang awalnya akan

dilaksanakan pada Juni 1893 tidak dapat dilakukan karena besi yang sudah datang tidak dapat dipasang karena alat bantu untuk pemasangan belum tersedia, pemasangan pilar selesai pada 19 Agustus 1893.



Gambar 2. Jembatan Cirahong tahun 1925

Sumber: <https://collectie.wereldculture.nl/#/query/ac967b59-17c5-4729-b1ab-4fb2a8eae420>

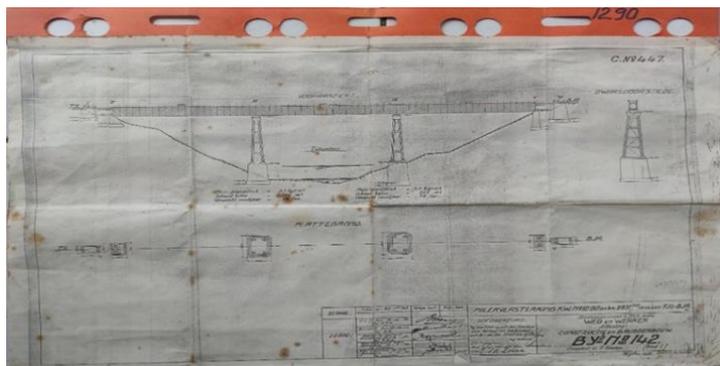
Pemasangan dan perakitan Jembatan bagian atas selesai tepatnya pada 29 September 1893. Perakitan dan pemasangan bahan-bahan rel lainnya dilaksanakan hingga akhir tahun 1893. Berdasarkan pada gambar diatas pembangunan jalur kendaraan yang berada di bawah jalur kereta api hanya diperuntukan untuk jalur inspeksi pengecekan keadaan Jembatan. Pada 18 November 1893 Jembatan sudah dapat dilewati oleh kereta api. Seksi 3 dalam pembangunan jalur Kereta Api Warung Bandrek – Cilacap selesai pada bulan Juli 1894 dengan total panjang 32.787 meter dengan pembangunan fasilitas terakhir adalah Stasiun Bojong Ciamis (Verslag Omtrent Staatsspoorwegen 1890-1895, n.d).

Setelah Jalur Kereta Api Warung Bandrek – Cilacap dibuka untuk umum dan tersambungny jalur selatan kereta api di Jawa, pengoperasian transportasi kereta api sangat menguntungkan. Pada tahun 1900 keuntungan bersih yang diterima SS sudah mencapai f 5.198.063. Selain itu keuntungan lain yang didapat adalah mobilitas penduduk dan pengangkutan hasil panen dari perkebunan dan pertanian semakin efisien. Penggunaan kereta api sebagai sarana pengangkutan hasil panen dan barang-barang lainnya sangat tinggi, hal ini terlihat dari penerimaan SS pada tahun 1920 pendapatan yang diterima SS dari pengangkutan barang mencapai f 39.505.307 (Verslag Der Staatsspoorwegen 1936, 1936).

Keuntungan yang besar ini membuat SS memiliki kewajiban untuk memelihara jalur karena pentingnya sarana transportasi kereta api untuk penduduk. Pada tahun 1934 SS melakukan peremajaan dari jembatan-jembatan

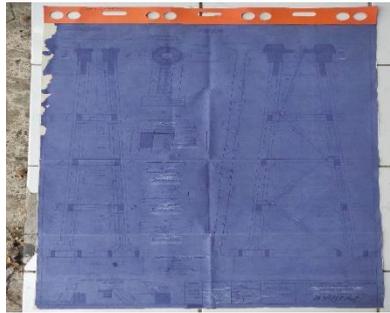
kereta api di Jawa dan Madoera. Jembatan yang akan di renovasi antara lain Jembatan Cimanuk, Jembatan Cisaat, Jembatan Cisokan, Jembatan Porrong, Jembatan Serayu, Jembatan Cisomang, Jembatan Citarum, termasuk Jembatan Cirahong (Algemeen Handelsblad Voor Nederlansch Indie 20 Maart 1936, 1936). Pemeliharaan dan renovasi jalur dan jembatan kereta api menjadi salah satu kewajiban dari SS untuk memelihara infrastruktur dikarenakan beban yang diterima oleh jembatan-jembatan kereta api yang sangat besar, maka dari itu perlu adanya modernisasi dan penguatan konstruksi.

Jembatan Cirahong menjadi salah satu jembatan yang direnovasi dan mengalami penguatan. Jembatan Cirahong mengalami penguatan secara keseluruhan mulai dari peremajaan besi, dan beberapa material lainnya. Renovasi dilakukan selama 1,5 tahun dari Januari 1934 hingga Juni 1935 (Koerdie, 1935). Renovasi dilakukan dari pilar yang berada di wilayah Manonjaya hingga Ciamis. Insinyur yang membuat rancangan dari renovasi jembatan adalah A. Laoura.



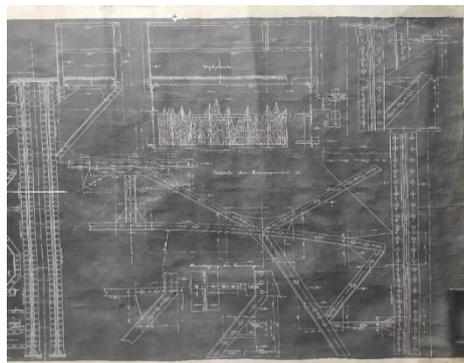
Gambar 3. Rencana penguatan Jembatan secara keseluruhan pada tahun 1934
Sumber: (Laoura, 1890)

Pilar jembatan diperkuat dengan bertumpu pada 6 pilar yang terdiri, 4 pilar yang berada di kedua sisi dengan bentuk tembok yang terbuat dari semen dan beton dan 2 pilar yang berada di tengah terbuat dari besi, semen, dan beton. 2 pilar yang ditengah memiliki kekuatan tekanan yang berbeda. Pilar jembatan yang lebih dekat ke Ciamis memiliki Maksimal tekanan 3,7 hg/cm² dengan Volume Beton 202 M³, dan Beban yang dapat ditopang 28 Ton, sementara pilar yang lebih dekat ke Manonjaya memiliki maksimal tekanan 4,2 hg/cm² dengan Volume Beton 202 M³ dan Beban yang dapat ditopang adalah 28 Ton. Bentang antara pilar tengah dengan pilar yang berada di ujung jembatan adalah 62,04 meter, dan Berat besi dari bangunan atas adalah 795 ton, sedang besinya adalah 195 ton .



Gambar 4. Rencana penguatan 2 pilar besar yang berada di tengah jembatan tahun 1934
Sumber: (Laoura, 1890)

Penguatan pilar ini dilakukan karena fungsi Jembatan yang akan ditambah. Jembatan Cirahong yang pada awalnya hanya dapat dilewati oleh kereta api diperkuat agar dapat dilintasi oleh kendaraan lainnya sehingga diperlukan penguatan pada tumpuan. 2 Pilar yang ada diperkuat dengan beton agar memiliki kekuatan yang lebih dalam menopang beban yang diterima oleh Jembatan. Perkuatan Jembatan juga terjadi dalam bagian besi yang menjadi bagian inti jembatan, peremajaan dan perbaikan dari bagian-bagian besi yang mulah rapuh diperbaiki dan diperkuat agar dapat menahan beban yang diterima Jembatan.



Gambar 5. Rancangan Penguatan besi Jembatan Cirahong pada tahun 1934
Sumber : (Laoura, 1890).

Pada tahun 1937 SS kembali melakukan perubahan pada jembatan Cirahong, renovasi ini merupakan renovasi lanjutan dari peremajaan yang dilakukan oleh SS. Pemerintah Kabupaten Ciamis memberikan bantuan kepada SS sebesar f 1.050 untuk merenovasi jembatan (Winata, 1937, p. 1). Sumbangan ini diberikan oleh Pemerintah Kabupaten Ciamis untuk pembangunan tembok Jembatan yang ada di wilayah Kabupaten Ciamis. Sumbangan ini kemungkinan diberikan oleh Pemerintah Kabupaten Ciamis karena setelah adanya Jembatan Cirahong ekonomi dan mobilitas penduduk meningkat.

Pembangunan dan renovasi Jembatan Cirahong selesai pada tahun 1937. Pembangunan dan renovasi ini menyebabkan perkembangan ekonomi terutama

persebaran perkebunan, berikut akan dipaparkan dampak pembangunan jembatan cirahong terhadap persebaran perkebunan di Kabupaten Galuh-Ciamis.

Perkebunan di Kabupaten Galuh semakin berkembang ditandai dengan banyak perusahaan-perusahaan pihak swasta baik dari pribumi maupun asing membuka perusahaan perkebunan di wilayah Kabupaten Galuh. Pihak swasta tidak hanya membuka perusahaan perkebunan kopi, teh, dan komoditas yang banyak dibuka di daerah lain, akan tetapi membuka perusahaan perkebunan dengan komoditas baru seperti karet. Pada tahun 1914 terdapat 3 perusahaan karet milik swasta berdiri.

Nama Perusahaan	Letak Perkebunan	Jenis Tanaman karet yang ditanam
Societe Franco Javanaise	Bangkelung kolot dan Gunung Bitung	Hevea
Algemeene Mij, Ned. Cultuurzaken	Panjalu dan Buniseri	Hevea
Societe Franco Neerlandaise	Cisaga, Rancah, dan Gunung Bitung	Hevea

Tabel 1 Perusahaan Karet milik pihak Swasta pada tahun 1914

Sumber: (Vissering, 1914).

Perusahaan ini milik orang-orang Eropa yang ingin mengembangkan usaha di Hindia Belanda (Nurlaila, 2016, p. 28). Perusahaan Societe Franco Neerlandaise merupakan perusahaan perkebunan Perancis yang dipimpin oleh L.Cordonnier. Perusahaan ini membuka perkebunan karet di Kabupaten Galuh tepatnya di Rancah 443 Bau, Cisaga 822 Bau, dan Gunung Bitung 653 Bau (Swart, 1911).

Nama Perusahaan	Letak Perkebunan	Tanaman yang ditanam
NV. Banjarsarie	Banjarsari	Karet
NV. Java Caoutchouc	Batulawang	Karet
NV. Java Amalgamated Rubber Estate	Binangun	Karet
F.W. Kempen	Kalangsari	Karet dan Kelapa
NV. Cultuur Mij Maloja	Maloja	Karet dan Sereh
NV Preanger Rubber Mij	Pananjung Mandalareh	Karet
H.J. Hartevelt	Sukasari	Teh dan Karet
NV Cultuur Mij Melewoeng	Cikencreng	Karet

Tabel 2 Perusahaan perkebunan milik asing di Kabupaten Ciamis tahun 1928

Sumber : (Van Ingen, 1928)

Berkembangnya perkebunan di Kabupaten Ciamis memiliki kaitan dengan bertambahnya permintaan terhadap jasa pengangkutan barang dari kereta api. Berikut hasil yang didapatkan oleh SS dari pengangkutan barang hingga tahun 1930.

Tahun	Pendapatan
1920	f 39.505.307
1921	f 46.677.565
1922	f 43.583.310
1923	f 42.995.418
1924	f 46.024.295
1925	f 50.390.979
1926	f 48.888.960
1927	f 54.063.355
1928	f 58.943.300
1929	f 59.788.078
1930	f 50.075.103

Tabel 3 Pendapatan Staatsspoorwegen dari pengangkutan barang tahun 1920-1936

Sumber : (*Verslag Der Staatsspoorwegen 1936, 1936*).

Pengangkutan hasil panen termasuk ke dalam pengangkutan barang dari SS yang dimana dimana rata pengangkutan sebesar f 49.175.970 setiap tahunnya hingga tahun 1930. Tingginya pendapatan SS ini menandakan bahwa perusahaan-perusahaan di Hindia Belanda banyak menggunakan jasa kereta api sebagai alat angkut hasil panen untuk diantarkan ke wilayah lain maupun menuju ke Pelabuhan. Hal ini disinyalir terjadi pula di Kabupaten Ciamis, karena perusahaan perkebunan yang terus bertambah di Kabupaten Ciamis dan transportasi kereta api menjadi salah satu transportasi yang memiliki peranan penting di Kabupaten Ciamis.

Peranan kereta api di Kabupaten Ciamis menjadi lebih penting pada tahun 1939. Perusahaan perkebunan di Kabupaten Ciamis kembali bertambah dan membuka cabang baru di Kabupaten Ciamis sehingga kebutuhan akan jasa transportasi angkutan hasil panen kembali meningkat.

Nama Perusahaan	Letak Perkebunan	Nama Perkebunan	Tanaman yang ditanam
Société Franco Néerlandaise de Culture et de Commercee	Kawali	Bangekelung-kolot	Karet
Mevr. J. Ch. H. Dom. geb. Verdonk	Ciamis	Buni Asih	Karet
Land en Boschow Mij.	Ciamis	Buniseri	Karet
F. W. Kempen	Ciamis	Kalangsari	Karet
Mevr. de Wed. S. Tengbergen-Seya	Ciamis	Karangsari	Kopi dan Karet
NV. Cultuur Mij Maloja	Ciamis	Maloja	Karet dan Sereh
NV. Cultuur Mij Kali Glidik Estates	Panjalu	Panawangan	Kopi dan Teh
Jo Keng Hoey	Ciamis	Pasir Boma	Karet
NV. Cultuur Mij Kamana	Kawali	Sindang Rasa	Karet
NV. Cultuur Mij Djelboek	Banjarsari	Banjarsari	Karet dan Kopi
NV. Cultuur Mij Bantardawa	Banjarsari	Bantardawa	Karet dan Kopi
NV. Java Caoutchouc	Pangandaran	Batulawang	Karet dan Kopi
NV. Cultuur Mij Gloensing	Banjar	Binangun	Karet

Societe Franco Neerlandaise de Culture et de Commercee	Cisaga	Gunung Bitung	Karet
NV Langen Rubber Maatschappij	Langen	Langen	Karet
Societe Franco Neerlandaise de Culture et de Commercee	Cisaga	Lemahendeut	Karet
NV Preanger Rubber Mij	Langen	Pananjung Mandalareh	Karet
NV Ondernemingen Pangandaran	Pangandaran	Pangandaran	Kopi, Karet, dan Kelapa
NV Pasawahan Rubber Mij	Banjarsari	Pasawahan	Kopi, Karet, dan Kopi
-	Banjar	Pasir Sireum	Kopi dan Karet
Cultuur Ondernemingen Pataruman	Banjar	Pataruman	Kapas dan Karet
NV. Cultuur Mij Tjikasso	Banjarsari	Cikaso	Karet
NV. Cultuur Mij Melewoeng	Pangandaran	Cikencreng	Kopi dan Karet
NV Derris Cultuur en Handel Mij Bandoeng	Banjar	Cikupa	Tuba
NV Vereenigde Lawoelanden	Banjar	Cikupa	Karet
NV Tambaksari Rubber Landen	Pangandaran	Cipicung	Karet
J.B.A Wardennaar	Banjar	Vooruitzicht	Kopi, Kapas, dan Kopi

Tabel 4 Perusahaan Perkebunan di Kabupaten Ciamis tahun 1939

Sumber :(Brinkman, 1939)

Banyaknya perusahaan asing membuka usaha perkebunan ini merupakan dampak dari dilewatinya Kabupaten Galuh-Ciamis oleh transportasi kereta api, yang dimana Jembatan Cirahong menjadi pintu masuk jaringan kereta api masuk ke Kabupaten Galuh-Ciamis. Hal ini terjadi dikarenakan efisiensi pengiriman dan harga dari pengangkutan hasil panen yang murah. Penerapan dari Agrarische wet juga menjadi salah satu faktor banyaknya perusahaan asing dapat membuka perusahaan di Hindia Belanda. Hal ini sesuai dengan Konniklijk Besluit pada 20 Juli 1870 no 15 St.no 118 yang menjelaskan bahwa penduduk pribumi di Jawa dan Madura dapat menyewakan tanah kepada penduduk non-pribumi dengan izin dari pemerintah kolonial (Hekmeijer, 1925). Perkembangan perkebunan di Kabupaten Ciamis sangat berkembang setiap dekade dengan semakin bertambahnya perusahaan dan perkebunan yang semakin luas. Kabupaten Ciamis menjadi tempat dibangunnya kantor-kantor swasta dari beberapa perusahaan karet swasta di Hindia Belanda.

Tanaman yang menjadi komoditas utama di Kabupaten Ciamis pada abad ke-20 adalah Karet, dimana banyak perusahaan perkebunan yang menjadi karet sebagai komoditas utama. Tanaman tradisional yang sebelumnya memang sudah menjadi komoditas utama di Hindia Belanda seperti Kopi, teh, dan kelapa masih dipertahankan untuk ditanam di Kabupaten Ciamis hingga Pemerintah Kolonial Belanda berakhir pada tahun 1942.

Simpulan

Pengangkutan hasil panen pada awal abad ke-19 hanya menggunakan pedati yang ditarik oleh hewan yang membutuhkan waktu lama hingga sampai di Pelabuhan. Hambatan yang dialami dalam pengangkutan hasil panen sangat banyak mulai dari hewan yang mati, jalan yang belum memadai, kerusakan dari pedati sehingga banyak kapal menumpuk di pelabuhan serta hasil panen busuk di gudang-gudang perkebunan. Solusi yang diberikan oleh pemerintah kolonial untuk mengatasi masalah ini adalah pembangunan transportasi kereta api di Hindia Belanda. Pembangunan transportasi kereta api juga dilakukan di Kabupaten Galuh-Ciamis yang memiliki beberapa perkebunan milik pemerintah maupun swasta. Jaringan kereta api di Kabupaten Galuh-Ciamis dimulai dari pembangunan Jembatan Cirahong yang menjadi pintu masuk jaringan transportasi di Kabupaten Galuh-Ciamis. Pembangunan Jembatan ini memiliki dampak yang besar bagi perkembangan sosial dan ekonomi Kabupaten Galuh-Ciamis termasuk kepada perkembangan perkebunan di Kabupaten Galuh-Ciamis. Dengan adanya jaringan kereta api yang diawali dari Jembatan Cirahong hingga daerah Banjarsari membuat banyak perusahaan milik swasta membuka dan mengembangkan usaha perkebunan di Kabupaten Galuh-Ciamis. Dengan banyaknya pembukaan perusahaan perkebunan di Kabupaten Galuh-Ciamis membuka juga peluang pekerjaan baru bagi rakyat pribumi yang dapat meningkatkan kesejahteraan bagi mereka.

Daftar Pustaka

- Abdurahman, D. (2008). *Metode penelitian sejarah*. Jakarta: Logos Wacana Ilmu.
- Algemeen Handelsblad Voor Nederlansch Indie 20 Maart 1936*. (1936). p. 68.
- Alian. (2012). Metodologi Sejarah Dan Implementasi Dalam Penelitian. *Criksetra*, 2(2), 1-17.
- Brinkman, F. A. (1939). *Brinkman's cultuur-adreboek voor Ned.Indie*. Batavia: NV Reiss & Co.
- Djamal, M. (2015). *Paradigma Penelitian Kualitatif*. Yogyakarta: Mitra Pustaka.
- Funke, G. L., & Santen, V. (1892, November 21). *Het Niews van Den Dag*.
- Gouvernement Koffiecultuur Rapport van De Staats-Commissie Koninklijk Besluit van 14 October 1888*. (1889).
- Gravenhage, S. (1897). *Verslag de Staatsspoorwegen in Ned. India over Het Jaar*.

- Handayani, S. A. (2018). Geliat Ekonomi Masyarakat Priangan Era Pemerintahan Hindia Belanda 1900–1942. *Lembaran Sejarah*, 13(2), 221. <https://doi.org/10.22146/lembaran-sejarah.33544>
- Hekmeijer, F. C. (1925). *Groundhuurverordeningen*. Batavia: G.kolff & Co.
- Kartodirdjo, S. (1987). *Pengantar Sejarah Indonesia Baru 1500-1900 (Dari Emporium sampai Imporium) Jilid 1* (1st ed.). Jakarta: Gramedia.
- Koerdie, M. (1935). Sipatahoenan. *Tjahaja Pasoendan*, p. 2.
- Kuntowijoyo. (2003). *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana Yogya.
- Laoura, A. (1890). *Kunstwerk Spoorwegbrug tevens brug voor gewoon verkeer over de Tjitandoei*.
- Mulyana, A. (2017). *Sejarah Kereta Api di Priangan*. Yogyakarta: Ombak.
- Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij, Aantekeeningen, Conssesien en Vergunningen*. (1902). S.Gravenhage.
- Nilamsari, N. (2014). Memahami Studi Dokumen Dalam Penelitian Kualitatif. *Wacana*, 13(2), 177–181.
- Nurfadilah, C. (2021). *Penerapan Cultuurstelsel di Kabupaten Galuh pada masa Pemerintahan R.A.A Kusumadiningrat (1839-1862*. Universitas Siliwangi.
- Nurlaila, L. (2016). *Situs Perkebunan Karet Cisaga di Kabupaten Ciamis 1908-1972 : Kajian Arkeologi Industri Tentang Kode Budaya Kolonial*. Universitas Indonesia.
- Reistma, S. A. (1925). *Staatspoor En Tramwegen in Nederlansch Indie 1875-1925*. Bandoeng: Topografische Inrichting Weltevreden.
- Salzwedel, H. (1900). Aanleg van het viaduct van de Staatsspoorwegen over de Tjitandoej tussen Manondjaja en Tjiamis. Retrieved from 1900 website: https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/918196?solr_nav%5Bid%5D=4bea449770cc207b79dc&solr_nav%5Bpage%5D=0&solr_nav%5Boffset%5D=0 puan dari pilar Jembatan.
- Santoso, R. (1988). *Kereta Api Dari Masa Kemasa*.
- Sjamsudin, H. (2007). *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Ombak. Yogyakarta: Ombak.
- Sofiani, Y. (2012). *GAYA-GAYA HIDUP BUPATI-BUPATI GALUH*. Yogyakarta: Ombak.
- Stemfoort, J. W., & Siethoff, J. J. ten. (1900). Kaart van Java en Madoera aangevende de spoorweg-, tramweg-, telegraaf- en telefoonverbindinge.

Retrieved from Topographische Inrichting website:
<https://vu.contentdm.oclc.org/digital/collection/krt/id/2840/>

Stemvoort, J. W., Hora Adema, J., & Cie., J. en. (1885). Spoorweg kaart van Java en Madoera. Retrieved from Jos Smulders en Cie website:
https://socrates.leidenuniv.nl/view/item/56875?solr_nav%5Bid%5D=bae4086bdd7d223ff56f&solr_nav%5Bpage%5D=22394&solr_nav%5Boffset%5D=0

Sugiyono. (2007). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Sukmana, W. J. (2021). Metode penelitian sejarah. *Universitas Lambung Mangkurat*, 1(April).

Sumargono. (2021). *Metodologi Penelitian Sejarah*. Klaten: Lakeisha.

Sutardi, M. H. A., & Martina, K. (2015). Strategi Pengembangan Transportasi dalam Mendukung Pengembangan Wilayah (Studi Kasus : Pulau Misool, Kabupaten Raja Ampat). *Jurusan Teknik Planologi, Universitas Esa Unggul*, 6, 1-8.

Swart, A. G. N. (1911). *Rubber Companies in The Netherland East Indies*. Amsterdam: J,H. de Bussy.

Van Ingen, J. J. W. (1928). *Van Ingen's Adresboek voor Cultuurondernemingen in Nederlandse Indie*. Surabaya.

Verslag der Staatsspoorwegen 1936. (1936). Batavia.

Verslag Omtrent Staatsspoorwegen 1890-1895. (n.d.).

Vissering, G. (1914). *Internationaal Rubbercongres Met Tentoonstelling*. Bandoeng: N. V . MIJ. VORKINK.

Winata, A. K. (1937). R.R Tjiamis. *Tawekal*.

Yulifar, L. (2014). *Kabupaten Galuh-Ciamis 1809-1942 (Pemerintahan, Sosial-Ekonomi, dan Politik)*. Universitas Padjadjaran.