



## STASIUN KERETA API CIREBON PRUJAKAN DALAM TATA RUANG KOTA CIREBON PADA MASA KOLONIAL BELANDA (1897-1942)

### *Cirebon Prujakan Railway Station On The Spatial Plan Of Cirebon In The Dutch Colonial Era (1897-1942)*

**Iwan Hermawan**

Balai Arkeologi Provinsi Jawa Barat

Jalan Raya Cinunuk Km. 17 Cileunyi, Bandung 40163, Jawa Barat, Indonesia

[iwan1772@gmail.com](mailto:iwan1772@gmail.com)

Naskah diterima: 29/08/2021; direvisi: 06/02-14/06/2022; disetujui: 14/06/2022

Publikasi ejurnal: 30/06/2022

#### **Abstract**

*Cirebon Prujakan Station is one of the cultural heritage buildings in Cirebon City. This station was built NV. SCS to facilitate the Semarang – Cirebon train journey. This station has an important value in the economy of Cirebon and its surroundings, because it is part of the sugar trade traffic in Cirebon. The problem raised in this paper relates to the placement of the Cirebon Prujakan station as part of the Dutch colonial government's strategic policy in the field of rail transportation, especially in Cirebon. The method used in writing is descriptive analysis with a spatial approach. Data was collected through field surveys and literature review. Cirebon Prujakan Station was built by NV. SCS to facilitate the Semarang – Cirebon train journey. This station has a branch to the Port of Cirebon to facilitate the transportation of commodities to be sent by ship. Geographically, Cirebon Prujakan Station is in a strategic location because it is close to the center of government and is located at the rail transportation node that connects the northern route of Java Island.*

**Keywords:** Cirebon Prujakan Station, SCS, Cirebon, Railways

#### **Abstrak**

Stasiun Cirebon Prujakan merupakan salah satu bangunan cagar budaya di Kota Cirebon. Stasiun ini dibangun NV. SCS untuk memfasilitasi perjalanan kereta api Semarang – Cirebon. Stasiun ini memiliki nilai penting dalam perekonomian Cirebon dan sekitarnya, karena menjadi bagian dari lalu lintas perdagangan Gula di Cirebon. Permasalahan yang diangkat pada tulisan ini berkenaan dengan penempatan stasiun Cirebon Prujakan sebagai bagian dari kebijakan strategis pemerintah Kolonial Belanda di bidang angkutan kereta api, khususnya di Cirebon. Metode yang digunakan pada tulisan adalah deskriptif analisis dengan pendekatan keruangan. Pengumpulan data dilakukan melalui survey lapangan dan kajian pustaka. Stasiun Cirebon Prujakan dibangun oleh NV. SCS untuk memfasilitasi perjalanan kereta api Semarang – Cirebon. Stasiun ini memiliki percabangan ke Pelabuhan Cirebon untuk memfasilitasi pengangkutan komoditas yang akan dikirim melalui kapal laut. Secara geografis, Stasiun Cirebon Prujakan berada di lokasi strategis karena dekat dengan pusat pemerintahan dan berlokasi pada simpul transportasi kereta api yang menghubungkan jalur utara Pulau Jawa.

**Kata Kunci:** Stasiun Cirebon Prujakan, SCS, Cirebon, Kereta Api

#### **PENDAHULUAN**

Perkeretaapian di Pulau Jawa dimulai ketika NV. NISM (*Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij*) berhasil menyelesaikan jalur kereta api

antara Semarang – Kedungjati yang merupakan bagian dari jalur Semarang – *Vorstenlanden* (Yogyakarta) diresmikan pada tahun 1871. Pada tahun 1873, NV.

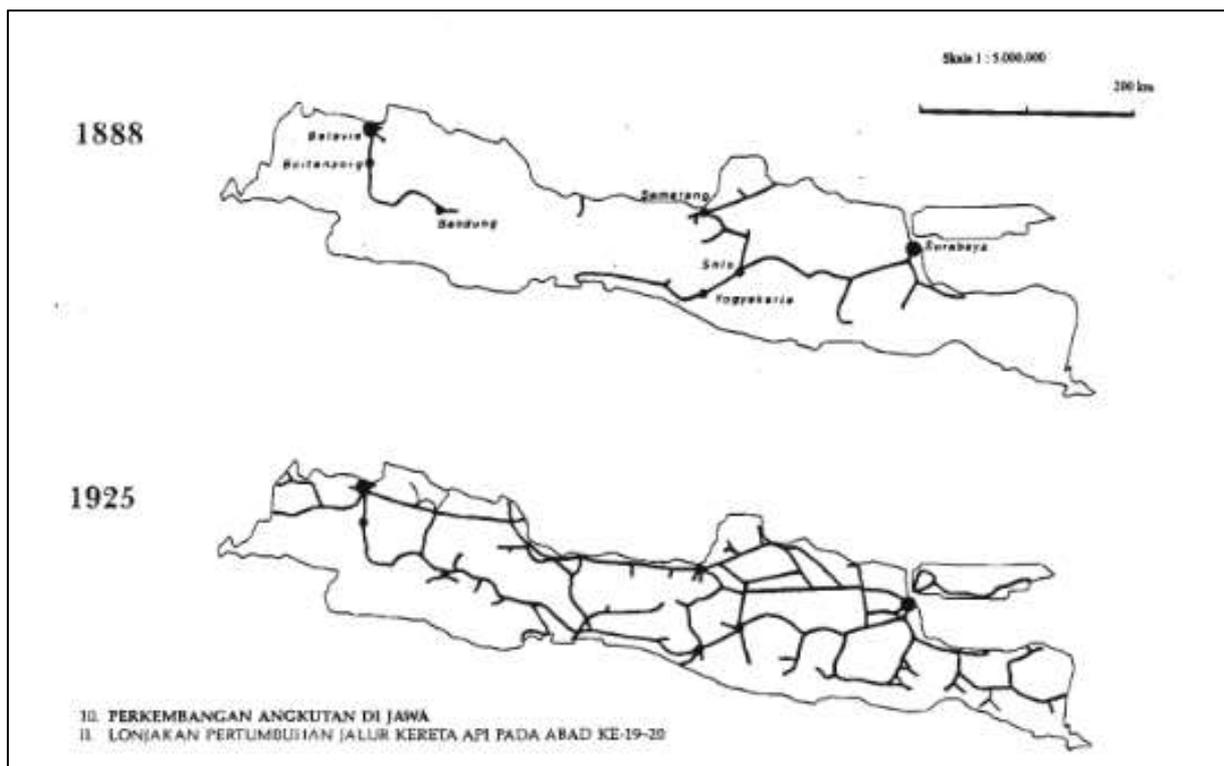
NISM juga menyelesaikan pembangunan jalur kereta api Batavia – Buitenzorg (Bogor). Sejak itu, pembangunan jalur kereta api berlangsung secara masif di pulau Jawa. Banyak jalur dibangun oleh perusahaan kereta api swasta dan pemerintah menghubungkan pusat-pusat ekonomi. Pada tahun 1912, Jalur kereta api sudah tersambung dari Batavia sampai Surabaya melalui Cirebon dan kota-kota di sepanjang pesisir utara Jawa. Sebelumnya, tahun 1894 Batavia – Surabaya tersambung oleh kereta api melalui jalur selatan, yaitu melalui Bandung, Maos, Yogyakarta, dan Solo (Handinoto, 2010; Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997). Jaringan perkeretaapian di pulau Jawa merupakan jalur kereta api terlengkap dan terpadat di Asia. Perkembangan pembangunan jalur kereta api di Pulau Jawa sangat pesat, tahun 1925 jalur kereta api sudah menghubungkan pantai barat dengan pantai timur Pulau Jawa, baik melalui jalur utara maupun melalui jalur Selatan, bahkan percabangan banyak dibangun ke pedalaman (Gambar 1) guna memenuhi kebutuhan angkutan massal bagi komoditas yang laku di pasaran dunia (Lombart, 2005: 137).

Salah satu jalur kereta api yang dibangun di penghujung abad ke-19, adalah Jalur Semarang – Cirebon. Konsesi pembangunan jalur ini pada awalnya diperoleh perusahaan kereta api JSM (*Javaasche Spoorweg Maatschappij*), yang merupakan bagian dari NV. BOS (*Batavia Ooster Spoorweg Maatschappij*) tahun 1882. Jalur pertama yang dibangun oleh JSM, adalah Tegal – Balapulang sepanjang 25 km dan resmi beroperasi tahun 1887. Pendapatan yang diperoleh pada jalur Tegal – Balapulang tidak sesuai harapan, kerugian perusahaan terjadi akibat biaya operasional yang lebih tinggi dibanding pendapatan. Kondisi tersebut mendorong JSM untuk mengalihkan konsesi pembangunan dan

pengoperasian jalur Semarang – Cirebon kepada NV. SCS (*Samarang – Cheribon Stootram Matschappij*) pada tahun 1893. Konsesi pembangunan jalur Semarang – Cirebon, adalah 99 tahun untuk pembangunan dan pengoperasian trem, kereta api ringan (Hermawan, 2020a). Konsesi 99 tahun tersebut menurut *Staatsblad* tahun 1863 Nomor 116 pasal 69 dimulai sejak hari ketika seluruh jalan kereta api itu dibuka penggunaannya untuk publik (Marihandono, Juwono, Budi, & Iswari, 2016: 15).

Perusahaan kereta api lainnya yang beroperasi di Cirebon adalah perusahaan kereta api pemerintah, *Staatsspoorwagen* (SS). SS membangun jalur kereta api Cikampek – Cirebon - Kroya sebagai kelanjutan dari jalur Batavia – Cikampek (Purwanto, 2008). Jalur Cikampek – Cirebon resmi beroperasi tahun 1912 dan Cirebon – Kroya beroperasi tahun 1914 (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997).

Pengoperasian kereta api menjadi salah satu faktor pendorong pertumbuhan dan perkembangan wilayah, karena salah satu faktor pendorong perkembangan wilayah adalah lancarnya hubungan antar wilayah (Bintarto, 1977) sehingga mobilitas antar wilayah meningkat. Wilayah yang dilalui jalur kereta api serta dibangun tempat perhentian (stasiun) menjadi lokasi startegis dan menjadi pusat pertumbuhan baru, karena akan menjadi tempat ramai dan berkumpulnya orang/penumpang. Pada jalur kereta api Rangkasbitung – Labuan, keberadaan perhentian kereta api merupakan hal penting bagi perjalanan kereta api. Daerah sekitar stasiun berkembang menjadi pusat aktivitas masyarakat, terutama aktivitas ekonomi. Kondisi ini tampak pada keberadaan pasar di hari-hari tertentu yang lokasinya di sekitar stasiun atau perhentian (Hermawan, 2015).



**Gambar 1.** Perkembangan Jalur Kereta Api di Pulau Jawa 1888 – 1925  
(Sumber: Lombart, 2005: 137)

Bagi pemerintah kolonial maupun pengusaha swasta, kehadiran moda transportasi kereta api jelas memberikan pengaruh yang sangat besar di bidang ekonomi. Terutama dalam pengangkutan komoditas ekspor dari pedalaman ke pelabuhan (Darini et al. 2014: 15-16).

Jalur utama Semarang – *Vorstenlanden* yang tersambung ke pusat-pusat perkebunan di pedalaman memberikan keuntungan besar bagi perusahaan perkebunan dan perusahaan kereta api NISM. Pembangunan jalur kereta api juga berdampak pada pengembangan wilayah (*Space development*) dan membuka daerah – daerah yang sebelumnya terisolasi akibat tidak tersedianya sarana transportasi (Suhartono, 1991).

Pembangunan dan pengoperasian jalur Semarang – Cirebon dilakukan secara bertahap. Pada tanggal 1 Mei 1897, trem SCS mulai beroperasi di wilayah Cirebon yaitu dengan membuka jalur trem dari Pabrik Gula Sindanglaut ke Cirebon sepanjang 14 km dengan rel cabang ke Pabrik Gula Karangsuwung (Marihandono et al., 2016: 105). Pengoperasian ini ditandai dengan pengangkutan Gula oleh kereta api dari Pabrik Gula Sindanglaut ke Cirebon. Secara keseluruhan jalur Semarang – Cirebon tersambung pada tanggal 1 Februari 1899, serta pada tahun 1901 jalur ini tersambung sampai Kadipaten, Malengka.

Berikut adalah tanggal pembukaan Jalur Semarang – Cirebon pada petak Losari – Cirebon - Kadipaten:

**Tabel 1.** Tanggal Pembukaan Jalur Semarang – Cirebon petak Losari - Cirebon - Kadipaten

Petak Jalan	Jarak (Km)	Tanggal dibuka
Mundu – Cirebon	6	1 Mei 1897
Sindanglaut – Mundu	10	1 Mei 1897
Ciledug – Sindanglaut	18	1 Mei 1897

Losari – Ciledug	12	10 Oktober 1897
Cirebon - Kadipaten	49	29 desember 1901

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

Salah satu fasilitas penting yang dibangun selain jalur kereta api adalah stasiun atau perhentian. Keberadaan stasiun ditujukan untuk memfasilitasi perjalanan kereta api. Ukuran besar kecilnya stasiun akan disesuaikan dengan banyak sedikitnya pelayanan yang disediakan. Berdasarkan luas dan ragamnya fasilitas pelayanan kereta api, stasiun dibagi menjadi 5 (lima) kelas, yaitu *Station (S)* (Stasiun Besar), *Halte (H)* (Stasiun kecil), *Stopplaast (S/Spa)* (Perhentian), *Onbemand Stopplaast (Osp)* (Perhentian dilayani), dan *Bemand Stopplaast (Bsp)* (Perhentian tidak dilayani) (Hermawan, 2015).

Pada jalur kereta api Semarang – Cirebon yang dibangun dan dioperasikan oleh NV. SCS, juga dibangun stasiun atau perhentian kereta api dengan berbagai tingkatan atau kelas. Berdasarkan fungsi stasiun, alasan yang mendasar pendirian stasiun pada jalur Semarang – Cirebon, adalah lokasi pabrik gula dan pelabuhan; pusat permukiman (kampung); tempat tujuan penumpang; tempat persilangan; dan tempat pengisian bahan bakar. Penempatan stasiun di lokasi pabrik gula dan di pelabuhan ditujukan untuk memfasilitasi pengangkutan hasil industri gula secara langsung dari pabrik ke pelabuhan (Hermawan, 2020b).

Stasiun utama yang dibangun SCS di kota Cirebon adalah stasiun Cirebon SCS yang resmi beroperasi tahun 1897. Stasiun ini berlokasi di Prujakan, Cirebon, sekitar 1 km dari Pelabuhan Cirebon. Pembangunan stasiun di luar pelabuhan disebabkan SCS belum memperoleh izin pembangunan jalur rel di lingkungan pelabuhan walau permohonan izin sudah dilayangkan SCS sejak tahun 1896. Izin pembangunan jalur rel di lingkungan pelabuhan diperoleh SCS tahun 1899 melalui *Besluit van Gouverneur Generaal* tanggal 26 Juli 1899 No. 53

Berdasarkan peraturan tersebut, SCS segera membangun jalur rel ke Pelabuhan Cirebon (Marihandono et al., 2016: 91). Walau sudah memperoleh izin pembangunan jalur rel di lingkungan Pelabuhan, SCS tidak memindahkan stasiun utama dan hanya membangun stasiun pembantu (*Stopplaast*) di lingkungan pelabuhan.

Jalur Cikampek – Cirebon yang mulai dioperasikan tanggal 3 Juni 1912 berdampak pada peningkatan jumlah penumpang arah Semarang di Stasiun Cirebon SCS. Guna meningkatkan pelayanan terhadap penumpang kereta api Cirebon – Semarang dan sebaliknya, SCS membangun stasiun baru yang lokasinya di sebelah barat bangunan stasiun lama. Stasiun baru ini mulai dioperasikan pada tahun 1914 dan dikenal dengan nama Stasiun *Cheribon West* (de Jong, 1993). Penamaan *Cheibon West* didasarkan pada letak stasiun baru yang berada di sebelah barat stasiun Cirebon SCS lama. Sekarang dikenal dengan nama Stasiun Cirebon Prujakan.

Berdasarkan uraian tersebut, permasalahan yang diangkat pada tulisan ini berkenaan dengan penempatan stasiun Cirebon Prujakan sebagai bagian dari kebijakan stretegis pemerintah Kolonial Belanda di bidang angkutan kereta api, khususnya di Cirebon.

Berkenaan dengan permasalahan tersebut, tujuan penulisan artikel ini adalah mengungkap alasan penempatan Stasiun Cirebon Prujakan dalam tata ruang kota Cirebon sebagai bagian dari kebijakan strategis pemerintah Kolonial Belanda di bidang angkutan kereta api.

## METODE

Metode yang dipergunakan guna menjawab permasalahan yang diajukan adalah metode dekriptif analisis. Analisis

data dilakukan dengan menggunakan pendekatan keruangan dan pendekatan korologi (Sumaatmadja 1988: 77-86). Pendekatan keruangan digunakan guna mengetahui keterkaitan antar ruang dan di dalam ruang berkenaan dengan lokasi penempatan stasiun kereta api Cirebon Prujakan dalam tata ruang kota Cirebon, sedangkan pendekatan korologi dilakukan guna mengetahui proses pembangunan dan pengoperasian Stasiun Cirebon Prujakan sebagai stasiun akhir pada jalur kereta api Semarang – Cirebon.

Data pada tulisan ini merupakan bagian dari hasil penelitian arkeologi tentang Perkeretaapian di Cirebon yang dilaksanakan oleh Balai Arkeologi Jawa Barat tahun 2017, 2018, dan 2019 serta data yang diperoleh pada Penelitian Arkeologi secara *Desk Study* tentang Perkeretaapian di Jawa Barat tahun 2020. Pengumpulan data dilakukan melalui pengamatan lapangan dan studi pustaka, termasuk studi arsip dan peta (Hermawan, 2017, 2018, 2019; Hermawan et al., 2020). Arsip yang dipergunakan diperoleh dari Kantor Arsip Nasional Republik Indonesia dan Arsip PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dan lembaga arsip delpher, yaitu *Officieele Reisgids Voor Spoor En Tramwegen Op Java, Uitgave - 1 December 1898*; *Officieele Reisgids Voor Spoor En Tramwegen Op Java, Uitgave - 1 Januari 1900*; *Officieele Reisgids Der Spoor En Tramwegen En Aan Sluitende Automobiendiensten Op Java En Madoera, Uitgave van 1 Mei 1926*.

Pengamatan lapangan dilakukan guna memperoleh gambaran lengkap kondisi tinggalan perkeretaapian masa kolonial Belanda di Cirebon, terutama Stasiun Cirebon Prujakan dan hubungannya dengan Pelabuhan Cirebon.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Cirebon merupakan kota di Jawa Barat yang mempunyai dua stasiun besar yang jaraknya hanya terpaut 1 km., yaitu Stasiun Cirebon Prujakan dan Stasiun

Cirebon. Kedua stasiun besar tersebut dibangun pada masa kolonial Belanda oleh dua perusahaan kereta api yang berbeda. Stasiun Cirebon Prujakan atau Stasiun Cirebon SCS dibangun oleh perusahaan kereta api swasta, *Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij* (SCS) dan Stasiun Cirebon atau Stasiun Cirebon SS yang dibangun oleh perusahaan kereta api milik pemerintah, *Staatsspoorwegen* (SS).

Stasiun Cirebon Prujakan (CNP) merupakan salah satu stasiun besar (kelas A) di wilayah kerja PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasional (DAOP) 3 Cirebon, terletak pada ketinggian 4 mdpl (meter di atas permukaan laut) dan beralamat di Jalan Nyimas Gandasari, Kelurahan Pekalangan Kecamatan Pekalipan Kota Cirebon. Sejak tahun 2010, Stasiun Cirebon Prujakan ditetapkan sebagai Bangunan Cagar Budaya berdasarkan Peraturan Menteri Kebudayaan dan Pariwisata Nomor: PM. 58/PW.007/MKP/2010 dengan nomor registrasi nasional Cagar Budaya CB.801.

Stasiun Cirebon Prujakan yang beroperasi saat ini merupakan stasiun yang resmi dioperasikan tahun 1914 dengan nama Stasiun *Cheribon West*. Stasiun ini merupakan pengganti stasiun Cirebon SCS pertama yang beroperasi sejak tahun 1897. Pembangunan fisik stasiun baru tersebut dilakukan guna memfasilitasi naik turunnya penumpang pada rute Semarang – Cirebon. Bersamaan dengan dioperasikannya stasiun baru, juga dioperasikan jalur yang menghubungkan Stasiun Cirebon Prujakan dengan Stasiun Cirebon SS (sekarang Stasiun Cirebon) sepanjang 1 km (Hariyadi, 2016). Dengan terhubungnya Stasiun Cirebon SS dengan Stasiun Cirebon Prujakan, maka penumpang yang akan melanjutkan perjalanan ke Batavia atau Semarang dapat langsung berganti kereta api di Stasiun Prujakan yang sebelumnya tidak bisa dilakukan karena antara dua stasiun tersebut belum tersambung.

### 1. Stasiun Cirebon SCS

Pada bagian sebelumnya telah diuraikan bahwa Stasiun Cirebon Prujakan (*Cheribon West*) adalah bangunan pengganti stasiun Cirebon SCS karena dinilai sudah tidak representatif (Gambar 2). Bangunan Stasiun Cirebon Prujakan (*cheribon West*) merupakan Bangunan berangka kayu jati beratap genteng, berlantai tegel dan keramik. Di bawah atap terdapat 2 bangunan. Sebelah utara berukuran 11 m x 5 m dan disebelah selatan berukuran 20 m x 8,5 m. Berdinding tembok bata dipleser dengan

atap beton, diatas bangunan diberi atap terbuka dan tinggi, terbuat dari kerangka kayu jati, bangunan berukuran 45 m x 12,5 m. bangunan terbuka dan tinggi dengan , berdenah persegi dengan ukuran 45 m x 12,5 m. (“Sistem Registrasi Nasional Cagar Budaya: Stasiun Kereta Api Perujakan,” n.d.). Secara keseluruhan, bangunan stasiun Cirebon SCS memanjang mengikuti jalan raya di depannya, yaitu Jalan Paralel (*Parallele Weg*), sekarang Jalan Nyimas Gandasari (Gambar 3) (Hariyadi, 2016).



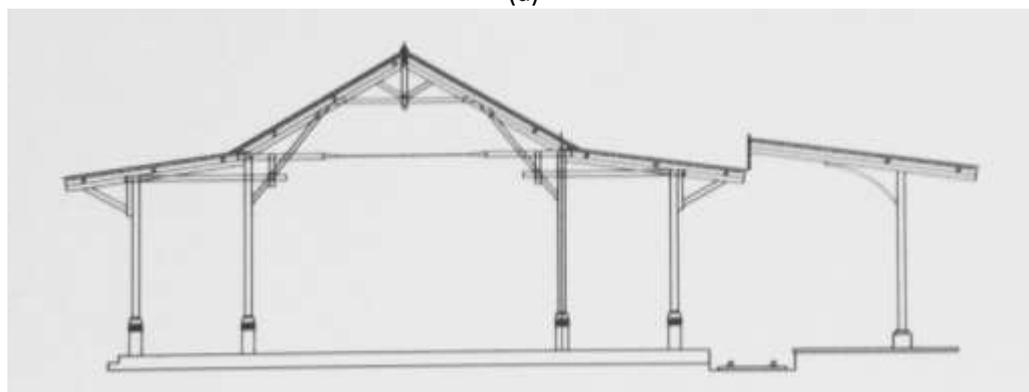
a

b

**Gambar 2.** Cirebon SCS Station: (a) Stasiun Cirebon SCS lama (Sumber: de Jong, 1993); Stasiun Cirebon Prujakan (*Cheribon West*) sekarang (Sumber: Balai Arkeologi Jawa Barat, 2019)



(a)



(b)

**Gambar 3.** Denah bangunan Stasiun Cirebon Prujakan (tanpa skala): (a) Bangunan Stasiun tampak dari Timur (Jalan Nyimas Gandasari); (b) struktur tiang bangunan stasiun tampak samping (Sumber: Haryadi, 2016)

Perjalanan kereta api dari stasiun *Cheribon SCS* sejak tahun 1897 sudah beroperasi angkutan kereta api dari Cirebon ke Tegal (*Officieele Reisgids Voor Spoor En Tramwegen Op Java, Uitgave - 1 Januari 1898, 1898*); dan mulai tahun 1900 sudah melayani perjalanan Cirebon – Semarang (*Officieele Reisgids Voor Spoor En Tramwegen Op Java, Uitgave - 1 Januari 1900, 1900*). Berdasarkan jadwal perjalanan kereta api tahun 1926, perjalanan kereta api Semarang – Cirebon dan sebaliknya sudah dilakukan melalui jalur lurus Waruduwur – Losari. Jalur ini lebih pendek 22 km dari jalur sebelumnya yang melewati Sindanglaut dan Ciledug. Perjalanan kereta

api dari Stasiun *Cheribon West* juga melayani perjalanan kereta api tujuan Kadipaten dan Gununggiwur (*Officieele Reisgids Der Spoor en Tramwegen en Aansluitende Automobiendiensten op Java en Madoera, 1926*).

Stasiun Cirebon Prujakan merupakan stasiun akhir perjalanan semua kereta api SCS. Berdasarkan bentuknya, stasiun ini berbentuk stasiun sejajar atau stasiun terusan, karena bangunan stasiun memanjang sejajar rel dengan arah Utara – Selatan. Pintu masuk penumpang berada di sisi timur dan peron di sisi barat bangunan (Subarkah, 1981).



Gambar 4. Peta Cirebon tahun 1918 (Sumber: <http://maps.library.leiden.edu>)



Gambar 3. Peta Cheribon 1946 (Sumber: <http://maps.library.leiden.edu>)

Stasiun yang dibangun SCS sebelumnya, adalah Stasiun *Cheribon SCS* resmi beroperasi pada tahun 1897 bersamaan pembukaan jalur kereta api SCS untuk umum. Bangunan stasiun lama SCS berada sebelah timur bangunan stasiun baru (*Cheribon West*). Berdasarkan peta kota Cirebon tahun 1921, lokasi Stasiun Cirebon SCS berada di *Parallele Weg* (Jalan Nyimas Gandasari), sekarang kompleks pergudangan Stasiun Cirebon Prujakan. Berdasarkan gambar 2a, bangunan stasiun berupa bangunan terbuka (*Hall*) dengan atap pelana yang ditopang oleh tiang-tiang kayu. Di bawah atap terdapat bangunan dengan

ukuran lebih kecil ber dinding bata dipleser yang merupakan bangunan yang difungsikan mengatur perjalanan kereta api (de Jong, 1993).

Berdasarkan peta *Gementee Cheribon* 1918 dan 1946 (Gambar 4 dan 5), tampak bangunan stasiun SCS lama dibangun sejajar dengan jalan rel kereta api atau sebagai stasiun terusan. Kondisi ini disebabkan, sejak awal SCS merencanakan untuk tidak menjadikan stasiun *Cheribon SCS* sebagai stasiun akhir, karena SCS memiliki rencana untuk membangun jalur kereta api sampai masuk ke lingkungan

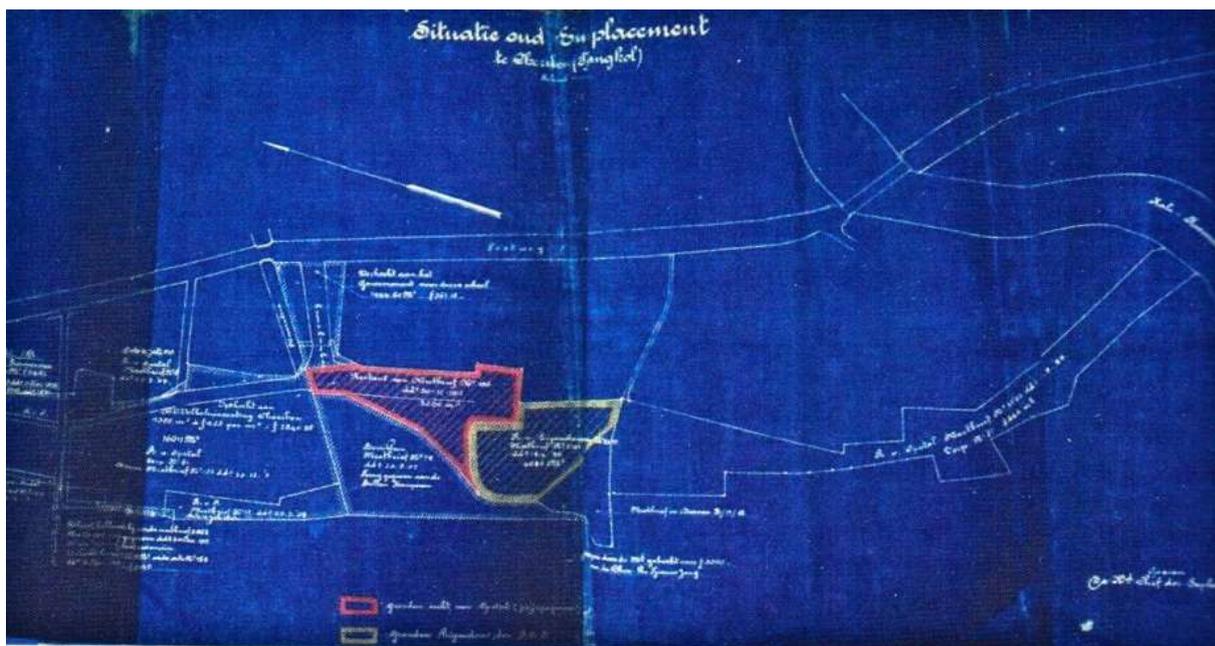
Pelabuhan Cirebon dan membangun stasiun akhir di daerah Cangkol.

Belum terhubungnya stasiun akhir SCS dengan Pelabuhan Cirebon berdampak pada barang yang diangkut Trem SCS. Semua barang tujuan Pelabuhan Cirebon harus diturunkan di Stasiun Cirebon SCS dan selanjutnya diangkut pedati ke Pelabuhan Cirebon.

Berdasarkan peta Gementee Cheribon (Gambar 4 dan 5), tepat di depan stasiun Cirebon SCS terdapat jalan yang bermuara di pintu masuk Pelabuhan Cirebon. Jalan tersebut, adalah Jalan Pekiringan (*Pekiringan Weg*) dan Jalan Pasuketan (*Pasocketan Weg*). Jalan tersebut diduga merupakan jalan penghubung antara Stasiun SCS dengan Pelabuhan pada saat jalur Semarang – Cirebon resmi beroperasi tahun 1897 sampai dibangunnya jalur cabang ke Pelabuhan tahun 1899.

Usulan pembangunan jalur kereta api di dalam lingkungan Pelabuhan Cirebon dan Semarang diajukan oleh NV. SCS pada

bulan Agustus 1896 dan pemerintah baru memberi izin pembangunan pada tahun 1899. Lambatnya pemberian izin tersebut, karena manajemen pelabuhan dan lahan pelabuhan belum siap menerima kontak dengan jaringan rel SCS. Setelah melalui pembicaraan panjang selama berbulan-bulan, akhirnya pada tahun 1899 melalui *Besluit van Gouvernour Generaal 26 Juli 1899, No. 53*, pemerintah Kolonial Belanda memberi izin kepada SCS untuk melakukan pemasangan rel di lingkungan Pelabuhan. Isi *besluit* tersebut diantaranya “Bila dalam persyaratan ini disebutkan tentang jalan trem dari Semarang ke Cirebon, juga di dalamnya termasuk cabang-cabang ke pelabuhan yang terletak di sepanjang jalur ini, maka dalam keputusan khusus izin diberikan oleh Gubernur Jenderal untuk membuka dan mengeksploitasinya”. Berdasarkan aturan tersebut, pemerintah mengizinkan SCS untuk membangun jalur rel ke lingkungan Pelabuhan Cirebon (Marihandono et al., 2016, hal. 90–91).



Gambar 6. Rencana Dipo Cangkol (Marihandono et al, 1996)

Berdasarkan keputusan tersebut, jajaran direksi SCS memutuskan untuk memulai pembangunan jalan rel ke pelabuhan. SCS segera membangun jalur rel dari Stasiun Cirebon ke Pelabuhan Cirebon. Akibat jalur tersebut bersinggungan dengan jalur SS dan belum ada kepastian izin penggunaan rel bersama dari SS, maka SCS memutuskan melakukan pemasangan rel yang sifatnya sementara sampai terbitnya keputusan pemerintah. Keputusan tersebut akhirnya muncul dan isinya menyebutkan bahwa SS tidak akan membangun rel tersebut untuk kepentingan pengangkutan produk ke Pelabuhan Cirebon. Pemerintah menghendaki SCS bisa melakukan kesepakatan dengan SS berkenaan dengan pemanfaatan rel secara bersama.

Perbedaan jenis kereta yang dioperasikan antara SS dengan SCS, berakibat kereta api SS tidak dapat menggunakan rel SCS yang diperuntukan untuk trem dan sebaliknya trem SCS tidak akan dapat menggunakan rel SS. Kondisi tersebut berdampak pada kesepakatan yang dijalin antara SCS dengan SS. Kesepakatan yang dijalin antara SCS dengan SS, adalah pengalihan angkutan barang tujuan Pelabuhan Cirebon ke trem SCS untuk selanjutnya diangkut ke pelabuhan (Marihandono et al., 2016).

Pembangunan stasiun akhir di daerah konsesi merupakan suatu kebutuhan dalam operasional kereta api. Berkenaan dengan hal tersebut, SCS berencana membangun stasiun akhir yang lengkap dan menjadi titik sentral operasional perjalanan kereta api. Rencana pembangunan emplasemen SCS di kota Cirebon akan dilakukan setelah emplasemen Semarang dan Tegal berhasil diselesaikan. Guna mewujudkan pembangunan emplasemen di kota Cirebon dilakukan orientasi lapangan selama 3 tahun. Hasil orientasi lapangan tersebut adalah rekomendasi lokasi bakal emplasemen Stasiun Cirebon yang terbit tahun 1896. Adapun rekomendasi tersebut, adalah lokasi emplasemen yang tepat adalah di dekat

aliran Sungai Kasunean. Hal ini disebabkan, lokasi yang dipilih dekat dengan Pelabuhan dan keberadaan Sungai Kasunean dapat dijadikan sumber air guna memenuhi kebutuhan stasiun (Gambar 6).

Pembebasan lahan untuk emplasemen stasiun akhir mulai dilakukan SCS pada bulan Mei 1896. Lahan seluas 4.685 m<sup>2</sup> dan 3.200 m<sup>2</sup> berhasil dikuasai SCS berasal dari pembelian lahan milik penduduk dan lahan pemerintah Kolonial Belanda. Lahan tersebut belum mencukupi kebutuhan untuk membangun emplasemen stasiun akhir kereta api, sehingga masih harus memperluas ke daerah di sekitarnya yang berada di *wewengkon* Sultan Sepuh. Berkenaan dengan hal tersebut, Direksi SCS mengirim surat ke Sultan Sepuh tertanggal 11 Juli 1896 dengan nomor 12/A yang isinya tentang maksud SCS untuk meminjam lahan Sultan Sepuh seluas 8.444 m<sup>2</sup> di Kasunean guna dijadikan kompleks stasiun. Sultan Sepuh menyetujui pinjaman lahan tersebut dan waktu pinjaman selama 99 tahun (sesuai dengan masa konsesi berlangsung) (Marihandono et al., 2016).

Perang Dunia I (1914 – 1918) menyebabkan terjadinya penurunan angka perdagangan dunia dan berdampak pada krisis ekonomi secara global. Kondisi ini berpengaruh terhadap keruangan perusahaan angkutan, termasuk SCS. Barang-barang tujuan ekspor, terutama Gula, yang diangkut trem SCS ke pelabuhan jumlahnya terus menurun sehingga menimbulkan krisis keuangan perusahaan SCS. Guna mengatasi hal tersebut, SCS melepaskan banyak aset yang dimilikinya, termasuk lahan untuk pembangunan Emplasemen Stasiun Cangkol, termasuk mengembalikan lahan yang dipinjam dari Sultan Sepuh. Rencana melepaskan aset tersebut direalisasikan padatahun 1918. Pengembalian lahan milik Sultan Sepuh tersebut dilakukan SCS melalui surat Kepala Eksploitasi NV. SCS di Tegal kepada Komisaris Perusahaan di Belanda tertanggal 28 Juni 1918 Nomor B

71 A 30. Proses pengembalian terjadi pada bulan Mei 1919 (Marihandono et al., 2016).

Akibat gagalnya pembangunan emplasemen stasiun Cangkol, SCS menetapkan Stasiun *Cheribon West* stasiun akhir dan membangun fasilitas pendukung perjalanan kereta api, seperti depo lokomotif dan gedung perkantoran di sekitar Stasiun *Cheribon West*.

Berdasarkan uraian tersebut, bangunan Stasiun SCS (lama) dan bangunan Stasiun *Cheribon West* (Stasiun Cirebon Prujakan) memiliki fungsi sebagai stasiun akhir, namun dibangun dengan bentuk stasiun sejajar atau paralel yang merupakan bentuk bangunan untuk stasiun antara. Kondisi tersebut disebabkan pada alasan: (1) SCS memiliki percabangan ke Pelabuhan yang lokasinya berada setelah stasiun; (2) SCS berencana membangun stasiun akhir di Cangkol; (3) Daerah konsesi SCS tidak berhenti di Stasiun Cirebon Prujakan, tetapi sampai Kadipaten di Majalengka.

## KESIMPULAN

Peningkatan ekspor berbagai komoditas yang laku di pasaran dunia mendorong Pemerintah Kolonial Belanda untuk mengembangkan moda angkutan kereta api untuk mengangkut hasil perkebunan dari pusat perkebunan ke pelabuhan. Salah satu perusahaan kereta api yang melayani angkutan hasil industri perkebunan, adalah SCS yang mengoperasikan kereta api pada ruas Semarang – Cirebon. Pengembangan jalur kereta api di Cirebon juga didukung oleh keraton melalui pemberian izin penggunaan tanah milik sultan sepuh untuk membangun emplasemen stasiun akhir, walau tanah pinjaman tersebut dikembalikan karena gagal dibangun.

Pada tahapan berikutnya, pengembangan angkutan kereta api tidak

hanya ditujukan untuk pengangkutan barang, juga difokuskan untuk pengangkutan penumpang jarak jauh, sehingga berbagai fasilitas pelayanan penumpang disediakan oleh operator kereta api, salah satunya adalah Stasiun.

SCS membangun stasiun akhir perjalanan kereta api mereka di Cirebon, yaitu Stasiun *Cheribon SCS* dan kemudian fungsinya digantikan oleh Stasiun *Cheribon West* (Stasiun Cirebon Prujakan) untuk meningkatkan pelayanan kepada penumpang dengan tetap memfasilitasi bongkar muat angkutan barang.

Lokasi penempatan Stasiun *Cheribon SCS* dan Stasiun *Cheribon West* berada pada lokasi yang strategis, karena mudah diakses dari berbagai sudut kota, memiliki akses jalan dan rel simpang menuju pelabuhan, tersambung dengan stasiun *Cheribon SS*, serta tidak jauh dari pusat pemerintahan *Gementee Cheribon* dan Kabupaten Cirebon. Letak Stasiun Cirebon Prujakan yang bersinggungan dengan jalur utama kereta api SS yang menghubungkan jalur utara – selatan Pulau Jawa, menjadikan Stasiun Cirebon Prujakan menjadi titik penyambung jalur rel utara Pulau Jawa.

## Ucapan Terima Kasih

Pada kesempatan ini, penulis menyampaikan terima kasih kepada Octaviadi abrianto, Mustaqim Astedja, Revi Mainaki, Aditya Dwi Laksana, Acep, Rifki Pradipta Fajir yang telah membantu pelaksanaan penelitian Kereta Api dan Tata Ruang Kota Cirebon tahun 2019. Ucapan terima kasih juga disampaikan kepada Sumadi, Staf Bagian Asset PT. KAI Daop 3 Cirebon, dan Wiyono, Staf Dinas Pariwisata Kebudayaan Pemuda Olah Raga kota Cirebon yang telah membantu selama kegiatan Penelitian lapangan.

\*\*\*\*\*

## DAFTAR PUSTAKA

- Bintarto, H. R. (1977). *Geografi Desa*. Yogyakarta: U.P. Spring.
- Darini, R., Hartono, M., Miftahuddin, Ashari, E., & Sulisty, Y. B. (2014). *Laporan Penelitian: Kereta Api di Jawa tengah dan Yogyakarta Tahun 1864-1930*. Yogyakarta.
- de Jong, M. van B. (1993). *Spoorwegstations Op Java*. Amsterdam: De Bataafsche Leeuw.
- Handinoto. (2010). *Arsitektur dan Kota-kota di Jawa pada Masa Kolonial* (1 ed.). Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Hariyadi, I. M. (2016). *Arsitektur Bangunan Stasiun Kereta Api di Indonesia* (E. Basir, ed.). Jakarta: Unit Preservation & Architecture, PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
- Hermawan, I. (2015). Penempatan Perhentian Kereta Api Pada Jalur Rangkasbitung - Labuan. *PURBAWIDYA: Journal of Archaeological Research and Development*, 4(2), 137–149. Diambil dari <http://purbawidya.kemdikbud.go.id/index.php/jurnal/article/view/P4%282%292015-6>
- Hermawan, I. (2017). *Laporan Penelitian Arkeologi: Kereta Api jalur Cirebon - Kadipaten, Aksesibilitas Antar Wilayah di Cirebon dan Sekitarnya Pada Awal Abad XX*. Bandung.
- Hermawan, I. (2018). *Laporan Penelitian Arkeologi: Keterkaitan Antara Transportasi Kereta Api dengan Perkembangan Wilayah Pada Masa Kolonial Di Kabupaten Cirebon dan Indramayu, Jawa Barat*. Bandung.
- Hermawan, I. (2019). *Laporan Penelitian Arkeologi: Kereta Api dan tata Ruang Kota Cirebon, Jawa Barat*. Bandung.
- Hermawan, I. (2020a). 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. (2020b). Stasiun-Stasiun SCS di Kota Cirebon: Lokasi dan Fungsinya [SCS Stations in Cirebon: Their Locations dan Functions]. *Naditira Widya*, 14(1), 35–46. <https://doi.org/10.24832/nw.v14i1.416>
- Hermawan, I., Abrianto, O., Adra'i, A., Fajri, R. P., Atedja, M., Suprayitno, D., & Sukirdja. (2020). *Laporan Penelitian Desk Study Arkeologi*. Bandung.
- Lombart, D. (2005). *Nusa Jawa: Silang Budaya, Kajian Sejarah terpadu. Bagian I: Batas-batas Pembaratan* (3 ed.). Jakarta: Gramedia Pustaka Utam; Forum Jakarta - Paris Ecole Francaise d Extreme-Orient.
- Marihandono, D., Juwono, H., Budi, L. S., & Iswari, D. (2016). *Sejarah Kereta Api Cirebon - Semarang, Dari Konsesi ke Nasionalisasi* (E. Yulianto, ed.). Bandung: Aset Non Railway, Direktorat Aset Tanah dan Bangunan PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
- Officieele Reisgids Der Spoor en Tramwegen en Aansluitende Automobiendiensten op Java en Madoera*. (1926).

- Officieele Reisgids Voor Spoor En Tramwegen Op Java, Uitgave - 1 Januari 1898.* (1898). Samarang: C.G.T. Van Dorp.
- Officieele Reisgids Voor Spoor En Tramwegen Op Java, Uitgave - 1 Januari 1900.* (1900). Samarang: G.C.T. Van Dorp & Co.
- Purwanto, E. (2008). Kajian Arsitektural Stasiun NIS. *ENCLOSURE: Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman*, 7(2), 98–105.
- Sistem Registrasi Nasional Cagar Budaya: Stasiun Kereta Api Perujakan. (n.d.). Diambil 2 Maret 2022, dari <http://cagarbudaya.kemdikbud.go.id/cagarbudaya/detail/PO2016060900141/stasiun-kereta-api-perujakan>
- Subarkah, I. (1981). *Jalan Kereta Api*. Bandung: Idea Darma.
- Suhartono. (1991). *Apanage dan Bekel: Perubahan Sosial di Pedesaan Surakarta 1830 -1920* (Cetakan 1). Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Sumaatmadja, N. (1988). *Studi Geografi: Suatu pendekatan dan Analisa Keruangan* (II). Bandung: Alumni.
- Tim Telaga Bakti Nusantara. (1997). *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*. Bandung: Angkasa.