

BAB III

PERUSAHAAN KERETA API SEMARANG-CHERIBON STOOMTRAM MAATSCHAPPIJ (SCS) DAN STAATSSPOORWEGEN (SS) DI KARESIDENAN CIREBON TAHUN 1897-1930

3.1. Perusahaan Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschapij (SCS)

3.1.1. Profil Perusahaan Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschapij (SCS)

Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschapij (SCS) merupakan perusahaan swasta yang didirikan pada tahun 1885. Perusahaan ini memegang hak konsensi selama 99 tahun terhitung sejak tahun 1895 dan merupakan perusahaan pertama yang mendirikan jalur kereta api di wilayah Karesidenan Cirebon. SCS merupakan sebuah perusahaan yang secara khusus menyediakan, melayani dan mengeksploitasi jalur kereta api ringan antara Semarang dan Cirebon. Perusahaan ini berbentuk *Naamlooze Vennotschap (NV)* (Perseroan Terbatas)⁸⁷ yang berpusat di kota Den Haag Belanda, dengan kantor pelaksana tanggung jawabnya bertempat di Semarang.⁸⁸

SCS didirikan sebagai jawaban dari permasalahan pelaksanaan hak konsensi jalur Semarang-Ceribon. Sebelumnya hak konsensi ini dimiliki oleh perusahaan JSM, namun karena gagal maka hak konsensi ini dibeli oleh *Financieele Maatschappij voor Nijverheidsondernemingen* yang berkantor di Amsterdam.⁸⁹ Oleh karena itu perusahaan ini mendirikan perusahaan baru yang khusus

⁸⁷ Farda Berlian Rachmawati dkk, Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS) Railways In Tegal 1895-1930, *Jurnal Internasional Penelitian Pendidikan dan Ilmu Sosial*, Vol 6, No 4, 2023, hlm. 204 .

⁸⁸ Koninklijk Institut “*Semarang- Cheribon Stoomtram- Maatschappij Statuten*”, 1895, hlm. 3.

⁸⁹ Farda Berlian Rachmawati dkk, *Op.cit.*, hlm 203.

menjalankan konsensi jalur Semarang-Cirebon. SCS merupakan bagian dari *zustermaatschappijen* (perusahaan bersaudara) dengan 3 perusahaan lain yaitu Semarang-Joana Stoomtram Maatschappij (SJS), Oost Java Spoorweg Maatschappij (OJS), dan Serajoe Dal Spoorweg Maatschappij (SDS) yang merupakan perusahaan dibawah *konsorsium investor*⁹⁰ yang sama⁹¹. Stasiun Pendrian di Semarang merupakan stasiun pertamanya sekaligus menjadi kantor pusat SCS yang pada 1910 pindah ke Tegal.⁹²

SCS merupakan perusahaan berbentuk perseroan dan sahamnya di perjual belikan di pasar saham Den Haag, SCS pertama kali berdiri dengan modal awal tiga juta gulden atau tiga ribu slot saham dengan nilai masing-masing saham seribu gulden.⁹³ Direktur pertama SCS adalah C. L. J Martens yang mulai menjabat pada April 1895,⁹⁴ Martens sendiri sebelumnya pernah menjabat sebagai direktur Semarang-Joana Stoomtram Maatschappij (SJS) yang dilantik pada tahun 1890.⁹⁵ Pada awal pembentukannya, SCS diperuntukan sebagai transportasi kereta kecil (trem) untuk penumpang di wilayah Semarang⁹⁶ yang kemudian berubah menjadi angkutan komoditas perkebunan karena melihat

⁹⁰ Konsorsium investor merupakan suatu kebijakan pembiayaan yang dilakukan oleh dua atau lebih bank/lembaga keuangan.

⁹¹ Iwan Hermawan, Kereta Api SCS: Angkutan Gula di Cirebon, *Op.cit.*, hlm. 200.

⁹² **Pepy Rumondang Situngkir, Kondisi Sosial Ekonomi Masa Pembangunan Kereta Api Hindia Belanda Di Semarang Abad XIX, *Jurnal Pendidikan Sejarah: Media Kajian Pendidikan Sejarah, Ilmu Sosial dan Humaniora*, Vol 1, No 2, 2021, hlm. 83.**

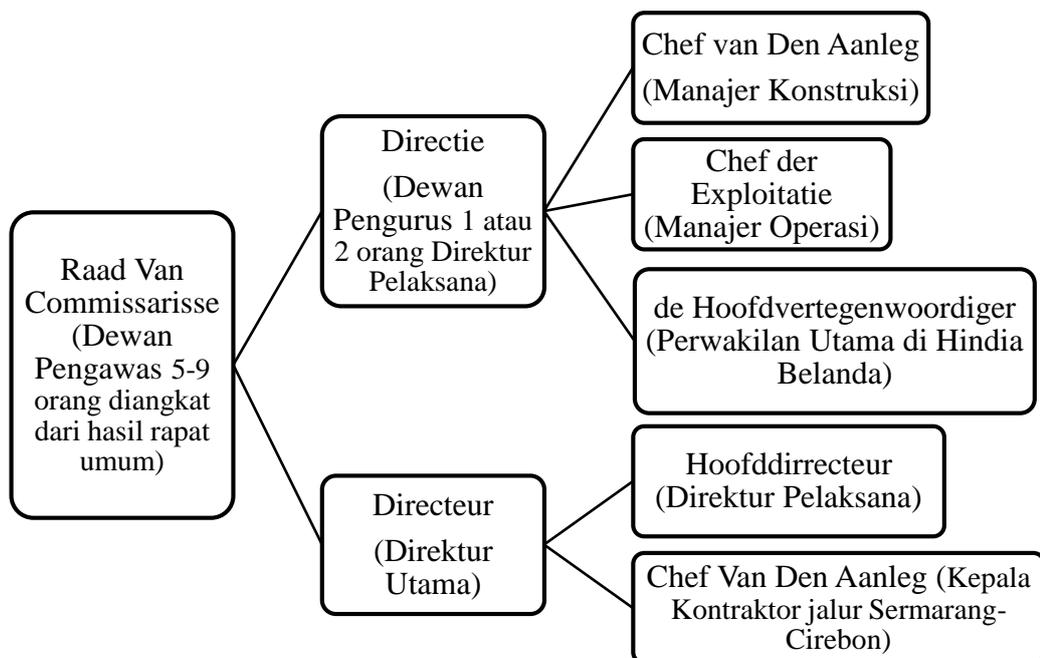
⁹³ Koninklijk Institutue, *Op.cit.*, hlm. 5.

⁹⁴ M Yusril Mirja, Transportasi Kereta Api SCS (Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij) di Kabupaten Kendal pada Tahun 1897-1930, *Siginjai: Jurnal Sejarah*, Vol 3, No 1, 2023, hlm. 61.

⁹⁵ *Ibid.*

⁹⁶ *Ibid.*

adanya peluang. SCS menerima konsensi untuk mendirikan jalur kereta api di sepanjang jalur utara Jawa, meliputi Semarang, Kendal, Batang, Pekalongan, Pemalang, Tegal, Brebes dan Cirebon. Setelah menerima konsensi untuk mendirikan jalur Semarang-Cirebon Martens menunjuk C. Groll sebagai kepala Kontraktor⁹⁷ jalur Semarang-Cirebon.⁹⁸ Pada awal pendiriannya SCS membeli jalur kereta api Tegal-Balapoelang dari perusahaan Java Stoomtram Maatschappij (JSM)⁹⁹ yang nantinya jalur tersebut diteruskan sampai ke Cirebon.



Bagan 3.1. Struktur Organisasi Perusahaan SCS. Disarikan dari arsip: Koninklijk Instituut, *Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij Statuten*. 1895,

⁹⁷ Kepala Kontraktor bertugas mengawasi proyek dan bertanggung jawab dalam jalannya pembangunan, kepala kontraktor ditunjuk oleh perusahaan yang mendapatkan tugas proyek.

⁹⁸ Farda Berlian Rachmawati dkk, *Op.cit.*, hlm. 205.

⁹⁹ *Ibid.*, hlm. 201

Di dalam struktur perusahaan SCS Dewan Pengawas memiliki posisi yang tinggi, dewan ini memiliki tugas untuk mengawasi manajemen perusahaan serta memiliki akses terhadap kantor, kas, pembukuan dan semua informasi mengenai manajemen perseroan. Pada rapat umum pemegang saham pertama terdapat 6 orang Dewan Pengawas yaitu C. Van Heemskerck Veeckens, A. Van Hoboken Van Cortgene, F.S. Van Nierop, H. J. De Marez Oyens, J.P.R. Tak Van Poortvliet, dan J.G.C.A. De Vogel.¹⁰⁰ Untuk Dewan Pengurus terdiri dari satu atau lebih Direktur Pelaksana yang berkewarganegaraan Belanda dan akan mewakili perusahaan di dalam dan diluar perusahaan, bertugas untuk mengelola perusahaan dan mengangkat Manajer Kontruksi, dan Manajer Operasi.¹⁰¹ Direktur utama ditunjuk oleh Dewan Pengawas melalui rapat umum dan diangkat setelah mendapatkan rekomendasi dari dua orang Dewan Pengawas. Perwakilan utama merupakan orang yang mewakili pemegang saham yang ditempatkan di Hindia Belanda dan harus orang Belanda, perwakilan utama di pilih oleh Dewan Pengurus.¹⁰²

Tabel 3.2. Daftar jalur SCS dari Semarang-Cirebon yang dibangun bertahap dari tahun 1897-1899

Jalur	Selesai	Jarak	
Tegal-Slawi	22 Agustus 1886	14,9 km	Jalur ini dibeli dari JSM
Slawi-Balapulang	17 November 1886	9,6 km	
Sindanglaut-Cirebon	1 Mei 1897	13,7 km	
Semarang-Kendal	2 Mei 1897	29,6 km	

¹⁰⁰ Koninklijk Institue, *Op.cit.*, hlm. 10.

¹⁰¹ *Ibid.*, hlm. 13 .

¹⁰² *Ibid.*, hlm. 16.

Cileduk-Sindanglaut	8 Juli 1897	18,4 km
Losari-Cileduk	10 Oktober 1897	13 km
Kendal-Weleri	1 November 1897	18,5 km
Tegal-Brebes	15 November 1897	12,2 km
Brebes-Losari	8 Mei 1898	27,3 km
Pemalang-Tegal	23 Juni 1898	29,3 km
Weleri Pekalongan	1 Desember 1898	49,6 km
Pekalongan-Pemalang	1 Februari 1899	33,8 km

Sumber: M Yusril Mirja, Transportasi Kereta Api SCS (Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij) di Kabupaten Kendal pada Tahun 1897-1930, *Siginjai: Jurnal Sejarah*, Vol 3, No 1, 2023, hlm 62-63.

3.1.2. Pembangunan Jalur Semarang-Cheribon oleh SCS di Cirebon 1897-1930

Pembangunan jalur kereta api dan trem¹⁰³ di Karesidenan Cirebon didasari oleh perkembangan industri pertanian dan perkebunan di wilayah tersebut. Komoditas utama yang berkembang pesat yaitu Perkebunan tebu. Namun perkembangan ini tidak diimbangi dengan perkembangan akomodasi transportasi yang memadai, sehingga banyak komoditas ekspor yang rusak di perjalanan karena jauhnya jarak dari perkebunan ke pelabuhan. Oleh karena itu dimulailah usaha untuk mengatasi permasalahan itu dengan diberikannya konsesi kepada perusahaan kereta api swasta yaitu NV SCS untuk membangun jalur kereta api yang bisa mengatasi permasalahan angkutan.

¹⁰³ Trem merupakan versi sederhana dan versi awal dari kereta api yang biasanya beroperasi di tengah kota, di pedalaman dan berukuran lebih kecil, memiliki tenaga yang lebih kecil, dan memiliki jalur yang berbeda dengan kereta api. Di Cirebon trem diperuntukan untuk pengangkutan barang dari wilayah pedalaman ke pelabuhan yang bisa lebih mudah diangkat menggunakan trem daripada kereta api.

SCS memperoleh hak konsensi pada tahun 1895 setelah mengambil alih hak konsensi dari Java Stoomtram Maatschappij (JSM). Pada tahun 1897 jalur kereta api yang menghubungkan Semarang dan Cirebon resmi beroperasi dengan perusahaan SCS yang mengelola jalur tersebut, jalur yang dibangun oleh SCS memiliki lebar rel 1067 mm karena cocok dengan kondisi geografis wilayah Cirebon, sedangkan jalur yang menghubungkan pabrik dengan perkebunan menggunakan rel dengan lebar 600 mm.¹⁰⁴ Jalur SCS melewati kawasan pabrik gula di sepanjang Semarang-Cirebon sehingga jalur ini banyak disebut jalur *Suikerlijn*.¹⁰⁵ Pada tahun 1905 terdapat 27 pabrik gula di sepanjang jalur SCS¹⁰⁶. Pada tahun 1899 Jalur SCS mencapai 323 km¹⁰⁷ dengan biaya per kilometernya f 29,218¹⁰⁸ dan pada 1914 meningkat menjadi 388 km. Berikut adalah perkembangan jalur kereta api oleh SCS di wilayah Karesidenan Cirebon.

1) Pembangunan Jalur KA Periode 1897-1899

Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschspij (SCS) mulai membangun dan mengoperasikan jalur kereta api secara bertahap pada periode 1897-1899 sebagai ruas utama. Dengan rute 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

¹⁰⁴ bnu Murti Hariyadi, *Op.cit.*, hlm. 7.

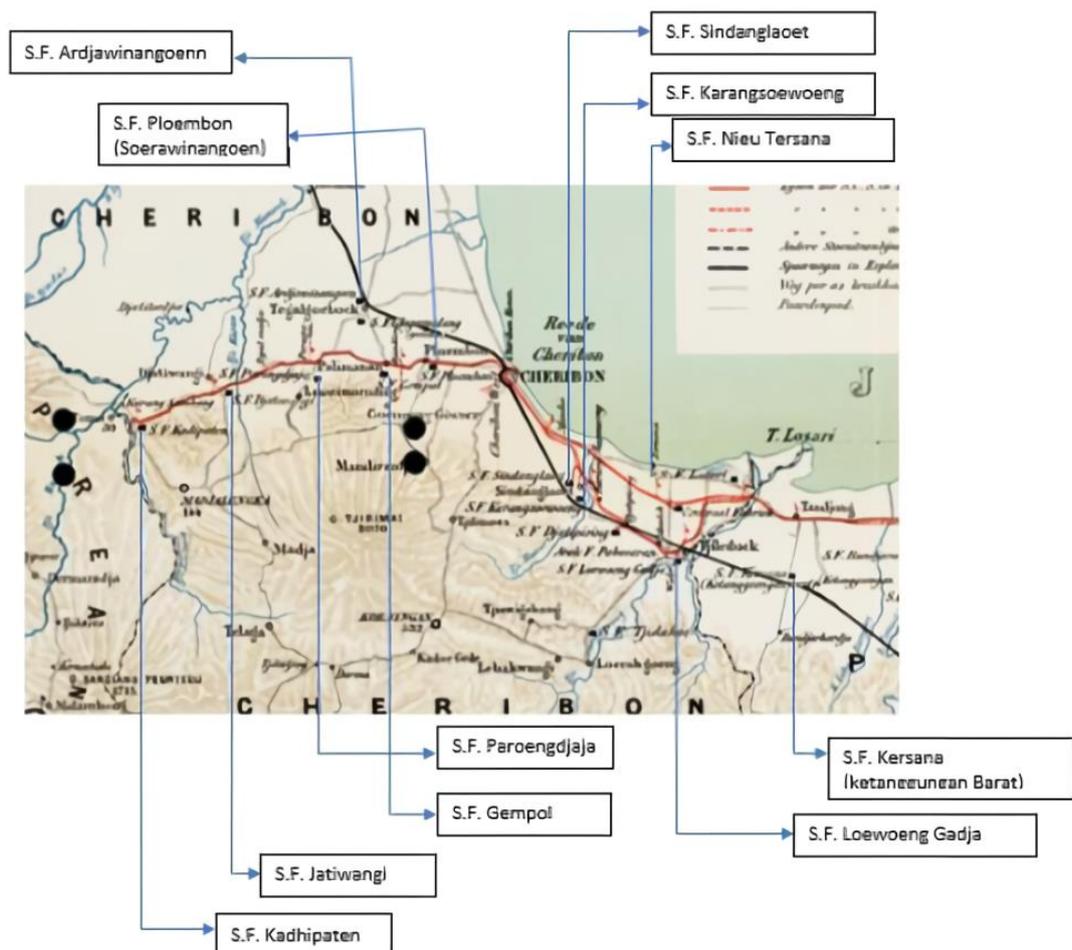
¹⁰⁵ Iwan Hermawan, Stasiun-Stasiun SCS di Kota Cirebon: Lokasi dan Fungsinya, *Op.cit.*, hlm. 36.

¹⁰⁶ Ninda Lutfianti, SCS (Semarang-Cheribon Stoomtram Maatshappij) Network Along The North Coast Of Java Semarang-Cirebon 1895-1942, *Satmata: Journal of Historical Education Studies*, Vol 1, No 2,2023, hlm. 91.

¹⁰⁷ M Yusril Mirja, *Op cit.*, hlm. 63.

¹⁰⁸ Agus Mulyana, *Op.cit.*, hlm. 65.

Prujakan.¹⁰⁹ SCS membangun 2 Stasiun besar di Wilayah Cirebon yaitu stasiun Cirebon Parujakan dan stasiun Cirebon Pelabuhan.¹¹⁰



Gambar 3.1. Jalur Trem SCS di Karesidenan Cirebon (dengan tanda merah).
 Sumber: Iwan Hermawan dkk, The Influence of Railroad Transportation during the Dutch Colonial Era (1897-1942) on the Spatial Structure of Cirebon, Indonesia, *ISVS E-Journal*, Vol 10, No 9, 2023, hlm. 387.

¹⁰⁹ Yana Maulana Firdaus, Peran Dan Perkembangan Perkeretaapian Cirebon Barat Pada Masa Hindia Belanda, *Tamaddun: Jurnal Sejarah dan Kebudayaan islam*, Vol 8, No 2, 2020, hlm. 365.

¹¹⁰ *Ibid.*, hlm. 39.

Stasiun SCS Prujakan beroperasi pada tahun 1897 dengan rute Cirebon-Tegal dan pada tahun 1900 melayani Cirebon-Semarang.¹¹¹ dibangun di dekat aliran Kali Sasunean karena dekat dengan sumber air dan pelabuhan dibangun di lahan seluas 4.685 m².¹¹² Pada tahun 1897 SCS juga membuat stasiun di Pelabuhan Cirebon yang beroperasi pada 26 Juli 1899 setelah mendapatkan izin dari pemerintah, Stasiun ini digunakan sebagai stasiun akhir dari jalur Semarang-Ceribon yang dibuat sebagai tempat transit komoditas-komoditas ekspor dan impor terutama gula yang saat itu menjadi ekspor utama wilayah Cirebon. Keberadaan stasiun ini menjadi cara untuk peningkatan kegunaan jalur kereta api sebagai sarana distribusi di Cirebon karena sebelumnya distribusi komoditas terhenti di Stasiun Prujakan dan Stasiun Cirebon SS yang kemudian dilanjutkan ke Pelabuhan menggunakan gerobak yang ditarik kerbau dan kuda.

2) Pembangunan Jalur KA Periode 1901-1930.

Pembangunan dilanjutkan pada 29 Desember 1901 yaitu jalur lanjutan yang menghubungkan Cirebon-Kadipaten, jalur dengan panjang 49,8 km.¹¹³ Pembangunan ruas jalur Cirebon-Kadipaten ditujukan untuk kepentingan angkutan gula di mana terdapat 6 pabrik gula dan 1 pabrik spirtus.¹¹⁴ Selain itu

¹¹¹ Iwan Hermawan, Stasiun Kereta Api Cirebon Prujakan Dalam Tata Ruang Kota Cirebon Pada Masa Kolonial Belanda (1897-1942), *WALENNAE: Jurnal Arkeologi Sulawesi Selatan dan Tenggara*, Vol 20, No 1, 2022, hlm. 75.

¹¹² Iwan Hermawan, Pengaruh Perkeretaapian Terhadap Perkembangan Struktur Tata Ruang Kota Cirebon Berdasarkan Tinggalan Arkeologis, *Kalpataru, Majalah Arkeologi*, Vol. 29 No.2, 2020, hlm. 126.

¹¹³ S.A. Reitsma, *Eenige Bladzijden Indische Spoorwegpolitiek. (De Lijn Langs Java's Noordrust)*, hlm. 76.

¹¹⁴ Iwan Hermawan, Pengaruh Perkeretaapian Terhadap Perkembangan Struktur Tata Ruang Kota Cirebon Berdasarkan Tinggalan Arkeologis, *Op.cit.*, hlm. 201.

halte-halte atau *setopan*¹¹⁵ yang dibuat oleh SCS dekat dengan perkebunan dan masuk ke pedalaman untuk menghubungkan jalur industri gula.

Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschapij (SCS) dikhususkan untuk angkutan gula sehingga banyak *setopan* atau perhentian di sekitar pabrik. Seperti di ruas Bedilan-Waruduwur yang melewati 16 *setopan*¹¹⁶ dengan Luwunggajah, Karangsuwung dan Sindang laut merupakan *setopan* utama karena melewati pabrik gula dengan produksi besar, ruas jalur ini memiliki panjang 31,3 km.¹¹⁷ Sementara itu di ruas Cirebon-Kadipaten SCS membangun 5 stasiun dan 15 *setopan* dan yang utama adalah stasiun Kadipaten, Jatiwangi dan Parujakan serta *setopan* Palimanan yang terdapat 1 PG dan 1 pabrik spirtus. SCS membangun jalur kereta apinya dengan mendekati, melewati, dan memasuki kawasan perkebunan tebu dan pabrik gula. Selain membangun stasiun, *setopan*, ataupun simpang. SCS juga membangun fasilitas lain disekitar stasiun untuk mendukung proses bongkar muat gula seperti pembangunan jembatan, pembangunan *crane*, serta beberapa peralatan pendukung lainnya.

Keberadaan perusahaan kereta api negara atau SS membuat adanya perubahan terhadap perusahaan kereta api SCS. Melalui perundang-undangan trem dan perkereta apian yang baru pada tahun 1928 SCS naik statusnya yang

¹¹⁵ Tempat pemberhentian kereta api/trem biasanya didekat pabrik-pabrik untuk mendukung bongkar muat barang, berukuran lebih kecil dari stasiun dan bangunannya lebih sederhana. Berbeda dengan stasiun yang berukuran lebih besar, bisa untuk bongkar muat barang dengan skala besar dan penumpang serta terdapat gudang penyimpanan.

¹¹⁶ Setopan atau halte dibuat lebih sederhana, Dimana hanya terdapat rel Tunggal tanpa wesel atau sein, dan biasanya digunakan sebagai tempat naik turun penumpang dan bongkar muat barang.

¹¹⁷ Iwan Hermawan, Pengaruh Perkeretaapian Terhadap Perkembangan Struktur Tata Ruang Kota Cirebon Berdasarkan Tinggalan Arkeologis, *Op.cit.*, hlm. 202.

sebelumnya mengoperasikan kereta api kelas 3¹¹⁸ diubah menjadi kereta api kelas 2.¹¹⁹ Perubahan ini mempengaruhi kecepatan yang diperbolehkan bagi pengoperasian lokomotif SCS yaitu menjadi 59 km/jam disepanjang jalur Cirebon-Semarang dan di dalam kota Cirebon.¹²⁰ Perubahan ini diharapkan semakin mempercepat arus distribusi dan perputaran ekonomi di sepanjang jalur utara Jawa yang menjadi penopang perekonomian Hindia Belanda kala itu.

3.2. Perusahaan Kereta Api Staatsspoorwegen (SS)

3.2.1. Profil Perusahaan SS

Staatsspoorwegen atau perusahaan kereta api milik negara merupakan perusahaan perkereta apian yang dimiliki oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda. Perusahaan ini dibentuk pada 1875 di Belanda dengan Insinyur kepala (*hoofd-ingenieur*) pertama David Maarchalk. Jalur kereta pertama yang berhasil dibuat oleh SS adalah jalur Surabaya-Pasuruan sejauh 63 km pada tahun 1878.¹²¹ Pembangunan jalur pertama ini bisa dikatakan berhasil dan menjadi awal yang baik bagi perkembangan perusahaan kereta api negara.

Staatsspoorwegen sendiri di resmikan pada tahun 1875 yang awalnya didirikan di bawah koordinasi Burgerlijke Openbare Werken (BOW) atau kementerian pekerjaan umum. Pada perkembangan selanjutnya SS berubah menjadi perusahaan milik negara di bawah Gouvenements Bedrijven (GB) dan mulai pindah ke Bandung yang menjadi kantor pusat pertamanya.¹²² Kantor

¹¹⁸ Kereta api kelas 3 atau trem dan kereta api kelas 2 merupakan klasifikasi kereta api yang diterapkan pada masa kolonial. Perbedaan kedua kelas ini terlihat dari ukuran jalur, kecepatan maksimum lokomotif, jumlah gerbong, serta jarak tempuh.

¹¹⁹ R. A Jellema "*Ne Derlandsch-Indjsche Spoorweopolitiek*", 1929, hlm. 143.

¹²⁰ *Ibid.*

¹²¹ Ibnu Murti Hariyadi, *Op.cit.*, hlm. 82.

¹²² *Ibid.*, hllm. 71.

pusat SS awalnya berada di kompleks perkantoran di Idenburgweg yang dilengkapi fasilitas perbengkelan, namun pada tahun 1923 kantornya pindah ke Kerklaan.¹²³ SS menggunakan rel dengan lebar 1067 mm (*Kaappsspoor*)¹²⁴ yang kemudian menjadi lebar yang umum digunakan di Indonesia hingga saat ini, karena rel ini bisa menghemat biaya namun masih bisa memenuhi kebutuhan akan kereta yang cepat.

Berkembangnya Staatsspoorwegen ditandai dengan banyaknya wilayah di Hindia Belanda terutama di Jawa membangun jalur kereta api, misalnya pembangunan jalur kereta di Priangan Timur. Perusahaan SS terus mengembangkan jalur transportasi di Jawa dengan berbagai tujuan seperti militer dan ekonomi di mana salah satu wilayah sarannya adalah Cirebon. Hal ini sesuai dengan usulan pembangunan jalur kereta api di Jawa yang diusulkan oleh Insinyur militer Kolonel JHR. Van der Wijk pada tanggal 15 Agustus 1840, menyebutkan bahwa di Jawa perlu dibangun transportasi kereta api yang menghubungkan Batavia dengan Surabaya sebagai bentuk pertahanan di Pulau Jawa.¹²⁵

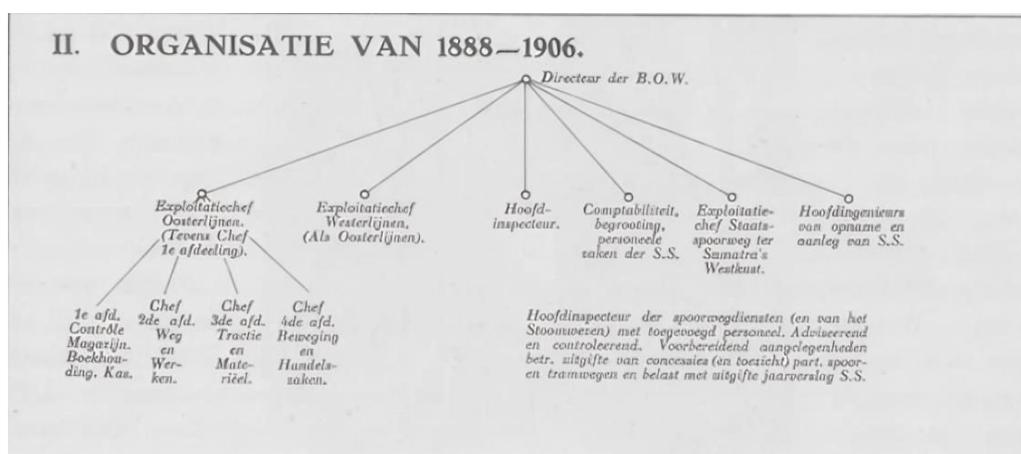
Konektivitas jalur transportasi melalui pembangunan jalur kereta api oleh SS di Jawa memang tidak lepas dari tujuan militer, pembangunan ini dilakukan karena wilayah Jawa merupakan wilayah penting dan menjadi jantung dari wilayah Hindia Belanda. Pembangunan jalur yang menghubungkan Jawa melalui sisi utara dilakukan untuk mempermudah mobilisasi pasukan dan

¹²³ Sudarsono Katam, *Kereta Api di Priangan Tempo Doeloe*, Bandung: Pustaka Jaya, 2014, hlm. 7.

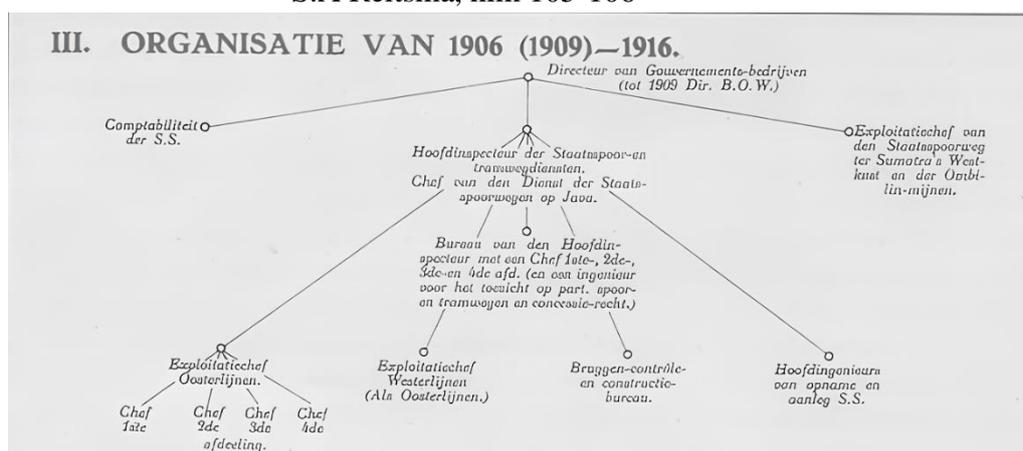
¹²⁴ *Ibid.*, hlm. 6.

¹²⁵ Agus Mulyana, *Op.cit.*, hlm. 56.

pasokan untuk kepentingan militer,¹²⁶ sehingga wilayah Jawa bisa lebih mudah dijangkau dan dilindungi jika ada musuh yang menyerang. Selain itu dengan pembangunan jalur yang menghubungkan kota-kota penting di Jawa membuat aktivitas ekonomi di Jawa menjadi terhubung,¹²⁷ dan kegiatan ekonomi di Jawa lebih efisien dan bisa memenuhi tuntutan pemerintah kolonial serta komoditas-komoditas dari wilayah pedalaman bisa lebih mudah sampai di pelabuhan.



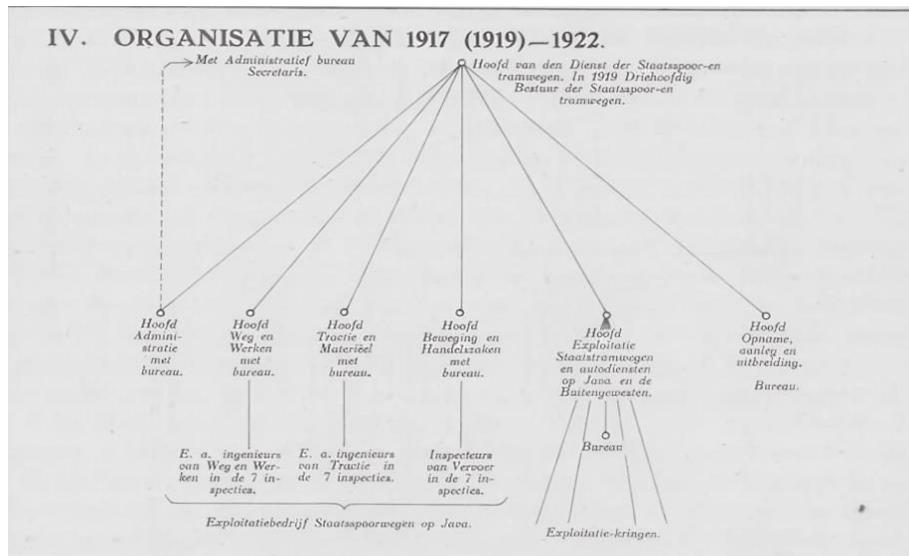
Gambar 3.2. Struktur Perusahaan SS dari tahun 1888-1906, sumber: *Gedenboek der Saatsspoor en Tramwegen in Nederlandsche Indie 1875-1925*, S.A Reitsma, hlm 105-106



Gambar 3.3. Struktur Perusahaan SS dari tahun 1909-1916, sumber: *Gedenboek der Saatsspoor en Tramwegen in Nederlandsche Indie 1875-1925*, S.A Reitsma, hlm 105-106.

¹²⁶ R. A Jellema., *op cit*, hlm. 96.

¹²⁷ *Ibid*, hlm 141



Gambar 3.4. Struktur Perusahaan SS dari tahun 1919-1920, sumber: *Gedenboek der Saatsspoor en Tramwegen in Nederlandsche Indie 1875-1925*, S.A Reitsma, hlm 105-106.

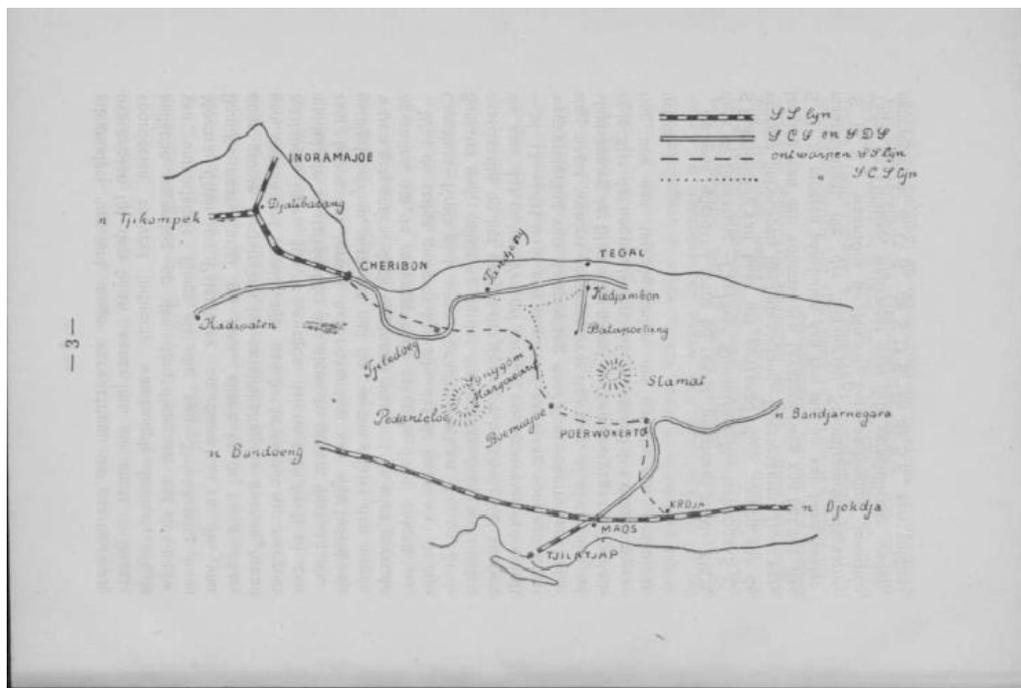
3.2.2. Pembangunan Jalur Kereta Api oleh SS

Pembangunan jalur kereta api di Cirebon oleh perusahaan SS dimulai pada tahun 1909 melalui UU tanggal 14 Juli 19-9 Stbl. No. 477¹²⁸ dengan menghubungkan Cikampek-Cirebon diresmikan tahun 1912 dan Cirebon-Kroya diresmikan pada tahun 1916 kedua jalur ini diresmikan oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda saat itu. Jalur ini menghubungkan Batavia-Cikampek-Cirebon-Purwekerto-Kroya yang merupakan jalur utama distribusi tebu dan gula di Jawa.¹²⁹ Selain membuat jalur kereta api Staatsspoorwegen juga membuat jalur trem yang menghubungkan Jatibarang-Indramayu yang diresmikan pada tahun

¹²⁸ S.A Reitsma, *Gedenboek der Saatsspoor en Tramwegen in Nederlandsche Indie 1875-1925*, hlm. 57.

¹²⁹ Nasya Nabilla Aninditya, *The Influence Of Spatial Hierarchy And Function On The Architecture Of The Main Building Of Cirebon's Kejaksaan Railway Station*, *Riset Arsitektur (RISA)*, Vol 1, No 2, 2017, hlm. 233.

1912 dan Jatibarang-Karangampel yang diresmikan pada tahun 1925¹³⁰ di Karesidenan Cirebon untuk mempermudah jalur distribusi tebu dan gula di Jawa.



Gambar 3.5. Sketsa pembangunan jalur di Indramayu menuju Cirebon. Sumber *Gedenboek der Staatsspoor en Tramwegen in Nederlandsche Indie 1875-1925*, S.A Reitsma

Pada tahun 1912 Gubernur Jendral A.W.F Idenburg meresmikan jalur Cirebon-Cikampek sepanjang 137 km.¹³¹ Jalur ini merupakan jalur yang menghubungkan kota-kota di pesisir utara Jawa seperti Cikampek, Cirebon, dan Semarang. Melalui pembangunan jalur ini diharapkan bisa menggantikan transportasi laut yang sudah sejak lama digunakan dan beralih ke transportasi kereta uap di mana bisa memangkas waktu dan biaya. Pemerintah kolonial melalui Staatsspoorwegen terus berusaha meningkatkan angkutan mereka, mulai dari penambahan stasiun dan halte, serta penambahan jalur baru.

¹³⁰ Iwan Hermawan, "Railway: Economic Power of the Dutch Colonial Era", *Op.cit.*, hlm. 90.

¹³¹ S.A Reitsma, *Op.cit.*, hlm. 57.

Stasiun Kedjaksan Cirebon yang dirancang oleh Arsitek Belanda Pieter Adriaan Jacobus Moejen mulai dibangun pada 1911 merupakan stasiun utama dari rangkaian jalur Cikampek-Cirebon dan Cirebon-Kroya. Stasiun ini juga yang menjadi tempat *transit* komoditas gula yang nantinya akan dibawa ke pelabuhan. Di karesidenan Cirebon sendiri terdapat 21 pemberhentian dari jalur utama Cikampek-Cirebon-Kroya yang dibangun oleh Staatsspoorwegen mulai dari Haurgeulis, Arjawinangun, Jatibarang, Kertasemaya, Cirebon, Cirebon Prujakan, Karansuwung, Luwunggajah dan beberapa pemberhentian lain¹³². Stasiun ini dipilih karena beberapa alasan mulai dari adanya pabrik gula, dekat dengan sentra padi, pusat perekonomian, dan gudang penyimpanan.

Pada tahun 1929 wilayah Staatsspoorwegen (SS) di Cirebon Barat meliputi Stasiun Kaliwedi, Arjawinangun, dan Bangoduwa. Ketiga stasiun ini memiliki fungsinya masing-masing diluar sebagai tempat angkutan gula, seperti Stasiun Arjawinangun yang menjadi pusat stasiun pengiriman beras, Kaliwedi yang banyak mengirimkan sayuran dan buah-buahan.¹³³ Dengan terhubungnya pusat-pusat Industri melalui jalur kereta membuat pemerintah kolonial mendapatkan keuntungan yang sangar besar. Di wilayah Cirebon barat Staatsspoorwegen (SS) juga memiliki beberapa Stasiun yang cukup sibuk pada masanya mulai dari Stasiun Karangsuwung yang dekat dengan pabrik gula Karangsuwung serta bawang merah, kemudian ada stasiun Sindang laut yang merupakan stasiun SS

¹³² Iwan Hermawan, Pemetaan Jalur Dan Tinggalan Perkeretaapian Masa Kolonial Belanda di Wilayah Cirebon Timur, *Jurnal Sositologi*, Vol 18, No 3, 2019, hlm. 56.

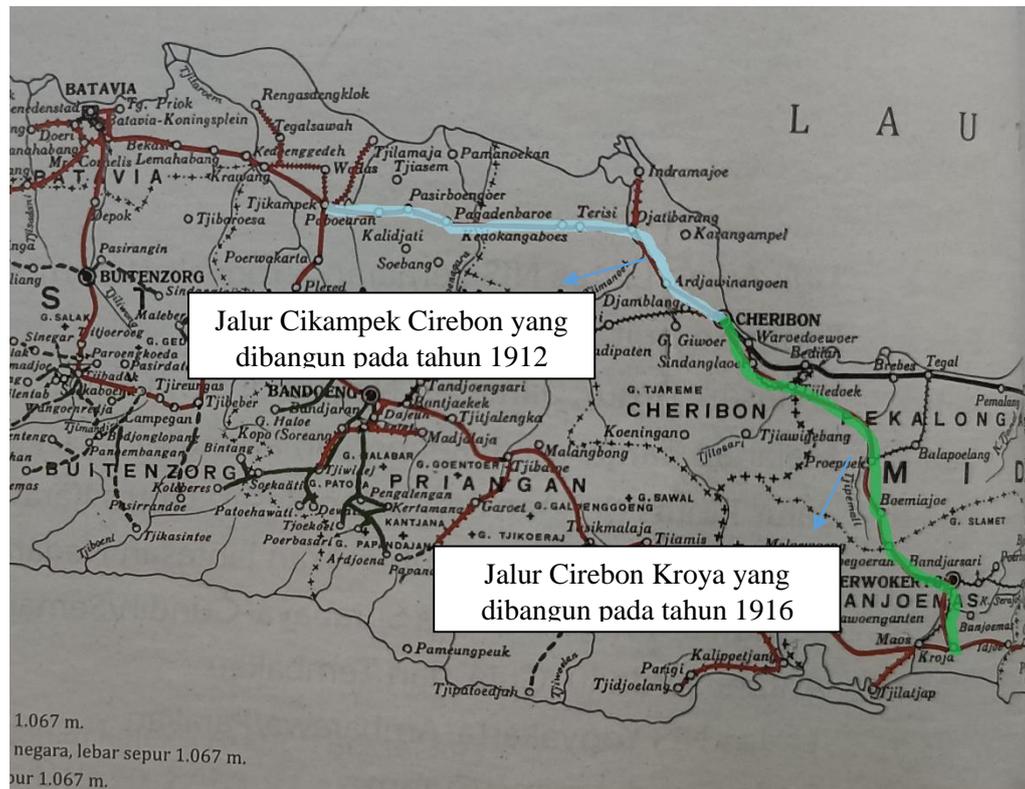
¹³³ Yana Maulana Firdaus, *Op.cit.*, hlm. 374.

pertama di Cirebon Timur selain membantu angkutan dari PG Sindang laut Stasiun ini juga melayani kiriman padi.¹³⁴

Pembangunan jalur kereta api oleh Staatsspoorwegen memiliki tujuan lain selain untuk meningkatkan roda perekonomian di wilayah Karesidenan Cirebon, jalur ini memiliki kepentingan militer di dalamnya. Jalur yang dibangun oleh Staatsspoorwegen awalnya difungsikan untuk menghubungkan pabrik gula dengan gudang penyimpanan di pusat kota ditandai dengan pembangunan stasiun Kadipaten oleh Staatsspoorwegen yang merupakan wilayah kesultanan Cirebon dan menjadi pusat pemerintahan.¹³⁵ Namun dengan dibangunnya jalur ini juga bisa digunakan untuk kepentingan militer dan politik karena dekat dengan kantor pemerintahan Hindia Belanda dan kesultanan sehingga pemerintah Hindia Belanda bisa mengawasi kekuasaan lokal dengan mudah di lain sisi kekuatan politik pemerintah kolonial masih bisa dipertahankan. Selain itu jalur kereta api buatan Staatsspoorwegen bercabang ke pusat militer dan menghubungkan Jawa demi kepentingan kekuasaan.

¹³⁴ Iwan Hermawan, *Pemetaan Jalur Dan Tinggalan Perkeretaapian Masa Kolonial Belanda di Wilayah Cirebon Timur*, *Op.cit.*, hlm. 564.

¹³⁵ *Ibid.*, hlm. 91.



Gambar 3.6. Jalur Kereta Api yang dibangun oleh SS selama periode 1912-1916. Sumber: Sepoer Oeap di Djawa Tempo Doeloe, Olivier Johannes Raap, hlm., 6.