

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Stasiun Kejaksan yang terletak di Kota Cirebon Provinsi Jawa Barat, memainkan peran strategis dalam jaringan perkeretaapian Hindia Belanda. Cirebon menjadi salah satu pusat kota pelabuhan yang terletak di pesisir utara pulau Jawa sejak sebelum kedatangan bangsa Eropa ke Indonesia. Pada awal abad ke-16, pelabuhan Cirebon dikenal luas sebagai pusat perdagangan berbagai komoditas hasil bumi seperti beras yang di ekspor ke Malaka.¹ Semakin meluasnya jalur pelabuhan dan kereta api membuat keberadaan kota Cirebon sebagai kota Pelabuhan semakin berkembang pesat. Dampaknya, berbagai komoditas hasil pertanian dan perkebunan dari berbagai wilayah di kirim melalui Pelabuhan Cirebon. Berlanjut pasca ditetapkannya Undang-undang Agraria tahun 1870, mendorong ekspor hasil perkebunan milik pengusaha swasta semakin meningkat.

Hadirnya era perdagangan liberal sebagai dampak dari diberlakukannya UU Agraria menjadi babak baru kapitalisme modern era Kolonial Belanda di Nusantara. Pihak swasta pun mulai memainkan peran penting dalam perkebunan di Hindia Belanda. Liberalisme memberi kekuasaan kepada golongan swasta untuk melakukan usahanya. Dalam hal ini, kedudukan pemerintah mulai tergantikan oleh swasta (non pemerintah), kerja paksa diganti dengan sistem kerja upah, serta wajib

¹ Iwan Hermawan, "Jalur Kereta Api Pelabuhan Cirebon: Jejak Angkutan Komoditas Perdagangan Pada Masa Kolonial Belanda 1897-1942. *Forum Arkeologi* Vol 34, No 1 2021;: hlm. 39.

serah tanah diganti dengan sistem sewa². Pada saat itu, pengusaha-pengusaha swasta tertarik menanamkan modalnya terhadap perkebunan tebu yang di produksi menjadi gula. Pada saat itu, gula menjadi barang pokok yang laku keras di pasar Eropa, hingga industri gula di Jawa menjadi produsen gula terbesar di dunia.

Peningkatan produksi gula di wilayah Keresidenan Cirebon terhambat karena proses pengiriman barang masa pemerintah kolonial masih menggunakan angkutan transportasi hewan ternak seperti kerbau, sapi dan tenaga manusia. Jarak yang ditempuh turut mempengaruhi proses distribusi barang ke tempat tujuan. Hal ini berdampak pada hasil panen yang rusak dan membusuk saat dikirim ke pelabuhan dari pabrik. Pemerintah Hindia Belanda melalui J.C. Baud, seorang menteri urusan jajahan memberikan solusi dengan meningkatkan jumlah hewan ternak dengan mengekspor keledai, dan mengirim 20 buah kereta dengan roda bergigi ke Jawa namun tetap gagal³.

Kehadiran model transportasi kereta api memberikan pengaruh yang sangat besar di bidang ekonomi terutama dalam pengangkutan komoditas ekspor dari pedalaman ke pelabuhan. Namun, kehadiran sarana transportasi ini berdampak juga pada tujuan bidang lainnya seperti pertahanan dan keamanan pemerintah Hindia Belanda⁴.

Semarang-Cheribon Strootam Maatschappij (SCS) merupakan perusahaan swasta dibidang trem jalur perkeretaapian. Pada tahun 1896 diberikan konsesi *Semarang-Cheribon Strootam Maatschappij* (SCS) dengan rute semarang pancol

² *Ibid.* Hlm.88.

³ Agus Mulyana, *Sejarah Kereta Api di Priangan*, Yogyakarta:Penerbit Ombak, 2017, hlm.55

⁴ Iwan Hermawan. *Op,cit*; hlm. 39

sampai Stasiun Prujakan dan Banjir Kanal sampai dengan Kadipaten pada tahun 1901⁵. Jalur trem Semarang-Cirebon mulai dioperasikan pada tahun 1897 setelah Pemerintah Hindia Belanda mengeluarkan Besuit van Gouverneur General No. 53 tahun 1899 tentang ketentuan pengoperasian jalan trem perkeretaapian. Gubernur Jenderal Hindia Belanda pada masa itu, adalah Jhr. Carel Herman Aart van der Wijck⁶.

Pembangunan jalur trem kereta api oleh SCS guna menghubungkan pabrik dengan pelabuhan dan gudang, serta menghubungkan lahan tebu dari wilayah pedalaman dengan pabrik gula. Keberhasilan jalur trem kereta api menjadi sarana transportasi pengangkut barang dan hasil panen, SCS memperbanyak jalur perkeretaapian dengan membangun 14 stasiun lintas Cirebon-Kadipaten Jalur 222 km. Salah satunya pada tahun 1901, SCS membuka jalur trem dari Cirebon ke arah barat menuju Kadipaten. Perkeretaapian di wilayah Cirebon makin berkembang setelah pemerintah hindia belanda membuka jalur trem kereta api di bawah perusahaan bernama *Staatsspoorwegen* (SS) tahun 1912. Jalur ini menghubungkan antara wilayah Cirebon dengan cikampek dengan pusat pemerintah Hindia Belanda di Batavia⁷.

Keberadaan perusahaan kereta api di Cirebon tidak terlepas dari pembangunan dua stasiun besar dalam perkembangan infrastruktur perkembangan sarana transportasi masa pemerintah Hindia Belanda. Salah satunya pembangunan

⁵ Yana Maulana Firdaus et.al. Peran dan Perkembangan Perkeretapian Cirebon Barat Pada Masa Hindia Belanda. *Jurnal Sejarah dan Kebudayaan Islam*, Vol.8, 2020; hlm.362

⁶ Iwan Hermawan, *Op,cit*; hlm. 41

⁷ Aditya Dwi laksana, *Susur Jejak Kereta Api Cirebon-An*, (Pusat Data, Informasi dan Kepustakaan Kereta Anak Bangsa:2016), Hlm.21

Stasiun Kejaksan pada tahun 1911. Stasiun Kejaksan memainkan peran penting sebagai pusat transit dan distribusi barang di wilayah ini. Selain melayani angkutan penumpang, stasiun ini juga berperan sebagai titik penting dalam jaringan logistik kolonial untuk memudahkan mobilitas barang dari pedalaman ke pelabuhan ekspor. Hal ini menunjukkan, pembangunan dan pengoperasian kereta api tidak terlepas dari adanya tangan kekuasaan yang berperan. Peran kekuasaan tersebut tampak pada penerbitan izin konsesi pembangunan dan pengoperasian jalur kereta api kepada perusahaan kereta api untuk tujuan pengangkutan komoditas.⁸ Peran vital Stasiun Kejaksan ini tidak lepas dari strategi ekonomi Belanda yang memanfaatkan transportasi kereta api sebagai bagian dari integrasi ekonomi kolonial di Jawa. Sebagai salah satu Stasiun tertua yang masih beroperasi, Stasiun Kejaksan juga menyimpan nilai sejarah yang penting dalam perkembangan infrastruktur perkeretaapian di Indonesia, khususnya dalam mendukung sistem transportasi kolonial di Hindia Belanda.

Keberadaan Stasiun Kejaksan, yang dibangun pada tahun 1911, membawa dampak signifikan terhadap kehidupan sosial dan ekonomi Keresidenan Cirebon hingga tahun 1942. Secara sosial, Stasiun ini menjadi katalis urbanisasi, menarik migrasi dari daerah pedesaan ke Cirebon dan mengubah pola pemukiman di sekitarnya. Hal ini mengakibatkan peningkatan interaksi sosial antar berbagai kelompok etnis dan menciptakan mobilitas sosial baru.

⁸ Hermawan, I.. *Laporan Penelitian Arkeologi: Keterkaitan Transportasi Kereta Api Antara dengan Perkembangan Wilayah Pada Masa Kolonial Di Kabupaten Cirebon dan Indramayu* , Jawa Barat. Bandung. 2018; hlm. 87

Stasiun Kejaksan berperan penting dalam mendorong pertumbuhan perdagangan dan industri dari segi Ekonomi di Cirebon. Kota ini berkembang menjadi pusat distribusi barang untuk wilayah sekitarnya, dengan volume perdagangan antar wilayah yang meningkat pesat. Keberadaan stasiun ini juga memicu munculnya industri-industri pendukung perkeretaapian dan meningkatkan produksi pertanian serta perkebunan untuk ekspor. Struktur ekonomi Cirebon mengalami pergeseran, dari yang sebelumnya berbasis pertanian menjadi lebih berorientasi pada jasa dan perdagangan.

Stasiun Kejaksan merupakan dampak perkembangan teknologi pada bidang transportasi yang dibangun masa kolonial Belanda di wilayah Cirebon. Tujuan utama pembangunan Stasiun Kejaksan adalah sebagai upaya menyelesaikan permasalahan yang dihadapi yaitu kecepatan dan volume barang yang dikirim ke pelabuhan. Guna mempercepat aliran barang dari gudang gudang penampung ke pelabuhan maka dibangunlah moda transportasi massal yang mampu mengangkut barang dalam jumlah besar serta tepat waktu sampai tujuan, yaitu kereta api.⁹ Semula transportasi darat yang digunakan di Indonesia, khususnya di Pulau Jawa adalah kendaraan yang ditarik oleh hewan¹⁰. Pembangunan Stasiun Kejaksan didesain oleh Pieter Andriaan Jacobus Moojen, seorang arsitektur Belanda pada tahun 1911 selanjutnya diresmikan pada tahun 1912. Stasiun Kejaksan menjadi salah satu stasiun besar dengan gaya monumental pada masanya. Stasiun Kejaksan memiliki ruang tunggu VIP yang dilengkapi hall beratap tinggi dan dilengkapi

⁹ Hendro, E. P. Perkembangan Morfologi Kota Cirebon Dari Masa kerajaan Hingga Akhir Masa Kolonial. Paramita: *Historical Studies Journal*, 24(1), 2014; hlm.17

¹⁰ Fifi Lutfia Wardhani, Kajian Kelas Sosial Pada Rumah Pegawai Stasiun Kereta Api Kedjaksan Cirebon 1911-1942. *Purbawidya*, Vol.3. No.2. 2014; hlm:145

lampu gantung serta lukisan dari material kaca¹¹. Dari segi jalur, terdapat enam jalur utama dan terdapat jalur yang digunakan untuk proses langiran.

Peran Stasiun Kejaksan sebagai sarana transportasi untuk mengeksport barang komoditi hasil pertanian dan perkebunan dari berbagai wilayah seperti beras dan gula. Keberadaan Stasiun Kejaksan mempermudah mobilitas penduduk, mempermudah komunikasi antar kota serta perdagangan dan menjadi pusat integrasi ekonomi pemerintah Hindia Belanda pada khususnya. Meskipun pembangunan Stasiun Kejaksan memberikan dampak pada bidang ekonomi bagi masyarakat, namun tetap saja menimbulkan dampak lain terhadap perubahan sosial dan budaya masyarakat sekitar.

Penelitian sebelumnya mengenai *Pembangunan Jalur Kereta Api di Priangan Ruas Cicalengka Garut tahun (1887-1889)* yang ditulis oleh Asep Rahmat Taufik Hidayat, penelitian ini membahas tentang pembangunan jembatan Cirahong di Ciamis dengan judul *Pengaruh Pembangunan Jembatan Cirahong terhadap Perkembangan Perkebunan di Kabupaten Galuh-Ciamis Tahun 1893-1942*. Penelitian selanjutnya dari Muhammad Nur Fauzi, membahas tentang *Peranan Perusahaan Kereta Api Semarang-Cheribon Strootam Maatschappij (SCS) dan Statsspoorwogen (SS) dalam Perkembangan Industri Gula di Cirebon 1897- 1930*. Pada penelitian tersebut, peneliti kurang menyoroti terkait dinamika kehidupan sosial yang terjadi pada masyarakat sekitar terutama dampak kehidupan sosial dan ekonomi kerasidenan Stasiun Kejaksan. Selain itu, masih sedikit kajian

¹¹ Aditya Dwi laksana, *Susur Jejak Kereta Api Cirebon-An*, (Pusat Data, Informasi dan Kepustakaan Kereta Anak Bangsa:2016), Hlm 6

yang mengeksplorasi terkait Dampak Keberadaan Stasiun Kejaksan terhadap kehidupan masyarakat sekitar terutama kehidupan sosial dan ekonomi Keresidenan Cirebon tahun 1911-1942.

Penelitian ini membahas pada tahun 1911-1942. Tahun 1911 ini dipilih sebagai awal pembangunan Stasiun Kejaksan oleh pemerintah kolonial, sedangkan tahun 1942 karena masa berakhirnya pemerintahan kolonial Belanda di Indonesia yang menandakan berakhirnya pula peran Stasiun Kejaksan sebagai model transportasi pemerintahan Hindia-Belanda.

Berdasarkan uraian tersebut, peneliti tertarik untuk mengkaji tentang Dampak Keberadaan Stasiun Kejaksan terhadap kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat Cirebon Tahun 1911-1942. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pada pemahaman lebih mendalam mengenai sejarah perkeretaapian di Indonesia serta peran vital infrastruktur transportasi dalam konteks kolonialisme di Hindia Belanda. Dengan hal tersebut, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “Dampak Keberadaan Stasiun Kejaksan Terhadap Kehidupan Sosial dan Ekonomi Masyarakat Cirebon 1911-1942”.

1.2 Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah “Bagaimana Dampak Keberadaan Stasiun Kejaksan terhadap sosial dan ekonomi masyarakat Cirebon tahun 1911-1942. Berdasarkan rumusan tersebut, pertanyaan penelitiannya meliputi:

1. Apa Latar Belakang Pembangunan Stasiun Kejaksan Tahun 1911-1942?
2. Bagaimana Perkembangan Stasiun Kejaksan pada Tahun 1911-1942?

3. Bagaimana Dampak Stasiun Kejaksan Terhadap Kehidupan Sosial Dan Ekonomi di Cirebon?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah, maka tujuan penelitian sebagai berikut:

1. Menjelaskan Latar Belakang Pembangunan Stasiun Kejaksan Tahun 1911-1942.
2. Menjelaskan Perkembangan Stasiun Kejaksan Pada Tahun 1911-1942.
3. Menjelaskan Dampak Stasiun Kejaksan Terhadap Kehidupan Sosial Dan Ekonomi di Cirebon.

1.4 Kegunaan Penelitian

Terdapat beberapa aspek manfaat penelitian, antara lain:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini menjelaskan tentang pertumbuhan sosial dan ekonomi yang disebabkan oleh perkembangan transportasi di suatu wilayah. Penelitian ini juga bermanfaat untuk menambah wawasan mengenai Dampak Keberadaan Stasiun Kereta Api serta memberikan sumbangan pemikiran bagi para peneliti selanjutnya.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi Pemerintah Daerah Cirebon

Hasil penelitian ini dapat menjadi referensi mengenai Sejarah lokal yang ada di wilayah Cirebon terutama tentang Dampak Keberadaan Stasiun Kejaksan Terhadap Kehidupan Sosial Cirebon 1911-1942 dan menjadi informasi yang berguna bagi upaya pelestarian cagar budaya dan pengembangan pariwisata berbasis Sejarah di wilayah Cirebon.

b. Bagi Masyarakat

Hasil penelitian ini dapat menjadi sumber informasi bagi Masyarakat dan meningkatkan kesadaran masyarakat tentang pentingnya melestarikan warisan budaya, khususnya tentang Dampak Keberadaan Stasiun Kejaksan Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Cirebon 1911-1942.

c. Manfaat Empiris

Penelitian ini diharapkan dapat melengkapi maupun menyempurnakan penelitian yang sudah ada sebelumnya, bisa menjadi landasan utama untuk penelitian-penelitian selanjutnya tentang “Dampak Keberadaan Stasiun Kejaksan Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Cirebon 1911-1942”, serta sebagai referensi dalam kajian tentang kereta Api.

1.5 Tinjauan Teoritis

1.5.1 Kajian Teoritis

1. Teori Perubahan Sosial

Menurut Selo Soemardjan, perubahan sosial adalah perubahan yang terjadi pada lembaga-lembaga masyarakat dalam suatu komunitas yang memengaruhi sistem sosial, termasuk nilai-nilai, sikap, dan perilaku di antara kelompok-kelompok dalam masyarakat.¹² Perubahan dapat diartikan sebagai sesuatu yang berlangsung berbeda dari waktu ke waktu atau dari sebelum hingga setelah suatu aktivitas terjadi. Setiap tindakan dan kegiatan akan membawa perubahan. Perubahan ini dapat mencakup berbagai faktor, seperti sosial, ekonomi, politik, dan budaya.

¹² Selo Soemardjan, *Perubahan Sosial di Yogyakarta* (Depok: Komunitas Bambu, 2009), hlm. 293

Perubahan sosial dapat muncul dari berbagai sumber, misalnya penambahan penduduk, yang dapat menyebabkan perubahan ekologi dan mempengaruhi pola hubungan antar kelompok sosial. Perubahan juga dapat terjadi akibat pergeseran ideologi dasar dalam masyarakat atau perubahan orientasi dari pandangan masa lalu menuju masa depan, yang pada akhirnya dapat menciptakan kekuatan baru. Perubahan dalam masyarakat juga disebabkan oleh kemajuan ilmu pengetahuan (mental manusia), teknik, serta penggunaannya dalam kehidupan sosial. Selain itu, perubahan dalam harapan dan tuntutan manusia, komunikasi, transportasi, dan urbanisasi semuanya memberikan pengaruh dan dampak yang berkontribusi pada terjadinya perubahan sosial, yang sering disebut sebagai perubahan masyarakat.

Keberadaan Stasiun Kejaksan mempengaruhi terhadap tatanan masyarakat Cirebon. Pembangunan Stasiun Kejaksan memberikan akses lebih luas antar berbagai wilayah, terutama pengiriman hasil pertanian, perkebunan dan industri dari pedalaman ke pelabuhan. Pada dasarnya infrastruktur ini dimanfaatkan untuk kepentingan kolonial pemerintah Belanda, tetapi juga membawa perubahan signifikan dalam mobilitas sosial, ekonomi, dan budaya bagi masyarakat sekitar. Stasiun Kejaksan berperan sebagai pusat interaksi, mempercepat urbanisasi, dan menciptakan kelas baru, meskipun sering kali memberi dampak ketimpangan sosial yang lebih besar. Dalam hal ini, peneliti menggunakan teori perubahan sosial untuk mengetahui realitas sosial masyarakat Cirebon yang berada pada Stasiun Kejaksan pada masa kolonial Belanda tahun 1911-1942.

2. Teori Ekonomi Regional

Teori ekonomi regional merupakan cabang ilmu ekonomi yang mempelajari struktur, proses, dan perkembangan ekonomi dalam konteks wilayah atau spasial. Dalam perkembangannya, berbagai teori telah dikembangkan untuk menjelaskan dinamika ekonomi regional. Teori Lokasi menjadi salah satu fondasi penting yang menjelaskan bagaimana aktivitas ekonomi memilih lokasi optimal berdasarkan faktor-faktor seperti biaya transportasi, ketersediaan bahan baku, kedekatan dengan pasar, ketersediaan tenaga kerja, dan aglomerasi ekonomi.

Teori Basis Ekonomi memberikan pemahaman tentang peran sektor basis yang menghasilkan barang dan jasa untuk ekspor, serta sektor non-basis yang melayani kebutuhan lokal. Pertumbuhan ekonomi regional sangat bergantung pada kemampuan sektor basis dalam menarik pendapatan dari luar wilayah. Sementara itu, Teori Kutub Pertumbuhan yang dikembangkan oleh François Perroux menjelaskan bahwa pertumbuhan tidak merata di semua wilayah, dengan adanya industri pendorong yang menjadi pusat pertumbuhan dan menyebarkan efek positif ke wilayah sekitarnya.

3. Teori Modernisasi

Menurut Rostow, Perhatian terhadap pembangunan yang dilakukan Rostow adalah pengkajian terhadap proses pembangunan, Rostow menjabarkan menjadi Lima Tahap Pembangunan, yaitu: a) Masyarakat Tradisional, b) Prakondisi untuk Lepas Landas, c) Lepas Landas, d) Bergerak ke Kedewasaan, e) Jaman Konsumsi Masal yang Tinggi. Melalui lima tahap pembangunan itu, maka dapat pertumbuhan ekonomi suatu negara dapat dilihat apakah semua proses tersebut sudah dijalankan

oleh suatu negara. Dan dasar perbedaan lima tahap ini merupakan perbedaan dikotomis antara masyarakat tradisional dan masyarakat modern. Rostow menyebutkan bahwa negara yang melindungi kepentingan usahawan untuk melakukan akumulasi modal maka, negara sudah mulai menuju pertumbuhan ekonomi yang tinggi. Dalam hal ini nampak bahwa Rostow sangat terpengaruh teori Harrod Domar tentang tabungan dan investasi.

Teori ini digunakan untuk melihat peran Stasiun Kejaksan yang menjadi pusat pertumbuhan perdagangan yang kemudian bertumbuh menjadi sektor industri sejak jaman pemerintah kolonial Belanda. Kota Cirebon ini berkembang menjadi pusat industri gula sejak tahun 1911 serta mendorong munculnya industri-industri pendukung perkeretaapian dan meningkatkan produksi pertanian serta perkebunan untuk ekspor. Hal tersebut, berdampak pada pertumbuhan ekonomi di wilayah Cirebon. Selain itu, pemilihan teori didasari oleh pengaruh perekonomian dari industri gula yang tentunya berdampak pada kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat sekitar kerassidenan Stasiun Kejaksan tahun 1911-1942.

1.5.2 Kajian Pustaka

Kajian Pustaka diperlukan untuk memperkuat dan menganalisis dengan mengaitkan konsep-konsep yang ada di buku, karya lain serta data yang relevan dengan topik yang sedang dibahas, dalam kajian pustaka ini disesuaikan dengan rumusan masalah “Bagaimana Dampak Keberadaan Stasiun Kejaksan Terhadap Kehidupan Sosial dan Ekonomi Masyarakat Cirebon 1911-1942”

Rumusan masalah pertama akan dijawab dengan pustaka berjudul Sejarah Kereta Api di Priangan karya Agus Mulyana yang di terbitkan ombak tahun 2017,

Sejarah Kereta Api di Priangan karya Agus Mulyana menyajikan sejarah perkembangan transportasi kereta api di wilayah Priangan, Jawa Barat, sejak masa kolonial Belanda. Buku ini membahas peran kereta api sebagai sarana transportasi yang strategis dalam perkembangan ekonomi, sosial, dan budaya di Priangan. Buku ini juga memaparkan perubahan-perubahan yang terjadi dari masa ke masa, termasuk dampak pembangunan rel kereta terhadap kehidupan masyarakat lokal dan lingkungan Priangan yang kaya dengan perkebunan teh dan kopi.

Rumusan masalah kedua akan dijawab buku berjudul *Memperkuat Simpul Ekonomi Kerakyatan Wilayah pesisir Bank Indonesia dan Perkembangan Ekonomi Cirebon* yang ditulis Abdul Wahid., dkk dan diterbitkan oleh Jakarta Bank Indonesia pada tahun 2022. Pustaka ini menjelaskan tentang bagaimana perkembangan ekonomi Cirebon dari masa ke masa salah satunya di masa kolonial dan masa tanam paksa salah satu industri yang mempengaruhi ekonomi Cirebon kala itu adalah Gula. Gula mulai banyak diproduksi mulai tahun 1870an di Cirebon terutama di Kadipaten sendiri terdapat enam pabrik gula, yaitu Pabrik Gula Soerawinangoen, Pabrik Gula Plumbon, Pabrik Gula Gempol, Pabrik Gula Paroengdjaja, Pabrik Gula Djatiwangi, Pabrik Gula Kadipaten, Pabrik Gula di Karang Suwung merupakan salah satu Pabrik gula tersohor karena menjadi salah satu tempat produsen gula besar di Cirebon.

Rumusan masalah ketiga akan dijawab dengan pustaka yang berjudul *Sejarah Kereta api Indonesia* karya Yati Nuryati tahun 2014, buku ini menjelaskan perjalanan panjang perkeretaapian di Indonesia, mulai dari masa awal pembangunan hingga perkembangannya di era modern. Buku ini menyajikan latar

belakang pembangunan jaringan kereta api sejak zaman kolonial Belanda, ketika kereta api digunakan sebagai sarana transportasi penting untuk pengangkutan hasil bumi, terutama di wilayah Jawa dan Sumatra.

1.5.3 Hasil Penelitian yang Relevan

Hasil penelitian relevan merupakan acuan untuk penulisan skripsi penelitian, penulis diharuskan untuk memasukkan artikel jurnal yang relevan dengan topik penelitian sebagai referensi.

Pertama, skripsi mengenai perkembangan jalur kereta api yang dibuat oleh perusahaan Staatsspoorwegen (SS) dengan judul *Pembangunan Jalur Kereta Api di Priangan Ruas Cicalengka Garut tahun (1887-1889)* yang ditulis oleh Asep Rahmat Taufik Hidayat yang merupakan mahasiswa Pendidikan Sejarah Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Siliwangi. Persamaan penelitian ini yaitu membahas tentang perkeretaapian di kawasan priangan. Secara singkat skripsi ini membahas mengenai latar belakang pembangunan jalur kereta api ruas Cicalengka-Garut, proses pembangunannya, serta dampak yang dihasilkan dari pembangunan jalur ini mulai dari dampak dibidang ekonomi, sosial, kesejahteraan masyarakat. Perbedaan, penelitian ini memiliki perbedaan dalam segi pembahasan yang lebih memfokuskan penelitian pada pembangunan jalur serta dampak pada masyarakat sekitarnya, selain itu dari cakupan ruang lingkup dan tempat penelitiannya juga berbeda. Penelitian ini relevan karena membahas dampak kereta api di bidang sosial dan ekonomi.

Kedua, skripsi yang membahas mengenai pembangunan jembatan Cirahong di Ciamis dengan judul *Pengaruh Pembangunan Jembatan Cirahong terhadap*

Perkembangan Perkebunan di Kabupaten Galuh-Ciamis Tahun 1893-1942, yang ditulis oleh Ramadhan Prasetyo dari Jurusan Pendidikan Sejarah Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Siliwangi, Persamaan penelitian ini yaitu membahas peran perkeretaapian di masa Hindia Belanda. Perbedaan penelitian tersebut dengan penelitian ini terletak pada ruang lingkup pembahasannya, fokus penelitiannya, serta dampak yang bisa dihasilkan. Pada penelitian sebelumnya, ruang lingkup penelitiannya berada di Galuh Ciamis, sedangkan pada penelitian ini berada di kota Cirebon. Kemudian fokus penelitiannya, jika pada penelitian sebelumnya fokus penelitian pada pengaruh pembangunan Jembatan Cirahong terhadap perkembangan perkebunan di Kabupaten Galuh, sedangkan pada penelitian ini berfokus pada dampak sosial dan ekonomi dibangunnya Stasiun Kejaksaan di Cirebon tahun 1911-1942. Penelitian ini relevan dengan penelitian ini karena keduanya membahas peran perkeretaapian di masa Hindia Belanda.

Ketiga, skripsi yang membahas mengenai *Peranan Perusahaan Kereta Api Semarang-Cirebon Strootam Maatschappij (SCS) dan Statsspoorwogen (SS) dalam Perkembangan Industri Gula di Cirebon 1897- 1930*, yang di tulis oleh Muhammad Nur Fauzi dari Jurusan Pendidikan Sejarah Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Siliwangi. Adapun persamaan penelitian ini yaitu membahas peran perkeretaapian di masa pemerintahan Hindia Belanda, singkatnya peneliti ini membahas tentang peran Kereta Api di wilayah Cirebon yang berfokus pada perkembangan industri gula di wilayah Cirebon, dan memiliki kesamaan wilayah penelitiannya. Perbedaan penelitian ini terletak pada fokus kajian penelitian yaitu jika pada skripsi tersebut fokus pada peranan perusahaan kereta api

Semarang-Cheribon Strootam Maatschappij (SCS) dan *Statsspoorwogen (SS)* dalam Perkembangan Industri Gula di Cirebon 1897- 1930, sedangkan pada penelitian ini, fokus penelitian pada pengaruh Stasiun Kejaksan terhadap sosial ekonomi masyarakat yang berada di wilayah Cirebon pada masa Hindia Belanda. Penelitian ini relevan karena membahas peran Kereta Api di wilayah Cirebon.

Keempat, penelitian yang dilakukan Maulana Firdaus., dan Hamidah pada tahun 2020 dengan judul *Peran dan Perkembangan Perkeretaapian Cirebon Barat Pada Masa Hindia Belanda*, termuat dalam *Tamaddun: Jurnal Sejarah dan Kebudayaan islam*, Vol 8, No 2. Adapun persamaan penelitian ini yaitu membahas peran dan perkembangan perkeretaapian di masa pemerintahan Hindia Belanda di Cirebon. Perbedaan penelitian ini terletak pada fokus kajian penelitian yaitu jika pada penelitian tersebut fokus pada peranan dan perkembangan perkeretaapian Cirebon barat pada masa Hindia Belanda, sedangkan pada penelitian ini, fokus penelitian pada pengaruh Stasiun Kejaksan terhadap sosial ekonomi masyarakat yang berada di wilayah Cirebon pada masa Hindia Belanda.

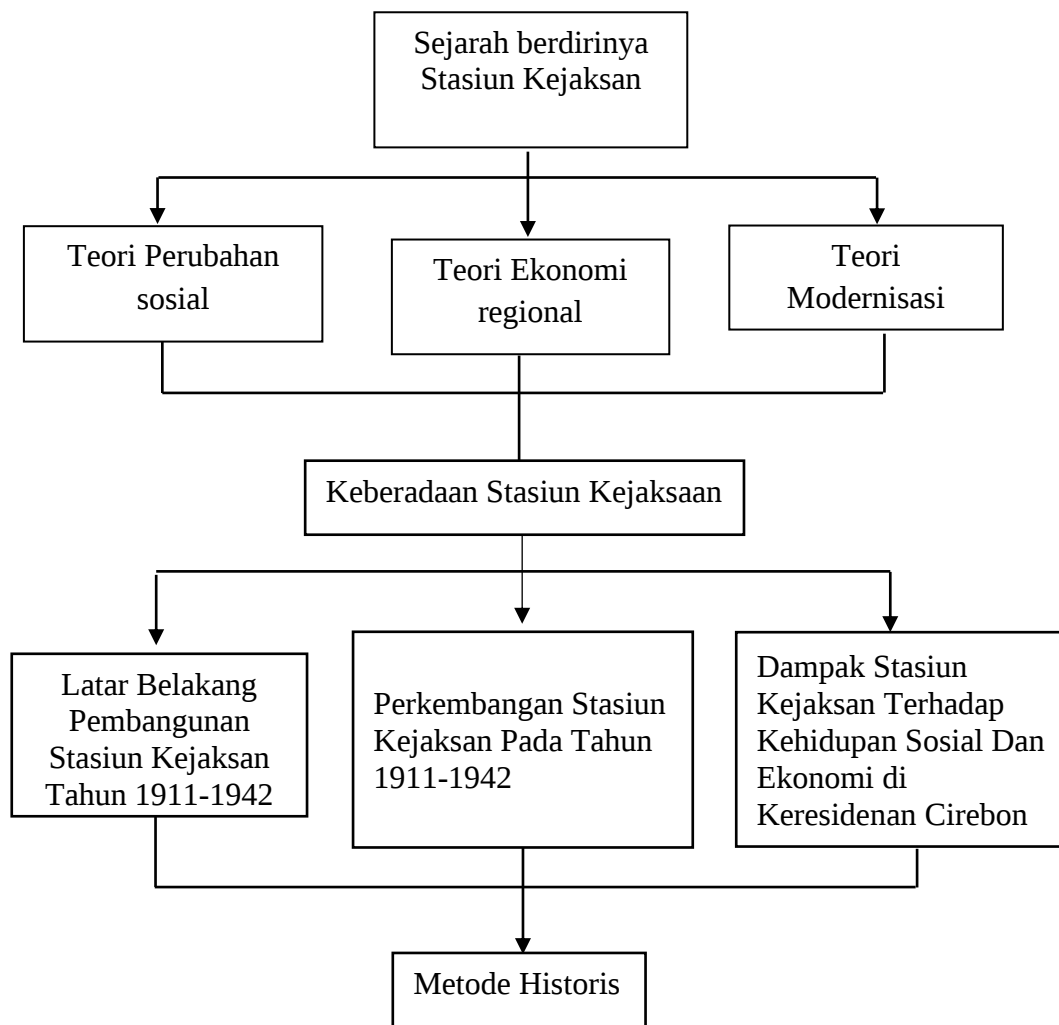
Kelima, penelitian yang dilakukan oleh Hermawan pada tahun 2021 dengan judul *Jalur Kereta Api Pelabuhan Cirebon: Jejak Angkutan Komoditas Perdagangan Pada Masa Kolonial Belanda 1897-1942*, yang termuat dalam *Forum Arkeologi* Vol 34, No 1. Adapun persamaan penelitian ini yaitu membahas jalur kereta api di Cirebon pada masa Hindia Belanda, singkatnya peneliti ini membahas tentang jalur Kereta Api pelabuhan Cirebon yang berfokus pada jejak angkutan komoditas perdagangan pada masa kolonial Belanda 1897-1942. Perbedaan penelitian ini terletak pada fokus kajian penelitian yaitu jika pada skripsi tersebut

fokus pada jalur Kereta Api pelabuhan Cirebon terhadap jejak angkutan komoditas perdagangan pada masa kolonial Belanda 1897-1942 , sedangkan pada penelitian ini, fokus penelitian pada pengaruh Stasiun Kejaksan terhadap sosial ekonomi masyarakat yang berada di wilayah Cirebon pada masa Hindia Belanda. Penelitian ini relevan karena membahas peran Kereta Api di wilayah Cirebon.

1.5.4 Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual adalah representasi abstrak yang menjelaskan hubungan antara konsep-konsep utama dalam suatu penelitian atau proyek. Kerangka ini berfungsi sebagai panduan teoretis yang membantu peneliti dalam memahami, menganalisis, dan menginterpretasikan fenomena yang diteliti. Pada Penelitian ini, dimulai dari perkembangan fisik Stasiun Kejaksan tahun 1911-1941, Pengaruh Stasiun Kejaksan terhadap kehidupan sosial di Cirebon hingga Pengaruh Stasiun Kejaksan terhadap kehidupan ekonomi di Cirebon.

Kerangka konseptual merupakan alat penting dalam penelitian yang membantu memperjelas hubungan antara konsep dan variabel. Dengan merancang kerangka konseptual yang baik, peneliti dapat memastikan bahwa penelitian berjalan secara sistematis dan terarah. Kerangka konseptual biasanya disusun berdasarkan teori yang telah ada dan digunakan untuk mengembangkan hipotesis.



Gambar 1. Kerangka Konseptual

1.6 Metode Penelitian Sejarah

Metode ini menggunakan metode penelitian sejarah sesuai dengan yang diungkapkan oleh Kuntowijoyo, metode sejarah terdiri dari pemilihan topik, pengumpulan sumber, verifikasi, interpretasi dan penulisan sejarah atau historiografi sebagai syarat melakukan penelitian sejarah.¹³

¹³ Kuntowijoyo, D. R. (2005). *Pengantar ilmu sejarah*. Bentang Pustaka. hlm. 69.

1.6.1 Pemilihan Topik

Tahap pertama penulis mencari topik yang akan dibahas, maka tahapan pertama dalam penelitian sejarah yaitu pemilihan topik. Karena menggunakan metode penelitian sejarah maka pemilihan topik dalam penelitian harus berkaitan dengan topik sejarah. Kuntowijoyo menjelaskan bahwa pemilihan topik penelitian sejarah perlu didasarkan atas kedekatan peneliti dengan objek penelitiannya yang terdiri dari aspek kedekatan emosional dan intelektual.¹⁴ Peneliti harus memenuhi persyaratan dalam pemilihan topik tersebut seperti topiknya harus menarik untuk diteliti dan memiliki arti penting dan manfaat bagi pengetahuan serta kegunaan lainnya.¹⁵ Aspek kedekatan emosional terletak pada profil penulis sebagai yang memiliki minat dalam ketertarikan terhadap Perkeretaapian Aspek kedekatan Intelektual dengan objek penelitian ini tertanam setelah penulis mempelajari Sejarah Perkeretaapian. Mengetahui sejarah Perkeretaapian menjadi salah satu alasan penulis untuk meneliti tema ini.

1.6.2 Heuristik

Tahap selanjutnya dalam metode penelitian sejarah yaitu heuristik. Pada tahap ini penulis akan mengumpulkan sumber-sumber, data dan informasi mengenai tema atau topik yang akan dikaji. Selanjutnya sumber yang digunakan bertujuan untuk memudahkan dalam melakukan penelitian. Peneliti menyusun skripsi penelitian ini dimulai dari mengumpulkan sumber-sumber sejarah yang relevan dengan tema penelitian penulis. Sumber-sumber tersebut peneliti dapatkan

¹⁴ *Ibid*, hlm. 70.

¹⁵ Dyah Kumalasari, *Metode Penelitian Sejarah*, (Yogyakarta: Universitas Negeri Yogyakarta, 2011), hlm. 1.

dari buku koleksi pribadi maupun jurnal yang terbit serta kajian literatur yang sudah dipelajari sebelumnya. Untuk memanfaatkan media internet peneliti mencari sumber yang relevan melalui Google Cendikia dan Ipusnas.

Sumber yang biasa digunakan dalam penelitian sejarah terdiri atas sumber primer dan sekunder.¹⁶ Sumber primer pada umumnya berasal dari orang yang menyaksikan, mendengar atau mengalami peristiwa tersebut secara langsung atau dapat disebut pihak pertama. Taraf kesahihan sumber primer lebih tinggi jika dibandingkan dengan sumber sekunder.

Sumber utama pada penelitian ini yaitu:

1. *Gedenboek der Saatspooren Tramwegen in Nederlandsche Indie 1875-1925.*

Ditulis oleh S. A. Reitsma pada tahun 1925. Buku ini membahas mengenai perkembangan perusahaan Kereta Api negara di Hindia Belanda, mulai dari latar belakangnya, proses pembangunan jalur-jalurnya, dan keberadaan jalur kereta SS di luar Jawa. Peneliti mendapatkan sumber ini dari website milik perpustakaan Belanda Koninklijke Bibliotheek (KB) yaitu Delpher.

2. *Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij Statuten.*

Arsip ini menjelaskan mengenai anggaran dasar dan kebijakan internal lainnya yang dikeluarkan pada 1895. Intinya dari arsip ini adalah membahas mengenai kebijakan keuangan dari perusahaan SCS dan kebijakan internal lainnya mulai dari pembagian saham, dan pembagian tugas. Peneliti

¹⁶ Nina H. Lubis, *Metode Sejarah*. Bandung: Satya Historika, 2020, hlm. 20.

mendapatkan sumber ini dari website milik perpustakaan Belanda Koninklijke Bibliotheek (KB) yaitu Delpher.

3. *Nederlandsch-Indische Spoorwegpolitiek.*

Ditulis oleh R. A Jellema pada tahun 1929. Peneliti mendapatkan sumber ini dari website milik perpustakaan Belanda Koninklijke Bibliotheek (KB) yaitu Delpher.

Sumber sekunder merupakan sumber yang keterangannya bukan dari pihak pertama yang merupakan hasil interpretasi peneliti-peneliti sejarah lain yang berubah bentuk menjadi suatu karya tulis ilmiah atau hasil kajian tentang sebuah peristiwa sejarah.¹⁷ Selanjutnya, teknik pengumpulan sumber yang dilakukan penulis adalah studi pustaka sebagai metode pengumpulan data yang diarahkan pada pencarian data dan informasi melalui dokumen, arsip, buku, catatan, foto, maupun data elektronik yang dapat mendukung proses penelitian sejarah.

Sumber sekunder pada penelitian ini yaitu:

1. Buku Selayang Pandang Sejarah Perkeretaapian di Indonesia 1867-2014.

Tulisan karya Ibnu Murti Hariyadi. Intinya membahas mengenai perjalanan perkereta apian di Indonesia terutama Pt. KAI mulai dari masa kolonial sampai ke masa sekarang. Peneliti mendapatkan buku ini dari *e-commerce*.

2. Buku Penguasaan Tanah dan Tenaga Kerja di Jawa di Masa Kolonial

Tulisan karya Jan Breman 1983. Intinya membahas mengenai perkembangan kepemilikan tanah di Jawa pada masa kolonial, kondisi buruh

¹⁷ *Ibid*, hlm. 26.

di Jawa, dan membahas mengenai kondisi industri gula dan buruh gula. Peneliti mendapatkan buku ini dari *e-commerce*.

3. Buku Sejarah Kereta Api di Priangan karya Agus Mulyana.

Buku ini membahas mengenai perkembangan perkereta apian di Priangan, proses pembangunannya, para pekerja, serta dampak bagi industri disekitarnya. Dan membahas mengenai perusahaan kereta api negara (SS) dalam perannya di priangan. Peneliti mendapatkan buku ini dari *e-commerce*.

4. Buku Memperkuat Simpul Ekonomi Kerakyatan Wilayah Pesisir Bank Indonesia Dan Perkembangan Ekonomi Cirebon karya Abdul Wahid dkk.

Membahas mengenai perkembangan perekonomian di Cirebon, dari masa ke masa didalamnya juga membahas mengenai kondisi industri gula dan berbagai industri utama masyarakat Cirebon, juga membahas mengenai pribumi yang tinggal dan bekerja di Cirebon. Peneliti mendapatkan buku ini dari website Bank Indonesia.

1.6.3 Verifikasi

Setelah pengumpulan sumber tentunya perlu penyesuaian apakah sumber kongkrit atau tidak. Tahapan berikutnya dalam penelitian sejarah yaitu verifikasi atau kritik sumber yang bertujuan untuk mengetahui apakah sumber yang kita kumpulkan sesuai dan dapat digunakan sebagai sumber penelitian sejarah atau tidak. Setelah sumber-sumber telah dikumpulkan pada tahap heuristik lalu masuk ke tahap verifikasi sumber tersebut dicek atau dilihat keasliannya, hal ini dilakukan

agar peneliti dapat mendapatkan sumber sejarah yang kredibel. Tahap kritik sumber yang dilakukan yaitu kritik eksternal dan kritik intern.¹⁸

Pertama tahap kritik eksternal, tahap ini berhubungan dengan keaslian sumber itu sendiri. Dalam kritik eksternal memiliki tujuan untuk menilai dan menganalisis sumber-sumber sejarah yang sudah didapatkan atau dikumpulkan apakah sumber tersebut merupakan sumber asli atau hanya sumber turunan. Tahap ini sangat diperlukan ketika memverifikasi sumber primer. Dalam kritik eksternal biasanya melihat sumber secara fisik seperti bahan kertas, penggunaan tinta, warna dan bahan kertas, kemudian bentuk dokumen. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan sumber primer berbentuk buku yang berjudul “Sejarah kereta api Cirebon-Semarang” yang diperoleh dari Perpustakaan Nasional.

Kedua yaitu kritik internal dilakukan setelah kritik eksternal. Kritik internal berhubungan dengan kredibilitas sumber sejarah, Untuk melakukan tahap ini yaitu dengan membandingkan satu sumber sejarah dengan sumber sejarah lainnya yang sudah dikumpulkan dan sudah diverifikasi pada tahap kritik eksternal, apakah sumber tersebut relevan atau tidak. Peneliti sudah melakukan perbandingan antara satu sumber sejarah dan sumber sejarah lainnya dan sudah diverifikasi bahwa sumber yang peneliti dapatkan relevan dengan penelitian yang diangkat.

1.6.4 Interpretasi

Tahap keempat yaitu interpretasi. Pada tahap ini penulis menetapkan hubungan saling keterkaitan antara sumber-sumber sejarah yang sudah di verifikasi

¹⁸ Kuntowijoyo, *Op Cit*, hlm. 77.

untuk melihat hubungan fakta yang terdapat dalam sumber-sumber sejarah.¹⁹ Dalam tahap interpretasi ini dibagi menjadi tahap analisis dan tahap sintesis. Pada tahap interpretasi ini penulis menggunakan tahap analisis, penulis menganalisis sumber-sumber untuk mengetahui bagaimana tentang Dampak Keberadaan Stasiun Kejaksan Terhadap Kehidupan Sosial dan Ekonomi Masyarakat Cirebon 1911-1942.

1.6.5 Historiografi

Setelah dilakukan Interpretasi dilanjut dengan tahapan historiografi adalah tahap proses penulisan sejarah yang berdasarkan pada fakta-fakta yang ditemukan diberbagai sumber yang telah melewati semua tahap. Dalam penulisan historiografi harus disusun secara objektif dan sistematis.²⁰ Pada tahap ini penulis akan menguraikan informasi sesuai dengan rumusan masalah yang sudah dibuat.

1.7 Sistematika Pembahasan

Penelitian yang berjudul “Dampak Keberadaan Stasiun Kejaksan Terhadap Kehidupan Sosial Dan Ekonomi Masyarakat Cirebon Tahun 1911-1942”, terdiri dari lima bab dengan sistematika penulisan yang disusun sebagai berikut.

Pada bagian BAB I Pendahuluan yang berisi, rumusan masalah, kegunaan penelitian serta tinjauan teoritis, metode penelitian sejarah dan sistematika pembahasan pada bagian ini penulis menjadikan landasan dalam penelitian yang dilakukan agar sesuai dengan pembahasan dan memiliki titik fokus yang jelas.

¹⁹ Nugroho Notosusanto, *Norma-norma Dasar Penelitian dan Penulisan Sejarah*, (Jakarta: Pusat Sejarah, 1971). hlm. 17

²⁰ Kuntowijoyo, *Op.Cit.*, hlm. 78-79

Selanjutnya BAB II akan membahas tentang Bagaimana Latar Belakang Pembangunan Stasiun Kejaksan Tahun 1911-1942.

BAB III akan pembahasan tentang Perkembangan Stasiun Kejaksan Pada Tahun 1911-1942.

BAB IV akan membahas tentang Dampak Stasiun Kejaksan Terhadap Kehidupan Sosial Dan Ekonomi di Cirebon.

Terakhir pada skripsi penelitian ini adalah BAB V simpulan dan saran. Memuat kesimpulan akhir dari hasil penelitian yang dibuat secara uraian padat. Menjelaskan terkait keseluruhan isi dari penelitian ini.