

BAB II

LATAR BELAKANG PEMBANGUNAN STASIUN KEJAKSAN DAN KONDISI SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT CIREBON TAHUN 1911

2.1 Latar Belakang Pembangunan Stasiun Kejaksan

Pemerintah kolonial Belanda membangun jaringan kereta api milik negara yaitu *Staatsspoorwegen* (SS) guna memperlancar pengangkutan hasil bumi dari wilayah pedalaman menuju pelabuhan. *Staatsspoorwegen* (SS), ditujukan untuk menghubungkan pusat-pusat pemerintahan di Pulau Jawa, dari Barat sampai ke Timur. Hal ini tampak dari pembangunan dan pengoperasian jalur kereta api yang menghubungkan kota kota pemerintahan di sepanjang Pulau Jawa. Ke Arah Barat Pulau Jawa, SS membangun jaringan Kereta Api dari Batavia ke Anyer Kidul dan membangun lintas cabang ke Labuan dari Rangkasbitung.²¹ Ke Pedalaman Jawa Barat, SS membangun dan mengoperasikan jalur kereta api Bogor – Bandung – Banjar – Cilacap. *Staatsspoorwegen* (SS) juga kemudian mengambil alih jalur Batavia – Bogor dari NISM, sehingga antara Batavia – Cilacap terhubung oleh kereta api milik SS.²² Keberhasilan membangun jalur pedalaman Jawa Barat, mendorong SS untuk membangun jalur utara Pulau Jawa, yaitu dengan membangun jalur Batavia – Cikampek. Jalur ini kemudian diperpanjang ke Bandung melalui Purwakarta, dan ke Kroya melalui Cirebon.

Pada tahun 1911, pemerintah kolonial Belanda membangun Stasiun Kejaksan sebagai bagian dari jalur kereta *Staatsspoorwegen* (SS). Cirebon merupakan daerah penting dalam produksi komoditas pertanian seperti beras, gula, dan garam.

²¹ Hermawan, I. Penempatan Perhentian Kereta Api Pada Jalur Rangkasbitung – Labuan. Pur bawidya: *Journal of Archaeological Research and Development*, 4(2), 2016; hlm.137–149.

²² Mulyana, A. Op.Cit. hlm.117

Keberadaan kereta api, baik bagi pihak pemerintah kolonial maupun pihak pengusaha swasta jelas memberikan pengaruh yang sangat besar di bidang ekonomi, terutama dalam pengangkutan komoditas ekspor dari pedalaman ke pelabuhan.²³

Stasiun Kejaksan dirancang oleh arsitek Pieter Adriaan Jacobus Moojen dan dibangun di Jalan Siliwangi, Kelurahan Kejaksan, Kecamatan Kejaksan, Kota Cirebon, Provinsi Jawa Barat. Lokasi ini dipilih karena terletak di pusat administratif dan ekonomi Cirebon saat itu, serta berdekatan dengan Pelabuhan Cirebon yang memiliki peran penting dalam aktivitas ekspor hasil bumi. Selain itu, keberadaannya sangat strategis karena menjadi bagian dari jaringan jalur utara Pulau Jawa yang menghubungkan kota-kota besar seperti Batavia, Semarang, dan Surabaya.²⁴

Sebelum berdirinya Stasiun Kejaksan, sistem transportasi di Cirebon masih sangat bergantung pada mode transportasi tradisional seperti delman, pedati, gerobak sapi, dan perahu. Sebagai kota pelabuhan yang strategis di pesisir utara Pulau Jawa, Cirebon telah lama menjadi pusat perdagangan yang menghubungkan daerah pedalaman Jawa Barat dengan kawasan pesisir serta pelabuhan besar lainnya seperti Batavia (Jakarta), Semarang, dan Surabaya.²⁵ Namun, keterbatasan

²³ Darini, Ririn., dkk. “*Kereta Api di Jawa Tengah dan Yogyakarta Tahun 1864-1930.*” Laporan Penelitian. Yogyakarta: Universitas Negeri Yogyakarta, 2014

²⁴ F.L. Wardhani, Kajian Kelas Sosial pada Rumah Pegawai Stasiun Kereta Api Kedjaksan Cirebon 1911–1942, *Purbawidya: Jurnal Penelitian dan Pengembangan Arkeologi*, 3(2), 2014, hlm. 141–156

²⁵ Kartodirdjo, Sartono. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru: 1500–1900*. Gramedia Pustaka Utama, 1992, hlm. 50.

infrastruktur transportasi darat dan air membuat distribusi barang dan mobilitas penduduk menjadi kurang efisien.

Pada masa itu, delman dan pedati menjadi alat transportasi utama untuk pergerakan masyarakat dan perdagangan dalam kota. Delman sering digunakan oleh warga kelas menengah ke atas sebagai sarana transportasi sehari-hari, sedangkan pedati, yang ditarik oleh sapi atau kerbau, berfungsi untuk mengangkut hasil bumi dari desa-desa sekitar ke pusat kota atau pelabuhan. Selain itu, gerobak sapi menjadi andalan bagi para petani dan pedagang untuk mengangkut barang dalam jumlah besar. Akan tetapi, transportasi berbasis hewan ini memiliki keterbatasan dalam hal kecepatan dan daya angkut, yang menjadi hambatan bagi pertumbuhan perdagangan yang semakin pesat di wilayah Cirebon. Hal ini disebabkan oleh waktu tempuh yang panjang dari pusat-pusat komoditas ke pelabuhan, serta jumlah barang yang dapat diangkut oleh gerobak sangat sedikit volumenya.²⁶

Moda transportasi air berperan penting dalam perdagangan di Cirebon. Pelabuhan Cirebon menjadi salah satu simpul utama dalam perdagangan lintas daerah, terutama untuk komoditas seperti beras, gula, garam, dan rempah-rempah yang berasal dari daerah pedalaman. Sungai-sungai di sekitar Cirebon dimanfaatkan sebagai jalur transportasi dengan perahu-perahu kecil yang membawa barang dari daerah pedalaman ke pelabuhan untuk selanjutnya dikirim ke kota-kota besar lainnya. Namun, moda transportasi air ini juga memiliki banyak

²⁶ Hendro, *Op.Cit.* hlm: 21.

keterbatasan, terutama terkait dengan ketergantungan pada kondisi cuaca dan kapasitas angkut yang tidak terlalu besar.²⁷

2.1.1 Aktivitas Perdagangan di Cirebon

Pada akhir abad ke-19, pertumbuhan ekonomi di Hindia Belanda semakin meningkat, terutama di sektor agrikultur dan perdagangan. Hal ini, sebagai dampak dari adanya modernisasi khususnya terhadap kota-kota di Indonesia sangat dipengaruhi oleh kedatangan orang-orang asing Eropa ke Indonesia di masa lampau, diawali dengan kedatangan VOC yang membawa kebudayaan modern hingga jaman pemerintah kolonial Belanda. Secara konseptual, modernisasi berkaitan dengan revolusi industri di Eropa, yaitu terjadinya industrialisasi terhadap perekonomian di Eropa Barat. Dampak dari revolusi industri adalah kelimpahan barang dan jasa yang kemudian mendorong munculnya kegiatan perdagangan dan pasar bebas Eropa. Kegiatan perdagangan antar negara dan antar benua juga menjadi semakin intensif, dan dampak berikutnya adalah eksploitasi lingkungan dan tenaga kerja. Meningkatnya volume perdagangan ini menimbulkan kebutuhan akan sistem transportasi yang lebih cepat dan efisien dibandingkan moda transportasi tradisional yang selama ini digunakan. Berkembangnya sistem transportasi massal, maka jarak tidak lagi menjadi masalah untuk pendistribusian barang, baik dari pedalaman (*hinterland*) ke Pelabuhan Cirebon, dari luar kota Cirebon ke Pelabuhan Cirebon, ataupun sebaliknya.²⁸

²⁷ J. Thomas Lindblad, *Between Dayak and Dutch: The Economic History of Southeast Kalimantan 1880-1942*, KITLV Press, 2007

²⁸ Hendro, *Op.Cit.* hlm.25

Dampak dari melimpahnya barang dan jasa di era industrialisasi ini adalah penyediaan sarana dan prasarana transportasi baik darat maupun laut, untuk menyalurkan barang dan jasa tersebut. Berkembangnya sarana dan prasarana transportasi di Cirebon sejak awal abad ke-19 untuk menunjang kegiatan perdagangan dan industrialisasi, telah mendorong Cirebon sebagai kota yang modern.²⁹ Maka untuk mendukung ekspansi ekonominya yang berorientasi pada ekspor perdagangan, sejak pertengahan abad ke-19, pemerintah kolonial berupaya meningkatkan kualitas sarana dan prasarana transportasi seperti fasilitas jalan dan jembatan yang menghubungkan Cirebon dengan daerah lain di pedalaman.³⁰

Pemerintah kolonial Belanda mulai membangun jaringan kereta api di Pulau Jawa untuk mendukung mobilitas barang dan orang dengan lebih cepat. Perusahaan kereta api kolonial seperti *Staatsspoorwegen (SS)* dan *Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS)* memulai proyek pembangunan rel-rel baru yang menghubungkan kota-kota penting di Jawa. Sebelum Stasiun Kejaksan berdiri, layanan kereta api di Cirebon masih terbatas pada jalur yang menghubungkan Semarang dan Batavia melalui jalur pantura, dengan Stasiun Prujakan sebagai titik pemberhentian utama.

Setelah membuka jalur kereta api Semarang-Cirebon, *Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS)* kemudian melanjutkan pembangunannya ke arah barat Cirebon sampai Kadipaten. Pemenuhan kebutuhan transportasi untuk akomodasi pabrik-pabrik gula di Cirebon Barat, maupun lalu lintas penumpang

²⁹ *ibid*, hlm. 24.

³⁰ Abdul Wahid, *Bertahan Di Tengah Krisis: Komunitas Tionghoa Dan Ekonomi Kota Cirebon Pada Masa Depresi Ekonomi 1930-1940*. Yogyakarta: Ombak, 2009, hlm. 41.

di Cirebon sebagai alasan utama dibangunnya jalur ini. Pada tahun 1901, jalur *Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS)* resmi dioperasikan sepanjang 48 KM yang menghubungkan Stasiun prujakan ke Kadipaten. Selanjutnya pada 1 Juli 1922, jalur *Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS)* mempunyai satu jalur percabangan sepanjang 5 KM meliputi Jamblang (Klangen) – Gunung Giwur (Paliman).³¹ Pembangunan jalur kereta api ini menjadi titik awal transformasi besar dalam sistem transportasi di Cirebon, yang kemudian berlanjut dengan pendirian Stasiun Kejaksan sebagai salah satu pusat transportasi utama di kawasan tersebut.³²

2.2 Kondisi Sosial dan Ekonomi Masyarakat Cirebon Tahun 1911

2.2.1 Kondisi Sosial

Pada tahun 1911, kondisi sosial masyarakat Cirebon merefleksikan dinamika kompleks akibat interaksi antara struktur kolonial Hindia Belanda dan sistem sosial-budaya lokal yang telah lama berkembang. Masyarakat Cirebon saat itu berada dalam struktur sosial yang berlapis, di mana elit lokal seperti para priyayi dan keturunan bangsawan Kesultanan Cirebon masih mempertahankan posisi sosialnya meskipun telah kehilangan banyak kekuasaan politiknya akibat kebijakan kolonial. Di sisi lain, rakyat biasa yang terdiri dari petani, nelayan, pedagang kecil, dan buruh mengalami tekanan sosial-ekonomi yang signifikan akibat penerapan sistem tanam paksa dan pajak yang tinggi yang diwariskan sejak abad ke-19.

³¹ Iwan Hermawan, *Kereta Api dan Tata Ruang Kota Cirebon Jawa Barat*, (Bandung: Balai Arkeologi Jawa Barat, 2019), hlm 36

³² Darsiti Soeratman, *Perkembangan Kota-kota di Jawa Abad ke-19 dan 20*, Gadjah Mada University Press, 2000. Hlm. 20

Pada masa ini pula, pemerintah kolonial semakin mengukuhkan kekuasaannya melalui pembentukan sistem administrasi yang lebih terstruktur, termasuk penguatan peran *kontrolir* (pejabat Belanda setingkat camat) dalam mengawasi kehidupan desa dan aktivitas ekonomi masyarakat. Hal ini menyebabkan transformasi dalam pola kehidupan masyarakat, terutama dalam bidang pertanian dan perdagangan, di mana masyarakat lokal semakin bergantung pada hasil-hasil pertanian yang ditujukan untuk ekspor, seperti gula dan padi, sesuai dengan kepentingan pasar kolonial.³³ Kondisi sosial tersebut juga diperumit dengan adanya kesenjangan pendidikan yang mencolok antara golongan elite pribumi, warga keturunan Tionghoa, dan penduduk bumiputera biasa. Sekolah-sekolah yang disediakan oleh pemerintah kolonial seperti *Hollandsch-Inlandsche School* (HIS) hanya dapat diakses oleh anak-anak dari kalangan atas, sementara rakyat jelata tetap bergelut dalam kebodohan struktural akibat minimnya akses pendidikan.³⁴

Keberadaan masyarakat Tionghoa di Cirebon pada masa itu menambah kompleksitas sosial karena mereka kerap memegang peran dominan dalam sektor perdagangan, tetapi pada saat yang sama juga mengalami diskriminasi rasial dari struktur kolonial Belanda maupun kecurigaan dari kalangan pribumi³⁵. Interaksi antara berbagai kelompok etnis dan sosial ini membentuk suatu tatanan sosial yang hirarkis dan stratifikatif, di mana solidaritas horizontal masyarakat terfragmentasi berdasarkan kelas sosial, etnis, dan akses terhadap kekuasaan.

³³ Ricklefs, M. C. *A History of Modern Indonesia since c. 1200* (3rd ed.). Stanford University Press. 2001, hlm. 234–238.

³⁴ Fasseur, C. *Bangsa yang Dijajah: Politik Kolonial Belanda di Indonesia 1800–1942*. Jakarta: Pustaka Utama Grafiti. 1992, hlm. 147–152.

³⁵ *Ibid.* Hlm:97

Budaya lokal Cirebon yang bercorak Islam sinkretis tetap hidup dalam berbagai bentuk ekspresi seperti tradisi ritual-ritual keraton, sedekah bumi, dan kesenian tari topeng yang masih dijalankan oleh sebagian masyarakat sebagai wujud identitas kultural. Namun, modernisasi yang dibawa oleh pemerintah kolonial, seperti pembangunan rel kereta api dan pelabuhan, mulai menggeser nilai-nilai kolektivitas menjadi corak kehidupan yang lebih individualisme dan pragmatis, terutama di wilayah urban seperti Pelabuhan Cirebon³⁶. Proses-proses ini turut menciptakan perubahan struktur nilai dalam masyarakat Cirebon, yang tidak hanya menghadapi tekanan dari atas (pemerintah kolonial) tetapi juga dari bawah (perubahan sosial ekonomi akibat kapitalisme kolonial). Dengan demikian, kondisi sosial masyarakat Cirebon tahun 1911 mencerminkan suatu fase transisi menuju masyarakat kolonial yang kompleks, penuh ketimpangan, namun tetap mempertahankan corak lokalitas yang khas.

2.2.2 Kondisi Ekonomi

Kondisi ekonomi masyarakat Cirebon tahun 1911 berada dalam ketergantungan tinggi terhadap sektor agraris, khususnya pertanian padi dan perkebunan tebu. Selain dataran rendah dan daerah pegunungan yang menghiasi geografis wilayah Cirebon, daerah aliran sungai juga menghiasi wilayah Cirebon. Wilayah Cirebon dialiri oleh beberapa sungai seperti Sungai Cimanuk disebelah utara, Sungai Pekik dan Kasunean di Cirebon tengah dan Sungai Losati yang berada diwilayah timur.³⁷ Secara fungsi keberadaan sungai diwilayah Cirebon ini

³⁶ Kartodirdjo.*Op.Cit* hlm. 205.

³⁷ Taufik Huddy Husin. Perubahan Sosial Cirebon 1918-1925. *Jurnal Studi Sosial*, Th. 6, No. 1, Mei 2014, 31-36

memegang peranan yang cukup penting, karena selain sebagai pensuplai air untuk kegiatan pertanian di wilayah Cirebon, sungai-sungai tersebut juga berfungsi sebagai jalur transportasi. Sungai digunakan sebagai salah satu jalur transportasi di Cirebon sebelum jalur transportasi darat dikembangkan di wilayah Cirebon. Sungai inilah yang kemudian digunakan sebagai jalur untuk mengangkut berbagai hasil bumi dari daerah pedalaman Cirebon termasuk dari wilayah Priangan, ke dalam kota Cirebon.³⁸ Berangkat dari keadaan geografis wilayah Cirebon yang mampu untuk mendukung pembentukan dunia industri pertanian dan perkebunan inilah, yang pada akhirnya memutuskan pemerintah kolonial Hindia-Belanda untuk mengeksplorasi kemampuan sumber daya alam di wilayah Cirebon.

yang saat itu dikuasai oleh pemerintah kolonial Belanda dan para pemilik modal Eropa. Sistem tanam paksa yang telah berlangsung sejak abad ke-19 memang secara resmi telah dihapuskan, namun praktik eksploitasi terhadap petani tetap terjadi dalam bentuk sistem sewa tanah dan kerja kontrak yang tidak menguntungkan bagi rakyat. Petani Cirebon seringkali tidak memiliki kepemilikan tanah yang sah, sehingga mereka hanya menjadi buruh tani dengan pendapatan rendah dan ketidakpastian ekonomi yang tinggi. Di sisi lain, adanya jalur kereta api yang menghubungkan Cirebon dengan daerah-daerah lain di Jawa pada awal abad ke-20 memberikan sedikit peluang ekonomi melalui perdagangan hasil bumi, meskipun manfaat utamanya tetap dirasakan oleh kalangan elit dan pedagang besar. Ketimpangan ekonomi antara masyarakat pribumi dengan kelompok elite kolonial

³⁸ Ekadjati. S. Edi. *Kebudayaan Sunda : suatu pendekatan sejarah*. Pustaka Jaya : Jakarta. 2009, Hlm:35.

dan Tionghoa terlihat sangat mencolok, terutama dalam akses terhadap modal, pasar, dan kepemilikan lahan.

Cirebon telah lama menjadi pusat perdagangan karena letaknya yang strategis di pesisir utara Jawa, yang memudahkan akses terhadap jalur laut dan distribusi barang antar pulau³⁹. Hal ini mencerminkan kompleksitas hubungan antara struktur kolonial Belanda dan sistem sosial-ekonomi lokal yang sedang mengalami transformasi. Cirebon, sebagai salah satu wilayah strategis di pesisir utara Jawa Barat, memiliki sejarah panjang sebagai pusat perdagangan dan pelabuhan penting sejak masa kerajaan-kerajaan Islam di Jawa. Namun, pada awal abad ke-20, di bawah pemerintahan Hindia Belanda, wajah ekonomi Cirebon mulai mengalami perubahan signifikan yang dipengaruhi oleh kebijakan kolonial, sistem tanam paksa, serta peralihan ke sistem ekonomi liberal.

Pada masa ini, sektor pertanian masih menjadi tulang punggung perekonomian masyarakat, terutama dengan komoditas utama seperti padi dan tebu. Banyak lahan pertanian dikuasai oleh tuan tanah Eropa maupun priyayi lokal yang bekerja sama dengan pemerintah kolonial. Hal ini menyebabkan petani kecil mengalami tekanan ekonomi, karena mereka tidak memiliki lahan sendiri dan harus menyewa lahan dengan sistem bagi hasil yang tidak adil. Seringkali, mereka juga terjerat dalam sistem utang kepada lintah darat (*rentenir*), sehingga mengakibatkan lingkaran kemiskinan yang sulit diputus.

³⁹ Furnivall, J. S. (1948). *Colonial Policy and Practice: A Comparative Study of Burma and Netherlands India*. Cambridge University Press.

Kebijakan tanam paksa (*cultuurstelsel*) yang secara resmi telah dihapuskan sejak akhir abad ke-19 masih menyisakan warisan ekonomi eksploitatif, terutama dalam bentuk penguasaan lahan oleh perkebunan swasta. Sistem tanam paksa memang telah dihapus, namun dalam praktiknya eksploitasi ekonomi berlanjut dalam bentuk lain yang dilegalkan oleh kebijakan liberal kolonial⁴⁰. Salah satu industri penting di Cirebon pada 1911 adalah industri gula, yang dikelola oleh perusahaan-perusahaan Belanda seperti NV *Cultuur Maatschappij*. Industri ini menyerap banyak tenaga kerja lokal dengan upah rendah dan kondisi kerja yang buruk, namun menjadi sumber utama pemasukan kolonial. Banyak masyarakat desa terpaksa bekerja di perkebunan karena tidak adanya alternatif penghasilan lain, sementara hasil pertanian mereka tidak mampu mencukupi kebutuhan ekonomi rumah tangga.

Di sektor perdagangan, masyarakat Cina memainkan peran penting sebagai perantara antara produsen lokal dan pasar regional maupun internasional. Mereka menguasai banyak kegiatan distribusi barang dan juga berperan dalam pemberian kredit kepada petani. Meskipun hal ini menciptakan dinamika ekonomi yang hidup, ketimpangan sosial antara etnis menjadi semakin mencolok, di mana masyarakat bumiputra sering kali berada dalam posisi paling lemah dalam rantai ekonomi. Selain pertanian dan perdagangan, kondisi ekonomi juga dipengaruhi oleh pembangunan infrastruktur seperti jalur kereta api yang menghubungkan Cirebon dengan kota-kota besar lain di Jawa. Pembangunan jalur kereta api memperkuat integrasi Cirebon ke dalam sistem ekonomi kolonial, tetapi tidak serta merta

⁴⁰ Elson, R. E. (1994). *Village Java under the Cultivation System, 1830–1870*. Allen & Unwin

membawa kemajuan ekonomi yang merata⁴¹. Hal ini memang membuka akses pasar yang lebih luas, namun tidak serta merta membawa kesejahteraan bagi rakyat kecil. Justru, hal ini mempercepat aliran komoditas ke luar wilayah tanpa meningkatkan nilai tambah lokal, dan lebih menguntungkan pedagang besar atau perusahaan kolonial.

2.3 Pembangunan jalur Kereta Api *Staatsspoorwegen* (SS)

Pembangunan jalur trem kereta api di Karesidenan Cirebon dipicu oleh kemajuan industri pertanian dan perkebunan di wilayah tersebut. Komoditas utama yang berkembang pesat yaitu Perkebunan tebu. Akan tetapi, kemajuan ini tidak diimbangi dengan perkembangan akomodasi transportasi yang memadai, sehingga banyak komoditas ekspor yang rusak di perjalanan dari perkebunan (daerah pedalaman) ke pelabuhan (daerah pesisir). Oleh karena itu, upaya untuk mengatasi permasalahan tersebut perusahaan kereta api milik negara yaitu *Staatsspoorwegen* (SS) untuk membangun jalur kereta api yang bisa menyelesaikan kendala terkait angkutan barang dari hasil perkebunan.

Pembangunan jalur kereta api di Cirebon oleh perusahaan Hindia Belanda bernama *Staatsspoorwegen* (SS) dimulai pada tahun 1909 melalui UU tanggal 14 Juli 19-9 Stbl. No. 477.⁴² Pada tahun 1912, trem kereta ini menghubungkan Cikampek-Cirebon diresmikan. Kemudian pada tahun 1916, jalur kereta api yang menghubungkan Cirebon-Kroya diresmikan, kedua jalur ini diresmikan oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda saat itu. Jalur ini menghubungkan Batavia-

⁴¹ Sumardjo, Jakob. (2004). *Sejarah Perlawanan Petani Jawa*. LKIS

⁴² S.A Reitsma, *Gedenboek der Staatsspoor en Tramwegen in Nederlandsche Indie 1875-1925*, hlm. 57.

Cikampek-Cirebon Purwekerto-Kroya yang merupakan jalur utama distribusi tebu dan gula di Jawa.⁴³ Selain membuat jalur kereta api *Staatsspoorwegen* juga membuat jalur trem yang menghubungkan Jatibarang-Indramayu yang diresmikan pada tahun 1912 dan Jatibarang-Karangampel yang diresmikan pada tahun 1925 di Karesidenan Cirebon untuk mempermudah jalur distribusi tebu dan gula di Jawa.⁴⁴

Pada tahun 1912 Gubernur Jendral A.W.F Idenburg meresmikan jalur Cirebon-Cikampek sepanjang 137 km.⁴⁵ 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.

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,

⁴³ Nasya Nabilla Aninditya, *The Influence Of Spatial Hierarchy And Function On The Architecture Of The Main Building Of Cirebon's Kejaksan Railway Station*, Riset Arsitektur (RISA), Vol 1, No 2, 2017, hlm. 233.

⁴⁴ S.A Reitsma, *Op.cit.* 1875-1925, hlm. 57.

⁴⁵ *Ibid.*, hlm. 58.

Karansuwung, Luwunggajah dan beberapa pemberhentian lain.⁴⁶ 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.⁴⁷ 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 pertama di Cirebon Timur selain membantu angkutan dari PG Sindang laut Stasiun ini juga melayani kiriman padi.⁴⁸

2.4 Pembangunan Stasiun Kejaksan Tahun 1911

Pada awal abad ke-20, pembangunan infrastruktur transportasi di Hindia Belanda mengalami perkembangan pesat, terutama dalam sektor perkeretaapian. Salah satu proyek utama yang dibangun oleh pemerintah kolonial Belanda adalah membangun jaringan kereta api yang dapat menghubungkan kota-kota penting di

⁴⁶ Iwan Hermawan, Pemetaan Jalur Dan Tinggalan Perkeretaapian Masa Kolonial Belanda di Wilayah Cirebon Timur, *Jurnal Sositologi*, Vol 18, No 3, 2019, hlm. 56.

⁴⁷ Ana 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.

⁴⁸ Iwan Hermawan, *Op.cit.*, hlm. 56.

Pulau Jawa guna memperlancar distribusi barang dan mobilitas penduduk. Dalam konteks ini, Cirebon menjadi salah satu kota strategis yang dipilih untuk pengembangan jaringan kereta api karena lokasinya yang sangat vital sebagai pusat perdagangan di pesisir utara Jawa.

Sebagai salah satu langkah nyata dalam perluasan jalur kereta api di wilayah ini, pemerintah kolonial mendirikan Stasiun Kejaksan Cirebon sekitar tahun 1911-1912. Pembangunan Stasiun ini merupakan bagian dari pengembangan jalur kereta api Batavia (Jakarta) – Cirebon yang dilakukan oleh perusahaan kereta api milik pemerintah kolonial, yakni *Staatsspoorwegen (SS)*. Jalur ini memiliki peranan yang sangat penting dalam menunjang aktivitas ekonomi, terutama dalam pengangkutan komoditas utama seperti beras, gula, garam, dan rempah-rempah dari daerah pedalaman ke pelabuhan Cirebon untuk diekspor ke berbagai daerah lain, termasuk ke luar negeri. Dengan dibangunnya jalur ini, diharapkan transportasi barang dan orang menjadi lebih cepat dan efisien dibandingkan dengan moda transportasi sebelumnya yang masih mengandalkan gerobak sapi, delman, serta jalur air menggunakan perahu kecil.

Stasiun Kejaksan terletak di Jalan Siliwangi, Kecamatan Kejaksan, Kota Cirebon, yang pada masa itu merupakan kawasan pusat pemerintahan dan perdagangan.⁴⁹ Keberadaan Stasiun ini menjadikan Cirebon sebagai simpul transportasi yang menghubungkan kota-kota lain di Pulau Jawa, baik ke arah barat menuju Batavia maupun ke arah timur menuju Semarang dan Surabaya.⁵⁰ Tidak

⁴⁹ A. N. Wibowo, *Cirebon: Pusat Pemerintahan dan Perdagangan*, Cirebon: Buku Sejarah Cirebon, 2019. Hlm. 75

⁵⁰ S. P. Handayani, Jalur Kereta Api dan Mobilitas Sosial di Jawa, *Jurnal Ilmu Sosial*, 2021. Hlm. 82

hanya untuk kepentingan ekonomi, jalur ini juga memberikan dampak signifikan dalam aspek sosial, di mana semakin banyak penduduk dari luar daerah yang datang ke Cirebon, baik untuk berdagang, bekerja, maupun menetap.

Secara arsitektur, Stasiun Kejaksan merupakan salah satu Stasiun peninggalan kolonial yang memiliki desain megah dan berkelas. Bangunan Stasiun ini dirancang oleh seorang arsitek Belanda bernama Pieter Adriaan Jacobus Moojen, yang dikenal sebagai salah satu arsitek terkemuka pada masanya.⁵¹ Moojen mengusung gaya arsitektur *Art Deco*, sebuah gaya arsitektur yang berkembang pesat di Eropa pada awal abad ke-20 dan banyak digunakan dalam desain bangunan kolonial di Hindia Belanda. Ciri khas arsitektur *Art Deco* pada Stasiun Kejaksan terlihat dari bentuk bangunan yang simetris, ornamen dekoratif yang unik, serta penggunaan atap tinggi yang memberikan kesan luas dan elegan. Struktur bangunan yang kokoh menunjukkan bagaimana perencanaan dan teknologi konstruksi pada masa itu telah berkembang dengan sangat baik.

Stasiun Kejaksan juga menjadi landmark penting yang mencerminkan kejayaan arsitektur kolonial di Indonesia. Bangunannya yang megah tidak hanya berfungsi sebagai fasilitas publik, tetapi juga menjadi simbol modernisasi yang membawa Cirebon ke dalam era baru. Dengan desain yang memadukan unsur estetika dan fungsionalitas, Stasiun ini tetap bertahan dan terus berfungsi hingga saat ini, bahkan menjadi salah satu bangunan bersejarah yang masih dijaga keasliannya.

⁵¹ Abidin Kusno. *Behind the Postcolonial: Architecture, Urban Space and Political Cultures in Indonesia*. New York: Routledge, 2000. Hlm. 112

Seiring berjalannya waktu, Stasiun Kejaksan mengalami berbagai renovasi dan pengembangan guna menyesuaikan dengan kebutuhan transportasi modern. Meskipun demikian, keaslian desain dan nuansa kolonial yang melekat pada bangunan ini tetap dipertahankan, sehingga tetap menjadi daya tarik bagi wisatawan maupun pecinta sejarah yang ingin melihat langsung warisan kolonial yang masih berdiri kokoh di Kota Cirebon.

Hingga kini, Stasiun Kejaksan tidak hanya berperan sebagai salah satu simpul transportasi kereta api yang menghubungkan Cirebon dengan kota-kota lain di Pulau Jawa, tetapi juga sebagai saksi bisu perjalanan sejarah kota ini.⁵² Keberadaannya yang lebih dari satu abad mencerminkan bagaimana perubahan zaman telah terjadi, namun tetap mempertahankan jejak kejayaan masa lalu dalam setiap sudut bangunannya. Bagi masyarakat Cirebon, Stasiun ini bukan sekadar tempat naik dan turun kereta, tetapi juga bagian dari identitas kota yang terus hidup dalam ingatan kolektif mereka.

⁵² D.H. Burger “*De Ontsluiting van Java’s Binnenland Voor Het Wereldverkeer*” Leiden: Rijkuniversiteit te Leiden, 1939, hlm. 131.