

BAB III

PERKEMBANGAN STASIUN KEJAKSAN CIREBON TAHUN 1911-1942

3.1. Tata Ruang Cirebon

Cirebon tidak mengalami perkembangan pesat seperti Batavia yang pertumbuhannya banyak dipengaruhi oleh campur tangan pemerintah kolonial Belanda. Keberadaan Cirebon sudah dimulai sebelum masa kolonial, berperan sebagai pusat dari Kerajaan Cirebon yang ditandai dengan keberadaan Keraton Kasepuhan, Kanoman, dan Kacirebonan.⁵³ Oleh karena itu, pembangunan wilayah ini perlu mempertimbangkan nilai-nilai lokal yang berakar pada tradisi keraton. Sejak berdirinya Keraton Pakungwati oleh Sunan Gunung Jati, Cirebon mulai mengalami pertumbuhan sebagai wilayah pra-industri. Hal ini dipicu oleh kemajuan teknologi, struktur kekuasaan yang mapan, serta lingkungan yang mendukung. Wilayah pra-industri ini memiliki tatanan kekuasaan yang kuat, didukung oleh pengaruh agama, yang memengaruhi bentuk tatanan wilayah yang hierarkis dan konsentris.⁵⁴

Keraton yang dipadukan dengan alun-alun, menjadi pusat dari kawasan permukiman yang berkembang secara hirarkis. Para pejabat istana tinggal di pusat kota yang berdekatan dengan keraton, sementara rakyat biasa yang tidak memiliki jabatan tinggal di bagian pinggiran. Menurut Koztof, bentuk seperti ini disebut dengan *cosmic city*, yakni kota yang dibangun berdasarkan struktur konsentris-hierarkis, dan termasuk dalam kategori *planned settlement* meski tidak sepenuhnya

⁵³ Lasmiyati. Keraton Kanoman di Cirebon (Sejarah dan Perkembangannya). Patanjala : *Jurnal Penelitian Sejarah dan Budaya*, 5(1), 2013, hlm 135.

⁵⁴ Hendro, *Op.cit.*, hlm.30.

simetris secara geometris.⁵⁵ Pada fase awalnya, perencanaan kota dilakukan dengan penuh pertimbangan. Lokasi Keraton Kasepuhan yang berada di antara dua sungai sangat strategis dari sisi ekonomi dan politik. Sungai tidak hanya berguna sebagai sumber air dan sarana transportasi, tapi juga memainkan peran penting dalam aspek pertahanan dan simbolisme spiritual atau kosmologis.⁵⁶

Permukiman di Cirebon menunjukkan pola konsentris yang terbagi ke dalam beberapa klaster berdasarkan jabatan, etnis, agama, dan profesi. Tataan ini antara lain: 1) klaster jabatan seperti Kasepuhan, Kademangan, dan Kejaksan; 2) klaster etnis seperti Kejawan, Pacinan, dan Bugisan; 3) klaster berbasis agama seperti Kauman dan Pekalipan; 4) klaster profesi seperti Panjunan (pengrajin gerabah), Pesayangan (pedagang emas), dan Pekalangan (tukang bangunan); serta 5) klaster berdasarkan pengelompokan lainnya seperti Pegajahan, Prujakan, dan Pasuketan.⁵⁷

Sekitar tahun 1901, struktur tata ruang Cirebon semakin kompleks, terlihat dari pembangunan jaringan transportasi yang menghubungkan kawasan dalam dan luar wilayah, termasuk jalur kereta api yang menghubungkan Cirebon dengan Semarang. Infrastruktur seperti rel kereta api, jalan raya, dan pelabuhan mempermudah pengangkutan hasil bumi dan menunjang pertumbuhan permukiman non-pribumi di bagian timur Cirebon. Pemanfaatan lahan menjadi lebih beragam, mencakup wilayah pertanian, perkebunan, serta perumahan. Dari tahun 1857 hingga 1901, pertumbuhan Cirebon terpusat di dua keraton utama yaitu

⁵⁵ Kusumastuti, K. Kajian Perencanaan Kota Pada Gedung Bekas RSJ Mangunjayan Sriwedari, Surakarta. Region: *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Perencanaan Partisipatif*, 7(1), 2017.hlm:33

⁵⁶ Kusliansjah, K., & Ramadhan, A. . Struktur pesisir (Waterfront) Kota Cirebon - Jawa Barat, Studi Kasus:Telaah Morfologi kawasan Pesisir Kelurahan Panjunan, Lemahwungkuk, Kasepuhan, Kasunean - Kota Cirebon. In *Research Report - Engineering Science* (Vol. 1).2013, hlm:29

⁵⁷ Hendro, *Op.cit.* hlm:20

Kanoman dan Kasepuhan, yang juga menjadi titik penting pemerintahan. Permukiman mulai berkembang ke timur mengikuti jalur rel, sementara wilayah barat tetap difungsikan sebagai area pertanian dan perkebunan.⁵⁸

Pertumbuhan kawasan timur Cirebon tidak terlepas dari kehadiran jaringan transportasi dan industrialisasi, termasuk pabrik-pabrik gula. Wilayah pesisir mendukung pembangunan infrastruktur karena kontur lahannya yang datar dan jenis tanahnya yang sesuai. Kedekatan dengan laut juga menjadikan kawasan ini strategis untuk pelabuhan, menjadikan transportasi laut sebagai alternatif logistik yang efisien.⁵⁹

Untuk meningkatkan ekonomi yang berorientasi pada ekspor, sejak pertengahan abad ke-19, pemerintah Belanda berupaya meningkatkan sarana dan prasarana transportasi. Fasilitas jalan dan jembatan yang menghubungkan Cirebon dengan daerah lain di pedalaman, nampaknya menjadi prioritas penting bagi pemerintah kolonial. Sejak tahun 1840-an, pemerintah kolonial memperkeras jalan antara Cirebon Karangsembung, Cirebon-Talaga-Ciamis, Cirebon-Kuningan Ciamis, serta hubungan ke kawasan Priangan dan daerah pedalamannya. Sampai tahun 1930, Kota Cirebon yang luasnya hanya 10,4 km² memiliki jalan beraspal sepanjang 28,37 km, yang terdiri dari 13,04 km jalan utama yang lebarnya 7 m dan 15,33 km dengan lebar 4 m. Sementara itu, sarana transportasi lainnya kereta api juga mulai dikembangkan sejak akhir abad ke-19. Beberapa jalur kereta api yang

⁵⁸ Hermawan, I., dkk. Pengaruh Perkeretaapian Terhadap Perkembangan Struktur Tata Ruang Kota Cirebon Berdasarkan Tinggalan Arkeologis. The Effect of Train Transportation to the Development of Cirebon Spatial Structure Based on Archaeological Heritage. *KALPATARU, Majalah Arkeologi* Vol. 29 No.2, 2020, hlm. 124

⁵⁹ Leksono, A., Atmodjo, W., & Maslukah, L. Studi Arus Laut pada Musim Barat di Perairan Pantai Kota Cirebon. *Journal of Oceanography*, 2(3), 2013, hlm: 212.

dibangun di wilayah Cirebon adalah jalur kreta api SCS (*Semarang-Cheribon Stoomtram Matatschappij*) yang mulai dikerjakan tahun 1893, jalur kereta api Cirebon-Cikampek sejak 1909, dan jalur kereta api Cirebon-Kroya sejak tahun 1912.⁶⁰

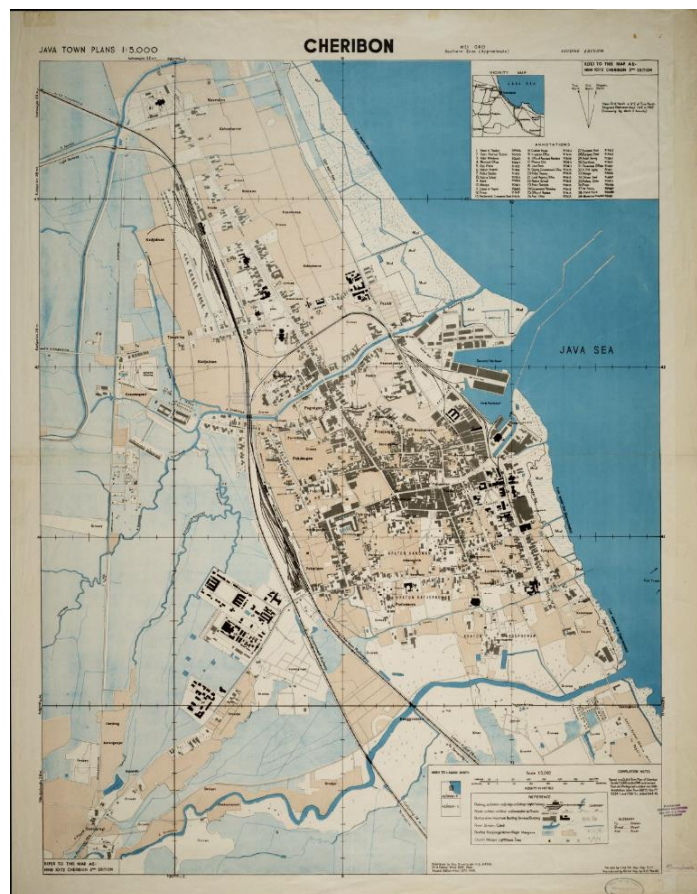
Memasuki abad ke-20, perkembangan Cirebon semakin signifikan berkat kebijakan desentralisasi Belanda. Dimulainya zaman etis membawa kota-kota di Jawa dalam kemajuan infrastruktur yang terintegrasi hingga pada tahun 1906 kota Cirebon ditetapkan oleh pemerintah Kolonial sebagai *gemeente Cheriboon*. Pada tahun 1903, Bupati Cirebon K.R.A. Salmon Salam Surdjadiningrat (menjabat 1902–1918) mulai merancang kawasan pusat pemerintahan kabupaten, yang meliputi pendopo, alun-alun, dan masjid agung. Pada 1905, pendopo kabupaten telah berdiri dan dikenal sebagai *Regentswoning*. Tidak jauh dari lokasi tersebut, Stasiun Cirebon Prujakan yang dimiliki oleh perusahaan kereta SCS telah beroperasi, melayani jalur ke Semarang dan Kadipaten.⁶¹

Pada tahun 1918, struktur tata ruang Cirebon mengalami perkembangan yang lebih rumit seiring dengan meningkatnya pembangunan infrastruktur oleh pemerintah kolonial Belanda yang saat itu menguasai wilayah Hindia Belanda. Perencanaan infrastruktur dilakukan secara sistematis dengan pengelompokan penggunaan lahan yang mencakup area permukiman, persawahan, perkebunan, serta jaringan transportasi darat yang semakin terintegrasi. Area perkebunan sendiri dibagi dalam beberapa jenis, seperti kelapa, sawah, tanaman bambu, dan lahan

⁶⁰ Abdul Wahid, *Bertahan Di Tengah Krisis: Komunitas Tionghoa Dan Ekonomi Kota Cirebon Pada Masa Depresi Ekonomi 1930-1940*. Yogyakarta: Ombak, 2009, hlm. 41.

⁶¹ Hermawan, I., dkk. *Op.cit.* hlm.125

subur untuk berbagai aktivitas pertanian lainnya. Sementara itu, pembangunan bangunan juga menunjukkan variasi berdasarkan bahan yang digunakan, seperti kayu, bambu, besi, dan batu bata. Dalam peta tersebut terlihat adanya pemisahan antara kawasan hunian pribumi dan bangunan milik atau yang dibangun oleh pemerintah kolonial (non-pribumi).⁶²



Gambar 3.1 Peta kota Cirebon tahun 1931-1946
Sumber : Leiden University Libraries Digital Collections

Pada tahun 1918, diketahui bahwa pusat *gemeente* Cirebon terletak tidak jauh dari wilayah pelabuhan, menandakan pentingnya akses maritim dalam struktur *gemeente* saat itu. Bangunan-bangunan strategis milik pemerintah kolonial pada

⁶² Hermawan, I., dkk. *Op.cit.* hlm.126

masa itu umumnya terletak di sekitar kawasan pelabuhan, mencakup fasilitas seperti kantor pemerintahan, kantor pos, kantor pengawasan (kontrol), bank, dan hotel. Letak ini diperkuat oleh adanya jalur rel kereta api yang menghubungkan Stasiun Cirebon Prujakan (SCS) dan Stasiun Cirebon Kejaksan (SS) langsung menuju Pelabuhan Cirebon.⁶³

Sedangkan pada tahun 1931, perubahan terhadap penggunaan lahan di *gemeente* Cirebon. Perubahan yang terjadi tidak menunjukkan perkembangan yang drastis. Transformasi yang tampak hanya berfokus pada pembangunan infrastruktur di wilayah strategis, seperti kawasan pelabuhan yang mengalami penambahan bangunan gudang, serta area sekitar Keraton Kasepuhan yang mengalami peningkatan jumlah permukiman atau bangunan, dengan penataan ulang perairan di sekitarnya sehingga luasnya tampak menyusut. Di sisi barat Keraton Kasepuhan, antara dua jalur rel kereta, mulai tumbuh kawasan permukiman masyarakat lokal. Perubahan signifikan lainnya mencakup perluasan wilayah hunian yang menjangkau hampir seluruh bagian *gemeente* Cirebon. Kondisi ini berkaitan erat dengan peningkatan jumlah penduduk dan meningkatnya arus migrasi dari luar daerah yang dipengaruhi oleh akses transportasi yang semakin mudah menuju pusat *gemeente* Cirebon.⁶⁴

Aktivitas industri dan perdagangan yang intens turut mendorong perpindahan penduduk dari wilayah pinggiran maupun daerah lain ke *gemeente* Cirebon, sehingga membentuk masyarakat dengan latar belakang etnis yang beragam serta

⁶³ Hermawan, I., dkk. *Op.cit.* hlm.127

⁶⁴ Ibid. hlm. 119

mengubah fungsi lahan menjadi kawasan tempat tinggal. Alih fungsi lahan juga terjadi di wilayah barat yang sebelumnya merupakan sawah, kini berubah menjadi kawasan permukiman. Fenomena serupa juga terjadi di wilayah pesisir yang relatif dekat dengan laut, di mana lahan berubah menjadi tempat tinggal. Selain itu, semakin sedikitnya ruang terbuka seperti semak belukar juga terjadi karena lahan tersebut telah dimanfaatkan untuk keperluan pertanian atau permukiman⁶⁵

Pada tahun 1946, struktur spasial Cirebon terlihat tidak mengalami banyak perubahan dan secara umum masih serupa dengan kondisi tahun 1931. Hal ini tercermin dari pola penggunaan lahan yang tidak menunjukkan perubahan mencolok jika dibandingkan dengan masa awal beroperasinya jalur kereta api pada akhir abad ke-19 hingga awal abad ke-20. Perbedaan yang tampak pada peta 1946 adalah jalur rel kereta api di sekitar kawasan Pelabuhan Cirebon, terutama di dekat area lembaga pemasyarakatan. Awalnya, rel tersebut membentuk lengkungan dari timur ke barat dan dari arah pantai menuju ke lapas. Namun, dalam peta tahun 1931 dan 1946, jalur tersebut terlihat lurus dari jalur utama langsung ke depan lapas dan berakhir di kompleks pergudangan di sekitar Jalan Benteng.⁶⁶

3.2. Perkembangan Stasiun Kejaksan di Cirebon Tahun 1911-1942

Pada masa awal berdirinya, Stasiun Kejaksan berfungsi sebagai pusat transportasi utama untuk mengangkut komoditas penting seperti gula, kopi, dan rempah-rempah dari Cirebon ke pelabuhan-pelabuhan besar untuk diekspor ke Eropa. Infrastruktur Stasiun pada saat itu dirancang untuk mendukung kebutuhan transportasi barang, dengan fasilitas yang cukup sederhana namun fungsional.

⁶⁵ Ibid. hlm. 119

⁶⁶ Hermawan, I., dkk. *Op.cit.* hlm.127

Stasiun ini menjadi titik strategis dalam jaringan kereta api yang menghubungkan berbagai daerah di Jawa, mempercepat arus barang dan mobilitas masyarakat.

Sejak pertama kali dibangun pada tahun 1911-1912 oleh pemerintah kolonial Belanda, Stasiun Kejaksan telah mengalami berbagai perkembangan seiring dengan perubahan zaman, kebijakan transportasi, serta dinamika sosial-ekonomi di Kota Cirebon. Sebagai salah satu Stasiun utama di jalur utara Pulau Jawa, Stasiun Kejaksan terus bertransformasi untuk memenuhi kebutuhan transportasi yang semakin meningkat, baik dalam aspek infrastruktur, pelayanan, maupun peran strategisnya dalam mendukung mobilitas masyarakat dan perekonomian.⁶⁷

3.2.1. Periode Awal Perkembangan (1911–1930)

Pada awal berdirinya, Stasiun Kejaksan berfungsi sebagai bagian dari jaringan kereta api yang menghubungkan Batavia (Jakarta) dengan Cirebon, yang dibangun oleh *Staatsspoorwegen* (SS), perusahaan kereta api milik pemerintah kolonial Belanda. Jalur ini berperan penting dalam menghubungkan pelabuhan Cirebon dengan kota-kota lain di Pulau Jawa, terutama untuk memperlancar distribusi hasil bumi seperti beras, gula, dan garam yang menjadi komoditas utama perdagangan di wilayah ini.

Pada masa ini, Stasiun Kejaksan juga dikenal dengan kemegahan arsitekturnya yang dirancang oleh Pieter Adriaan Jacobus Moojen, seorang arsitek Belanda ternama yang menerapkan gaya Art Deco.⁶⁸ Dengan struktur bangunan yang kokoh, simetris, serta atap tinggi yang memberikan kesan luas, Stasiun

⁶⁷ Colombijn, Freek. *Under Construction: The Politics of Urban Space and Social Transformation in Java*. Brill, 2010.

⁶⁸ Nas, Peter J.M. *The Past in the Present: Architecture in Indonesia*. KITLV Press, 2007.

Kejaksan menjadi simbol kemajuan teknologi transportasi di era kolonial. Pada periode ini, penggunaan kereta api lebih banyak diperuntukkan bagi kepentingan ekonomi dan pemerintahan kolonial, sementara akses masyarakat pribumi masih terbatas dan lebih banyak menggunakan transportasi tradisional seperti pedati dan delman.

3.2.2. Masa Depresi Ekonomi (1930–1940)

Pada tahun 1930, terjadi Depresi Dunia yang mengakibatkan situasi yang sulit bagi ekonomi di seluruh dunia dan Hindia Belanda terutama pada perdagangan ekspor. Krisis ekonomi di kolonil Belanda turut di perparah dengan terjadinya perang Dunia I. Hal ini berdampak pada kehidupan pribumi di Hindia Belanda. Salah satunya yang terdampak dari krisis ekonomi ini adalah di Cirebon.

Masyarakat Cirebon mayoritas kegiatan ekonominya mengandalkan pada bidang pertanian yang merupakan sektor ekspor andalan roda ekonomi Hindia Belanda. Pusat perekonomian yang bergantung pada hasil ekspor pertanian dan perkebunan tersebut merugikan Hindia Belanda dalam pemasukan serta berpengaruh pada sistem kehidupan masyarakat terlebih pada saat krisis malise.⁶⁹ Kesenjangan semakin besar terlihat antara upah dan biaya hidup dan menurunnya produktivitas tenaga kerja seperti pabrik gula. Selain itu, anjloknya harga dan turunnya hasil ekspor atas permintaan internasional turut berdampak dari krisis ekonomi.

⁶⁹ Diski Meizi Arinda, et.al. (2017) Krisis Ekonomi di Banyumas 1930-1935 sampai perpindahan Pusat Pemerintahan dari Banyumas ke Purwokerto tahun 1937. *Journal of Indonesian History*, 6(1), hlm. 12–20

Krisis ekonomi *malaise* yang menyebabkan perusahaan-perusahaan penggerak ekonomi Belanda mengalami kebangkrutan. Salah satunya pabrik gula, yang mengalami kesulitan dan satu persatu terpaksa menutup usahanya. Turunnya harga ekspor dari komoditas unggulan seperti gula, mengakibatkan kegiatan transportasi kereta api yang mengangkut barang dari pabrik ke Batavia menurun. Selain itu, penurunan jumlah penumpang sebagai dampak dari kebijakan Hindia Belanda dalam memperkecil keuangan anggaran belanja dengan menurunnya lapangan pekerjaan, pengurangan tenaga kerja, dan pemotongan gaji.⁷⁰

Kasus tersebut, peran Stasiun Kejaksan yang sebelumnya ramai dengan berbagai aktivitas transportasi yang mengangkut dan mengirimkan hasil perkebunan dan hasil pabrik mengalami penurunan. Tidak hanya itu, depresi ekonomi juga berdampak signifikan terhadap aktivitas seperti penurunan harga komoditas ekspor menyebabkan berkurangnya volume pengangkutan barang, yang pada gilirannya mempengaruhi pendapatan perusahaan kereta api SS. Beberapa dampak lain seperti pengurangan frekuensi kereta api, penghematan operasional Stasiun, penundaan pemeliharaan dan pengembangan fasilitas serta penurunan jumlah tenaga kerja. Meskipun menghadapi tantangan ekonomi, Stasiun Kejaksan tetap beroperasi dan menjaga fungsinya sebagai simpul transportasi utama di wilayah Cirebon.

3.3. Peran Stasiun Kejaksan dalam Perekonomian di Cirebon Masa Hindia Belanda Tahun 1911-1942

⁷⁰ Rusal Mustopa. *Pengaruh Krisis Malaise Terhadap Pabrik Gula di Kabupaten Klaten sampai Tahun 1942*. [Skripsi Sarjana, Universitas Sebelas Maret], hlm. 64

Transportasi menjadi bagian yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia karena transportasi merupakan sarana dan prasarana penting yang menjamin kelancaran kehidupan manusia. Kemajuan teknologi manusia yang membawa perubahan penting bagi kemajuan transportasinya, zaman dulu manusia menggunakan alat transportasi moda tradisional, seperti menggunakan hewan, kuda, keledai dan keledai untuk berpergian. Berkembang gerobak yang ditarik oleh hewan untuk di kawasan perairan menggunakan rakit, sampan, perahu dan perahu layar. Dengan semakin majunya kebutuhan dan pengetahuan manusia, alat transportasi yang tadinya sedikit ragam dan jumlahnya menjadi semakin banyak.⁷¹

Sistem tanam paksa masuk di Indonesia tahun 1830-1870, mengakibatkan penderitaan bagi rakyat Hindia Belanda. Sistem tanam paksa ini menuai kritik dari berbagai pihak, terutama dari penganut paham Liberal yang ada di Belanda. Kaum liberal mendorong adanya sebuah kebijakan baru bagi tanah jajahannya, kaum liberal menuntut kebijakan baru untuk koloni mereka. Kaum liberal menyerukan penghapusan *verplichten* (pajak hasil bumi). Kaum liberal ingin seluruh aktivitas ekonomi diserahkan kepada sektor swasta ,tanpa campur tangan pemerintah. Mereka ingin pemerintah menjauhkan diri dari peran aktif dalam kehidupan ekonomi dan membatasi diri. Menjamin ketertiban umum dan menciptakan tindakan hukum dan administratif.

Tuntutan dari kaum liberal ini terjawab dengan dikeluarkannya *Agrarische Wet* (Undang-Undang Agraria) pada tahun 1870. Undang-undang ini berisi dua hal

⁷¹ Nurudin Fitroh, Peranan Kereta Api di Jawa Timur dalam Pengangkutan Hasil perkebunan Ke Surabaya Tahun 1878-1930. *AVATARA,e-Journal Pendidikan Sejarah* Volume 3,No 3.Oktober 2015, hlm. 460

pokok, yaitu pemberian kesempatan kepada pihak swasta untuk berkembang di Hindia Belanda dan menjamin berkembangnya perusahaan swasta di Hindia Belanda. Dengan dikeluarkannya undang-undang agraria memberikan kesempatan kepada para pengusaha swasta untuk mengembangkan usahanya di Hindia Belanda, dan memanfaatkannya sebagai sebuah tempat eksploitasi baru di bidang perkebunan.⁷² Keluarnya UU Agraria menyebabkan proses sewa-menyewa tanah di Hindia Belanda dimanfaatkan secara maksimal untuk usaha perkebunan. Bisnis perkebunan dipandang sebagai perspektif baru bagi pengusaha swasta dan pemerintah. Hal ini menyebabkan perluasan perkebunan yang dikelola oleh swasta atau pemerintah kolonial di dalam dan di luar Pulau Jawa.⁷³

Salah satu aspek terpenting dalam perekonomian di Hindia Belanda yaitu perkebunan. Perusahaan perkebunan dan pabrik-pabrik di Cirebon pada masa kolonial Belanda tentunya memiliki pengaruh besar dalam menjalankan roda perekonomian dan pemenuhan kas kolonial. Kondisi alam pulau Jawa sangat cocok untuk menanam berbagai jenis tanaman, adapun jenis tanaman seperti : tebu, kopi, tembakau, teh, karet, dan nila. Awalnya alat transportasi tradisional untuk mengangkut hasil perkebunan, antara lain gerobak yang ditarik manusia, dan hewan, serta perahu sungai. Hal ini dinilai kurang efektif dalam mengangkut hasil perkebunan.⁷⁴

Sarana transportasi yang tersedia pada saat itu tidak lagi mencukupi untuk mengangkut seluruh hasil perkebunan. Pemerintah kolonial menetapkan alternatif

⁷² *Ibid*

⁷³ *Ibid*

⁷⁴ *Ibid*, hlm. 461.

selain mengembangkan angkutan massal seperti kereta api, alat transportasi tradisional yang menggunakan tenaga manusia atau hewan sudah tidak mampu lagi, mengangkut hasil pertanian dan barang penting lainnya dalam jumlah besar. Pemerintah Hindia Belanda membangun kereta api untuk memenuhi kebutuhan kaum kolonial, serta memajukan perekonomian pertumbuhan penduduk di Negara jajahan Indonesia. Abad ke 19 jaringan kereta api setelah dioperasikan menjadi pilihan utama penduduk, karena pendapatan pribumi yang lebih baik dengan menggunakan transportasi kereta api biaya perjalanan lebih murah dan lebih cepat, dibanding menggunakan alat transportasi lain yang sudah ada.⁷⁵

Sejak diberlakukannya sistem tanam paksa oleh pemerintah Hindia Belanda, pertumbuhan ekonomi Hindia Belanda meningkat karena dibukanya perkebunan untuk menyeimbangkan pertumbuhan ekonomi yang sedang berlangsung. Sarana prasarana perlu dibangun untuk kelancaran proses produksi dan pengangkutan hasil perkebunan, sehingga memudahkan dan mempercepat pengangkutan barang dan manusia dari satu tempat ke tempat lain. Proses pergerakan barang dapat mempengaruhi kestabilan harga barang, karena kekurangan barang di suatu daerah dapat diimbangi dengan impor barang yang sama dari daerah lain. Pilihan transportasi yang lancar dapat mendorong inovasi untuk mengkhususkan produksi barang sesuai potensi sumber daya daerah.

Cirebon berkembang secara pesat dengan terwujudnya modernisasi di bidang transportasi, pada tahun 1909 *Staatsspoorwegen* (SS) membuat trem kereta api di kerasidenan Cirebon. Pada tahun 1912, trem kereta ini menghubungkan Cikampek-

⁷⁵ *Ibid*

Cirebon diresmikan. Kemudian pada tahun 1916, jalur kereta api yang menghubungkan Cirebon-Kroya diresmikan. Akan tetapi, dengan dibukanya jalur kereta api menimbulkan mobilitas sosial dalam kurun waktu yang relatif singkat menyebabkan peningkatan kepadatan penduduk di daerah yang sepi. Mobilitas sosial ini awalnya juga disebabkan oleh adanya pekerjaan di berbagai perusahaan perkebunan swasta, begitu pula transportasi.

Kereta api berfungsi sebagai jalur untuk mengangkut barang-barang produksi perusahaan perkebunan. Pada masa kolonial, pelabuhan Cirebon memainkan peran penting sebagai pusat ekspor berbagai komoditas perkebunan yang berasal dari wilayah pedalaman Priangan dan sekitarnya. Komoditas utama yang diangkut menggunakan kereta api menuju pelabuhan ini antara lain gula, kopi, tembakau, dan teh. Jalur kereta api yang dibangun oleh perusahaan swasta Belanda seperti *Staatsspoorwegen* (SS) dan *Semarang–Cheribon Stoomtram Maatschappij* (SCS) mempermudah distribusi hasil-hasil pertanian dan perkebunan dari daerah seperti Majalengka, Kuningan, hingga Indramayu menuju pusat logistik dan pelayaran di Cirebon. Gula menjadi komoditas utama yang mendominasi ekspor karena banyaknya pabrik gula di sekitar Cirebon, seperti di Sindanglaut dan Karangsuwung. Selain itu, hasil kopi dari daerah pegunungan Priangan dan tembakau dari daerah Indramayu dan sekitarnya juga banyak dikirim melalui jalur ini. Konektivitas kereta api dengan pelabuhan Cirebon mempercepat pengangkutan hasil bumi ke pasar ekspor dan meningkatkan peran Cirebon sebagai simpul perdagangan penting di pesisir utara Jawa.⁷⁶

⁷⁶ *Ibid.* hlm. 212

Dinamika perkembangan kereta api menjadi semakin menarik jika melihat realitas sosial yang berkembang, seiring semakin banyaknya masyarakat yang menggunakan kereta api sebagai alat transportasi. Sangat berguna bagi kota pabrik untuk mengangkut produk tanaman dari pabrik ke pelabuhan dapat menghemat biaya dan waktu dibandingkan dengan transportasi tradisional. Penerapan pembangunan transportasi kereta api tidak hanya melayani kebutuhan pabrik gula saja, namun juga angkutan umum. Kemunculan angkutan umum berupa kereta api otomatis berdampak pada kehidupan masyarakat, pergerakan penduduk, serta kondisi sosial ekonominya. Sedangkan bagi masyarakat pribumi meski daya beli masih rendah, namun harga perjalanan kereta api disesuaikan dengan kemampuan masyarakat pribumi. Penurunan harga ini menjadikan kereta api sebagai transportasi umum pilihan utama masyarakat saat itu.⁷⁷

Tujuan utama dibangunnya jalur kereta api adalah untuk memperlancar pengangkutan hasil bumi dari pusat atau daerah penanaman. Cirebon merupakan wilayah pedalaman yang menyalurkan sumber daya pertanian ke wilayah pelabuhan merupakan sarana sosialisasi hasil eksploitasi sumber daya alam, seperti kopi, tebu (gula) dan sumber daya alam lainnya dari perkebunan alam wilayah Cirebon. Sementara itu, daerah hinterland (pedalaman) yang mengeliling kota Cirebon merupakan wilayah yang tanahnya subur yang terdiri dari daratan rendah (lembah), dataran tinggi, dan bahkan daerah pegunungan dengan beberapa gunung berapi seperti Gunung Ciremai, Gunung Sawal, dan Gunung Cakrabuana. Dari

⁷⁷ Nanang Setiawan, Dampak Sosial Ekonomi Transportasi Kereta Api Yogyakarta - Pundong Terhadap Masyarakat Kotagede Tahun 1917- 1942. *Jurnal Sejarah Indonesia*, Vol .2 ,No. 2. 2017.

dataran rendah dihasilkan beras yang berlimpah sehingga menjadi komoditi ekspor bahkan sampai keluar negeri. Demikian juga kawasan ini menghasilkan indigo atau tarum yang cukup besar. Dataran tinggi dan lereng-lereng gunung pedalaman Cirebon menghasilkan tanaman kopi berlimpah (Cibeureum Kuningan) terutama sejak abad awal ke-17 sampai akhir abad ke-19. Kawasan ini juga menghasilkan buah-buahan, sayur-sayuran, berbagai macam daging dan sebagainya. Ditambah lagi letak kota Cirebon yang berseberangan dengan celah gunung (lembah) yang dapat dilewati untuk menuju ke daerah Priangan yang amat subur dan penghasil komoditi ekspor yaitu yang tak tertandingi dalam sejarah Jawa.⁷⁸

Sebelum dibangunnya rel kereta api, gerobak yang dikendarai masyarakat pribumi, digunakan untuk mengangkut hasil bumi, khususnya tebu. Dengan menggunakan alat angkut tradisional dibutuhkan waktu sekitar dua hari untuk mengangkut hasil bumi dari pedalaman ke pelabuhan. Dibukanya jalur kereta api di Kerasidenan Cirebon, mendorong pemerintah kolonial Belanda untuk membangun Stasiun sebagai tempat pemberhentian kereta. Salah satunya Stasiun Kejaksan yang dibangun pada tahun 1911. Dibangunnya Stasiun Kejaksan membantu dalam mempermudah kegiatan perekonomian serta memudahkan akses transportasi bagi pengangkutan hasil perkebunan. Adanya timbal balik kebutuhan itu saling menopang antara pelabuhan dan pedalaman. Keberadaan sungai di Cirebon berperan sebagai jalan lalu lintas yang dapat dilayari perahu atau kapal sampai pedalaman, yaitu Sungai Krian dapat dilayari sampai Cirebon Girang,

⁷⁸Ibid, hlm. 79.

Sungai Cimanuk di sebelah utara dan Sungai Cilosari di sebelah timur dapat menghubungkan daerah pesisir hingga pedalaman daerah Cirebon.⁷⁹

Stasiun Kejaksan di Cirebon merepresentasikan peran penting infrastruktur transportasi dalam sistem ekonomi kolonial Hindia Belanda. Sebagai bagian dari jaringan kereta api yang lebih luas, Stasiun ini memfasilitasi ekstraksi komoditas pertanian dari pedalaman Cirebon dan Priangan untuk diekspor ke Eropa, sekaligus menjadi pintu masuk barang-barang impor seperti kain Jena, ikan asin dari Siam, barang-barang kuningan, tembaga, porselein, minyak korek api.⁸⁰

⁷⁹ Bochari, Sanggupri & Kuswiah, Wiwi. *Sejarah Kerajaan Tradisional Cirebon*. Jakarta : CV. Suko Rejo Bersinar, 2001.

⁸⁰ Singgih Tri Sulistyono, *Perkembangan Pelabuhan Cirebon dan Pengaruhnya Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Cirebon 1859--1930*. Tesis Program studi Sejarah Universitas Gadjah Mada, 1994. hal, 54 .