

## STASIUN-STASIUN SCS DI KOTA CIREBON: LOKASI DAN FUNGSINYA

### SCS STATIONS IN CIREBON: THEIR LOCATIONS AND FUNCTIONS

Iwan Hermawan

Balai Arkeologi Jawa Barat, Jalan Raya Cinunuk Km. 17 Cileunyi, Bandung, Jawa Barat  
posel: Iwan1772@gmail.com

Diterima 22 Februari 2020

Direvisi 6 Mei 2020

Disetujui 6 Mei 2020

**Abstrak.** Cirebon merupakan batas barat dari konsesi yang diperoleh Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS) dalam membangun dan mengoperasikan kereta api kelas tiga atau trem, sedangkan batas timurnya adalah kota Semarang. Permasalahan yang diangkat pada tulisan ini adalah bagaimana keterkaitan antara penempatan Stasiun SCS di kota Cirebon dengan fungsinya sebagai stasiun akhir. Penelitian ini bertujuan memahami keterkaitan antara lokasi dan fungsi Stasiun SCS sebagai stasiun akhir. Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif analisis, dengan pendekatan keruangan. Pengumpulan data dilakukan melalui studi pustaka dan arsip, serta pengamatan lapangan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penempatan Stasiun Kereta Api SCS di Kota Cirebon terintegrasi dengan keberadaan pelabuhan. Kondisi ini menunjukkan lebih jauh bahwa penempatan Stasiun SCS di Kota Cirebon dipengaruhi oleh aspek ekonomi yang menjadi tujuan pembangunan jalur-jalur kereta api oleh SCS.

Kata kunci: SCS, konsesi, stasiun kereta api, pelabuhan, aspek ekonomi, jalur kereta api

**Abstract.** Cirebon is the western boundary of the concession obtained by the Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS) in constructing and operating a third-class train or tram, whereas the eastern border is Semarang. The issue of this research concerned with the connection between the placement and function of SCS Stations in Cirebon as final stations. The research aimed to comprehend the connection between the location and function of SCS Stations as final stations. The research method used was descriptive analysis with a spatial approach. Data collection was carried out by literature and archive study, and field observations. Research results indicate that the placement of the SCS Train Stations in Cirebon was integrated with the existence of a harbor. Such condition suggest further that the placement of SCS stations in Cirebon was influenced by economic aspects which were the objectives of the development of railroad lines by SCS.

Keywords: SCS, concession, train station, harbor, economic aspect, railroad line

## PENDAHULUAN

Cirebon merupakan salah satu kota pelabuhan di Pulau Jawa yang memiliki posisi strategis. Lokasinya yang strategis menjadikan Cirebon berkembang sebagai kota dagang yang terkenal dan keberadaannya sudah dikenal jauh sebelum kedatangan bangsa Eropa ke Nusantara. Awal abad ke-16 Masehi (M) Cirebon sudah dikenal sebagai pusat perdagangan terutama untuk komoditas beras dan hasil bumi yang diekspor ke Malaka (Lubis 2000). Keberadaannya sebagai kota pelabuhan makin kuat ketika diberlakukannya politik tanam paksa. Berbagai komoditas pertanian, perkebunan, dan kehutanan dikirim melalui Pelabuhan Cirebon ke berbagai wilayah di Nusantara dan ke berbagai belahan dunia lainnya. Produk gula merupakan komoditas yang paling banyak dikirim dari Pelabuhan Cirebon. Hal ini disebabkan wilayah Karesidenan Cirebon merupakan salah satu wilayah di Pulau

Jawa yang menjadi pengembangan perkebunan tebu.

Dengan meningkatnya hasil pertanian dan perkebunan dan lakunya komoditas tersebut di pasaran dunia tidak diimbangi dengan pengangkutan yang memadai, banyak komoditas ekspor menjadi rusak atau busuk di gudang-gudang penampungan. 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. Seperti petani kopi di Malang yang umumnya membutuhkan waktu lama untuk mengangkut kopi dari daerah pedalaman ke onderdistrik kota dan selanjutnya dikemas untuk dikirim ke Pelabuhan Surabaya (Hudiyanto 2015).

Guna mempercepat aliran barang dari gudang-gudang penampung ke pelabuhan, dibangunlah moda transportasi massal yang mampu mengangkut barang dalam jumlah besar serta tepat waktu sampai tujuan, yaitu kereta api (Hendro 2014; Makkelo 2017). Pemilihan

dikembangkannya angkutan kereta api karena berdasarkan pengalaman di Eropa, keberadaannya mampu mengatasi permasalahan pengangkutan barang secara massal. Barang yang dapat diangkut kereta api jumlahnya berpuluh kali lipat dibanding jika diangkut dengan gerobak yang dihela oleh hewan. Keberadaan sarana transportasi tersebut dapat mendukung keberhasilan politik tanam paksa yang diberlakukan Belanda di tanah Jawa pada abad ke-19 M. Di sisi lain, keberadaan kereta api juga dapat dimanfaatkan untuk memperlancar mobilitas pasukan militer. Hal ini tercermin dalam salah satu syarat pemberian konsesi pembangunan jalur kereta api Semarang–Solo–Yogyakarta kepada pihak swasta. Syarat tersebut adalah pembangunan rel agar disesuaikan dengan arahan Menteri Urusan Jajahan Hindia Belanda, Fransen van De Putte yang menginginkan jalur kereta api Semarang–Solo–Yogyakarta diperluas dengan lintas cabang di Kedungjati menuju Ambarawa. Permintaan ini didasarkan bahwa di Ambarawa terdapat Benteng Willem I yang mempunyai arti penting bagi militer Belanda (Tim Telaga Bakti Nusantara 1997). Pembangunan Kereta Api Aceh atau *Atjehtram* sangat berperan penting dalam pendudukan Aceh oleh Belanda karena pengangkutan pasukan Belanda dan peralatan tempurnya dilakukan dengan menggunakan kereta api atau *Atjehtram* (Usman dan Rachmatsyah 2017).

Pembangunan perkeretaapian di wilayah Cirebon dimulai dengan pembangunan dan pengoperasian jalur kereta api Semarang- Cirebon oleh Perusahaan Kereta Api Swasta, NV. *Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij* (SCS) yang resmi beroperasi pada tahun 1897. Perusahaan Kereta Api SCS merupakan perusahaan kereta api yang memperoleh konsesi Pembangunan dan Pengoperasian Kereta Api dari Semarang sampai Cirebon setelah mengambil alih hak konsesi tersebut dari *Java Stoomtram Maatschappij* (JSM) anak Perusahaan BOS (*Bataviasche Oosterspoorweg Maatschappij*). Jalur ini dibangun melewati dan atau memasuki kawasan pabrik gula yang banyak terdapat di daerah konsesi dari Semarang sampai Cirebon dan mengangkut gula dari pabrik gula tersebut ke pelabuhan sehingga jaringan SCS dikenal dengan sebutan *Suikerlijn* atau jalur gula (Raap 2017). Pada tahun 1901 SCS memperpanjang jalur kereta api ke pinggiran Cirebon, yaitu dengan membuka

jalur kereta api Cirebon–Kadipaten sepanjang 48 km. Sama dengan Pembangunan jalur kereta api Semarang–Cirebon, jalur kereta api Cirebon–Kadipaten difokuskan sebagai alat angkut gula dari pabrik gula yang banyak berdiri di sepanjang jalur kereta api antara Cirebon-Kadipaten. Saat ini sebagian jalur kereta api yang dibangun SCS menjadi jalur nonaktif akibat dihentikannya operasional kereta api di jalur tersebut (Hermawan 2017). Jalur kereta api SCS yang masih aktif adalah lintas utama Cirebon–Semarang sepanjang 222 km.

Keberadaan jalur-jalur kereta api di Pulau Jawa, baik yang masih beroperasi maupun yang sudah mangkrak atau jalur mati atau jalur nonaktif merupakan bukti hubungan antar-wilayah dengan menggunakan moda transportasi massal sudah digagas sejak dahulu. Keberadaan moda angkutan massal kereta api tersebut tidak terlepas dari efektivitas dan efisiensi dalam pengembangan industri di Nusantara pada masa itu. Kondisi tersebut juga berpengaruh pada pertumbuhan wilayah di sepanjang jalur kereta api, terutama di daerah sekitar stasiun. Hal ini karena faktor pendorong perubahan wilayah adalah lancarnya hubungan antarwilayah (Bintarto 1977) dan wilayah yang dilalui jalur kereta api serta dibangun tempat perhentian menjadi lokasi strategis dan menjadi pusat pertumbuhan baru. Pada jalur kereta api Rangkasbitung–Labuan, keberadaan perhentian kereta api merupakan hal penting untuk perjalanan kereta api. Perhentian kereta api juga menjadi pusat-pusat aktivitas masyarakat, terutama aktivitas ekonomi. Kondisi ini tampak pada keberadaan pasar di hari-hari tertentu yang lokasinya di sekitar stasiun atau perhentian (Hermawan 2015). 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 (Darini dkk. 2014).

Pembangunan Pelabuhan Cirebon secara besar-besaran yang dilakukan seiring dengan dicanangkannya pelabuhan tersebut menjadi pelabuhan ekspor-impor pada akhir abad ke-19 M mendorong berdirinya banyak perusahaan jasa dan perdagangan di Cirebon. Di sisi lain pemerintah *Gemeente of Cheribon* juga mengelola 10 pasar, yaitu Pasar Kanoman, Pasar Kasepuhan, Pasar Balong, Pasar Kejaksan, Pasar Pekiringan, Pasar Pagi, Pasar Talang, Pasar Ikan

Kesambi, Pasar Kanggraksan, dan Pasar Lawanggada (Hendro 2014). Pertumbuhan tersebut tidak lepas dari kemudahan akses transportasi yang menghubungkan Cirebon, baik dengan kota-kota lain di Pulau Jawa maupun dengan luar Jawa, salah satunya moda kereta api.

Cirebon sebagai titik pertemuan dua perusahaan kereta api merupakan salah satu kota strategis dan mempunyai aksesibilitas yang tinggi. Hal ini karena selain titik pertemuan jalur kereta api yang dikelola SCS dan *Staatsspoorwagen* (SS), Cirebon juga menjadi salah satu kota yang dilalui oleh jalan raya pos yang dibangun Daendels serta memiliki pelabuhan internasional. Sebagai titik pertemuan dua perusahaan kereta api, Cirebon memiliki dua stasiun besar yang berfungsi sebagai stasiun antara dan stasiun akhir.

Sebagai maskapai milik pemerintah, SS menjadikan Cirebon sebagai salah satu kota yang dilalui jaringan kereta api miliknya. Di Kota Cirebon SS membangun stasiun yang representatif dan menjadi stasiun akhir perjalanan kereta api Batavia–Cirebon di Kejaksan. Setelah jalur tersebut terhubung dengan Kroya, Stasiun Cirebon SS menjadi stasiun antara. Berdasarkan ukurannya, Stasiun Kereta Api Kejaksan atau Stasiun *Cheribon* SS merupakan stasiun besar dengan bangunan megah dan memiliki kesan monumental pada masanya (Wardhani 2014). Sebagai stasiun besar, Stasiun Kejaksan juga dilengkapi dengan depo lokomotif, lengkap dengan putaran lokomotif (*round table*). Fasilitas depo tersebut ditujukan untuk menunjang perjalanan kereta api SS yang melalui Stasiun Cirebon Kejaksan.

Perusahaan kereta api lainnya yang beroperasi di Cirebon adalah SCS. Perusahaan kereta api ini membangun dan mengoperasikan kereta api kelas 3 atau trem dari Semarang sampai Cirebon. Guna menunjang operasional kereta api, perusahaan membangun banyak stasiun dari mulai Semarang sampai Cirebon. Di Kota Cirebon, SCS membangun stasiun di Prujakan dan di lingkungan Pelabuhan Cirebon. Selain dua stasiun tersebut, pada awal pengoperasian kereta api, SCS juga merencanakan pembangunan Stasiun Cangkol yang letaknya tidak jauh dari Pelabuhan Cirebon. Tujuan pembangunan Stasiun Cangkol adalah sebagai stasiun akhir yang memiliki fasilitas lengkap penunjang perjalanan kereta api, terutama fasilitas pemeliharaan dan perbaikan lokomotif.

Berdasarkan uraian tersebut, perlu dilakukan kajian mendalam berkenaan dengan penempatan Stasiun SCS di Kota Cirebon yang berfungsi sebagai stasiun akhir.

Keberadaan stasiun, dengan berbagai tingkatan atau kelasnya merupakan suatu hal penting bagi kereta api karena di stasiun kereta api berhenti untuk berbagai alasan. Demikian pula dengan penempatan stasiun akan didasarkan pada kebutuhan dan fungsi dari stasiun tersebut. Kondisi ini akan berkaitan dengan fasilitas yang dibangun untuk melayani perjalanan kereta api. Di Cirebon, sebagai kota ujung konsesi yang diperoleh, SCS membangun stasiun akhir yang melayani perjalanan kereta api dari Semarang sampai Cirebon.

Permasalahan yang diangkat pada tulisan ini adalah bagaimana keterkaitan antara penempatan Stasiun SCS di Kota Cirebon dan fungsinya sebagai stasiun akhir? Tujuan dari penulisan ini adalah untuk menjawab permasalahan yang diajukan, yaitu keterkaitan antara lokasi stasiun dan fungsi stasiun SCS di Cirebon sebagai stasiun akhir.

## METODE

Guna menjawab permasalahan dan mencapai tujuan yang ingin dicapai, digunakan metode deskriptif analisis. Data yang diperoleh dideskripsi selanjutnya dianalisis dengan menggunakan pendekatan keruangan (Sumatmadja 1988). Pendekatan keruangan digunakan untuk mengetahui keterkaitan antarruang dan di dalam ruang, yaitu ruang stasiun dengan Pelabuhan Cirebon.

Data pada tulisan ini merupakan bagian dari hasil penelitian arkeologi tentang perkeretaapian di Cirebon yang dilaksanakan oleh Balai Arkeologi Jawa Barat pada tahun 2017, 2018, dan 2019. Pengumpulan data dilakukan melalui pengamatan lapangan dan studi pustaka, termasuk studi arsip dan peta kota Cirebon awal abad ke-20 M (Hermawan 2017; 2018; 2019). Pengamatan lapangan dilakukan guna mengetahui kondisi terkini stasiun-stasiun yang dibangun SCS di Cirebon. Penggunaan data arsip Kota Cirebon pada masa kolonial Belanda dan peta Kota Cirebon pada awal abad ke-20 M dilakukan guna mengetahui kondisi tata ruang Kota Cirebon pada

masa kolonial Belanda ketika kereta api mulai beroperasi di wilayah Cirebon

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Pembangunan stasiun kereta api akan didasarkan pada pertimbangan lokasi stasiun, jarak antarstasiun, dan fungsi stasiun. Dasar pertimbangan tersebut akan berpengaruh pada ukuran luas stasiun, bentuk bangunan, dan fasilitas perkeretaapian yang disediakan. Berdasarkan lokasi stasiun, penempatan stasiun kereta api dapat dibagi menjadi dua, yaitu stasiun awal-akhir dan stasiun antara. Stasiun awal-akhir merupakan stasiun yang dibangun di titik awal atau titik terakhir konsesi, sedangkan stasiun antara adalah stasiun yang dibangun di sepanjang jalur kereta api antara stasiun awal sampai stasiun akhir. Berdasarkan kelas stasiun, pada masa

kolonial Belanda stasiun kereta api dibagi menjadi *Station*, *Stoppen/Halte*, *Stopplaast*, *Onbemand Stopplaast*, dan *Bemand Stopplaast* (Hermawan 2015).

**Tabel 1** Istilah Perhentian Kereta Api sampai Tahun 1942

Singkatan	Jenis Stasiun	Pengertian
St.	<i>Station</i>	Stasiun besar
H.	<i>Stoppen/Halte</i>	Stasiun kecil
S/Spa.	<i>Stopplaast</i>	Perhentian
Osp	<i>Onbemand Stopplaast</i>	Perhentian tidak dilayani petugas ( <i>unmanned</i> )
Bsp	<i>Bemand Stopplaast</i>	Perhentian dilayani petugas

Sumber: Hermawan 2015



**Keterangan:** Kode stasiun CNP = Stasiun Cirebon Prujakan (atau Stasiun Cirebon SCS); kode stasiun CN = Stasiun Cirebon (atau Stasiun Kejaksan SS)

Sumber: <http://maps.library.leiden.edu> disesuaikan oleh penulis

**Gambar 1** Peta Kota Cirebon tahun 1918 dan Perletakan Stasiun Kereta Api

Sebagai perusahaan kereta api yang mempunyai konsesi pembangunan dan pengoperasian kereta api kelas 3 (trem) dari Semarang sampai Cirebon, SCS di Kota Cirebon membangun stasiun sebagai perhentian akhir perjalanan kereta api dari Semarang. Terdapat dua stasiun yang dibangun SCS di Kota Cirebon, yaitu Stasiun Cirebon SCS atau Stasiun Cirebon Prujakan (kode stasiun CNP) dan Stasiun Cirebon Pelabuhan (kode stasiun CNH), serta satu lokasi yang direncanakan akan dibangun stasiun akhir, yaitu Stasiun Cangkol. Stasiun Cangkol tidak jadi dibangun akibat krisis keuangan yang menimpa perusahaan. Saat ini Stasiun Kereta Api SCS yang masih aktif di Kota Cirebon adalah Stasiun Cirebon Prujakan (CNP).

### Stasiun Cirebon Prujakan (CNP)

Stasiun Cirebon Prujakan (CNP) merupakan salah satu stasiun besar yang dibangun di

Cirebon, selain Stasiun Cirebon Kejaksan (kode stasiun CN). Stasiun Cirebon Prujakan terletak di Jalan Nyi Mas Gandasari, Pekalangan, Kecamatan Pekalipan, Kota Cirebon ([Gambar 2](#)). Bangunan stasiun dibangun pada tahun 1914 oleh perusahaan kereta api swasta SCS yang memperoleh konsesi pembangunan jalur kereta api Semarang–Cirebon. Stasiun ini pada masa kolonial Belanda dikenal dengan nama Stasiun Cirebon SCS. Jalur ini merupakan jalur trem (kereta api kelas 3) yang resmi beroperasi pada tahun 1897. Berdasarkan bentuknya, walau merupakan stasiun akhir bagi perjalanan Trem SCS, Stasiun Cirebon Prujakan (CNP) merupakan stasiun yang berbentuk stasiun sejajar atau stasiun terusan. Hal ini tampak pada bentuk bangunan yang memanjang utara - selatan dengan pintu masuk stasiun berada di sisi timur stasiun. Peron stasiun berada di sisi barat stasiun.



Sumber: Dok. Balar Jawa Barat, 2019

**Gambar 2** Stasiun Cirebon Prujakan

Sebelum tahun 1914, operasional kereta api SCS dilakukan di Stasiun Cirebon Prujakan lama yang berlokasi di sebelah timur dari stasiun

Cirebon Prujakan sekarang. Berdasarkan peta Cirebon tahun 1918 ([Gambar 1](#)), lokasi Stasiun Cirebon SCS berada di kompleks pergudangan

sekarang. Pembangunan stasiun ini didasarkan pada kebutuhan sarana penunjang perjalanan kereta api milik SCS. Bangunan stasiun Cirebon SCS yang lama dilengkapi dengan gudang-gudang komoditas, terutama untuk komoditas gula yang diangkut trem SCS dari pabrik-pabrik gula di sepanjang jalur kereta api antara Semarang–Cirebon. Dari gudang-gudang tersebut, barang-barang diangkut ke pelabuhan dengan menggunakan gerobak dan pedati ke pelabuhan untuk selanjutnya dimuat ke kapal-kapal dagang

yang sudah menunggu di Pelabuhan Cirebon. Pada [gambar 1](#), antara Stasiun Cirebon Prujakan (Cirebon SCS) lama dan Pelabuhan Cirebon dihubungkan jalan darat yang lurus mengarah ke pelabuhan. Ketiga jalan tersebut adalah Jalan Pekiringan, Jalan Pasuketan, dan Jalan Pabean, yang muaranya adalah pintu masuk kawasan pelabuhan (sekarang Pintu I Pelabuhan Cirebon). Jarak antara gudang Stasiun Cirebon Prujakan dan pintu gerbang pelabuhan adalah sejauh 2 km.



Sumber: Raap 2017

**Gambar 3** Stasiun Cirebon SCS lama tahun 1910

Sejak dioperasikan, angkutan utama trem SCS adalah gula yang diangkut dari pabrik-pabrik gula ke pelabuhan. Selain itu, trem SCS juga mengangkut penumpang dan barang angkutan lainnya ([Gambar 3](#)). Guna meningkatkan pelayanan, terutama untuk mengantisipasi jumlah permintaan pengiriman barang yang terus meningkat tiap tahun serta jumlah penumpang yang juga terus meningkat, direksi SCS

mempertimbangkan pemisahan pelayanan penumpang dan barang. Pentingnya peningkatan pelayanan untuk penumpang makin kuat ketika pada tahun 1912, kereta api negara (SS) resmi beroperasi dan menjadikan kawasan Kejaksan sebagai lokasi pembangunan stasiunnya di Cirebon. Pembangunan stasiun baru yang lebih luas dilakukan oleh SCS dan mengambil lokasi di sebelah barat Stasiun Prujakan lama. Pada tahun

1914 stasiun ini resmi beroperasi dan dikenal dengan sebutan Stasiun *Cheribon West* (Hariyadi 2016). Sejak saat itu aktivitas Stasiun Cirebon SCS, terutama pelayanan penumpang beralih dari Stasiun Prujakan lama ke Stasiun *Cheribon West*.

Lokasi Stasiun Cirebon SS dan Stasiun Cirebon SCS hanya terpaut 1 km, tetapi kedua stasiun tersebut tidak terhubung secara langsung sehingga membuat kesulitan penumpang yang akan melanjutkan perjalanan ke Batavia atau ke Semarang. Penumpang harus pindah stasiun dengan cara menggunakan transportasi darat berupa dokar atau kereta kuda. Kesulitan penumpang tersebut berlangsung sampai dibangunnya rel cabang dari Stasiun Cirebon SS ke Stasiun Cirebon SCS pada tahun 1914. Terhubungnya Stasiun Cirebon SS dengan Stasiun Cirebon SCS menjadikan penumpang dari Batavia tujuan Semarang bisa langsung turun di Stasiun Cirebon SCS untuk selanjutnya melanjutkan perjalanan dengan menggunakan kereta api SCS menuju Semarang. Sebaliknya, penumpang dari Semarang tujuan Batavia dapat langsung pindah kereta SS di Stasiun Cirebon SCS.

Guna meningkatkan kecepatan perjalanan kereta api dan peningkatan pelayanan penumpang tujuan Semarang-Cirebon, SCS pada tahun 1912–1921 melakukan perubahan jalan trem menjadi jalan kereta api dan membangun jalur pintas dari Waruduwur sampai Losari yang sebelumnya memutar melalui pabrik gula (Hariyadi 2016).

### Stasiun Cirebon Pelabuhan

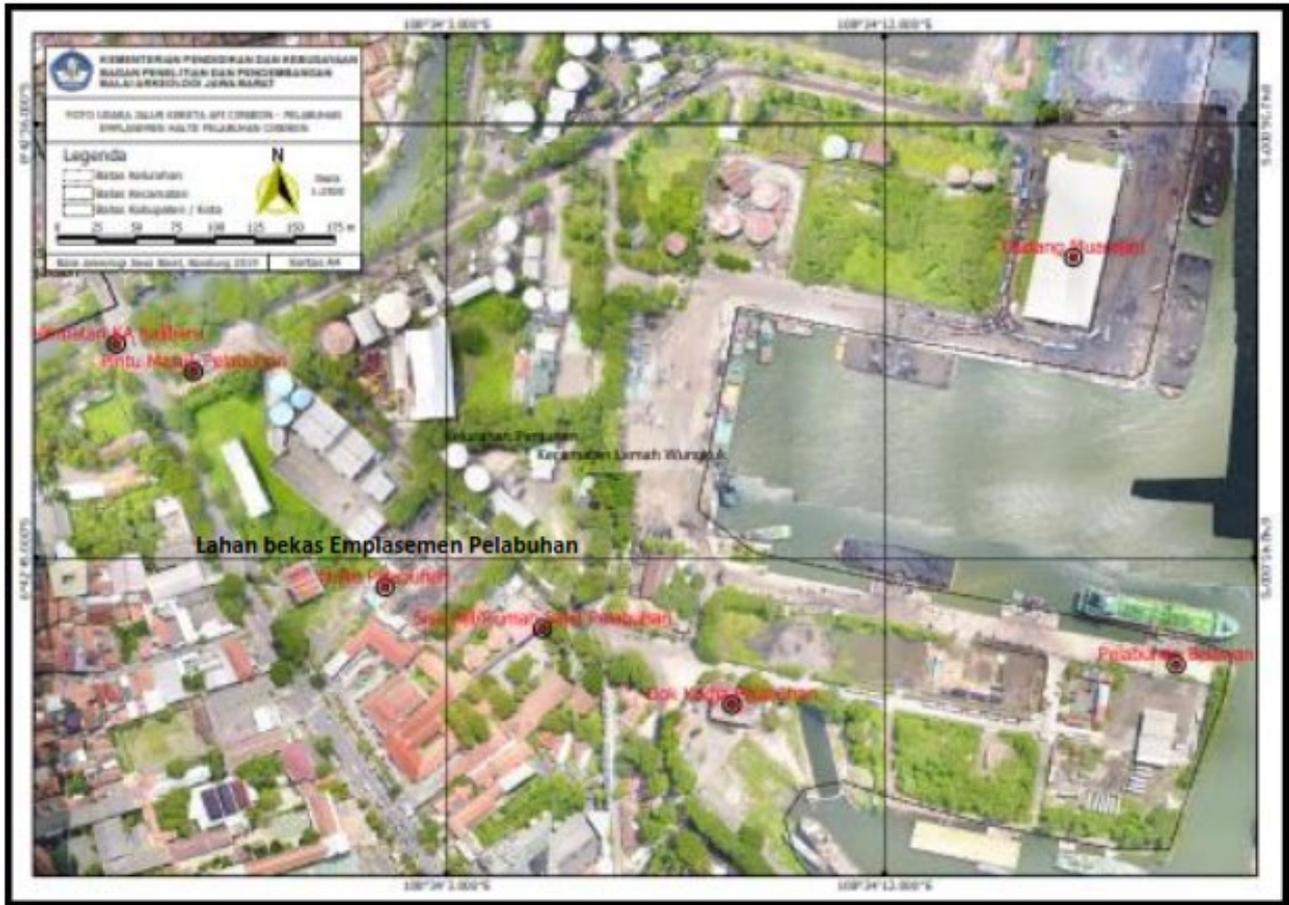
Pelabuhan Cirebon dan Semarang yang merupakan pelabuhan utama di jalur kereta api Semarang–Cirebon pada akhir abad ke-19 M telah siap menjadi Pelabuhan Samudera dengan segala fasilitas yang tersedia. Potensi tersebut mendorong NV. SCS untuk memperluas jaringan kereta api ke kompleks pelabuhan. Tahun 1896 NV. SCS mengajukan permohonan pemasangan rel ke Pelabuhan Cirebon dan Semarang, dan pada Februari 1897 mengajukan permohonan untuk Pelabuhan Pekalongan. Meskipun permohonan sudah sejak awal diajukan, pemerintah belum segera memutuskan permohonan tersebut. Hal ini disebabkan kesiapan lahan pelabuhan dan manajemen pelabuhan belum siap menerima kontak secara langsung jaringan rel dan transportasi darat lainnya. Setelah

melalui pembicaraan panjang antara NV. SCS dan manajemen pelabuhan akhirnya permohonan tersebut disetujui pemerintah melalui peraturan baru untuk NV. SCS, yaitu *Besluit van gouverneur Generaal 26 Juli 1899 No. 53* pada bulan Juli 1899 yang salah satu ketentuannya menjelaskan bahwa cabang-cabang ke pelabuhan merupakan bagian dari jalur trem Semarang–Cirebon. Berdasarkan peraturan tersebut, SCS membangun lintas cabang dari Stasiun Cirebon ke pelabuhan, tetapi pemasangan rel tersebut bersifat sementara sampai ada keputusan selanjutnya dari pemerintah. Hal ini disebabkan Stasiun Cirebon merupakan titik pertemuan antara jaringan rel milik SCS dan jaringan milik SS, dan pihak SS tidak memberi kepastian tentang penggunaan rel tersebut secara bersama. Rel yang dipasang SCS membentang dari Stasiun Cirebon sampai di sepanjang pergudangan pelabuhan yang dibangun SCS sebagai tempat penimbunan komoditas yang diangkutnya. Setelah ada keputusan SS tidak membangun jalur rel ke pelabuhan dan disarankan untuk penggunaan rel secara bersama. Akibat perbedaan rel yang digunakan, mengingat rel SCS adalah rel trem, maka kesepakatan yang dijalin antara SCS dan SS adalah kesepakatan pengangkutan barang dari stasiun Cirebon ke pelabuhan atau sebaliknya. Barang komoditas yang diangkut gerbong SS dipindah ke gerbong SCS untuk selanjutnya dibawa ke kompleks pelabuhan (Marihandono et al. 2016).

Berdasarkan uraian tersebut, percabangan kereta api dari Stasiun Cirebon SCS ke Pelabuhan Cirebon dan jalur rel di lingkungan Pelabuhan Cirebon dibangun dan dioperasikan pada tahun 1899. Demikian pula dengan pembangunan dan pengoperasian Stasiun Cirebon Pelabuhan terjadi pada tahun 1899 (Oegema 1982). Stasiun Cirebon Pelabuhan saat ini sudah dihancurkan rata dengan tanah semenjak percabangan kereta api menuju pelabuhan dari Stasiun Cirebon dihentikan operasionalnya akibat kalah bersaing dengan moda angkutan darat lainnya. Hasil pengamatan lapangan di lingkungan pelabuhan, lokasi bekas Stasiun Kereta Api Cirebon Pelabuhan (CNH) adalah di Jalan Sisingamangaraja sekarang, tepatnya sebelah utara Rumah Sakit Pelabuhan Cirebon pada koordinat 6° 42' 45,410" Lintang Selatan dan 108° 34' 1,590" Bujur Timur. Semenjak kereta api sudah tidak melayani lagi jalur ke Pelabuhan Cirebon, Stasiun Cirebon

Pelabuhan tidak terpelihara dan saat ini sudah tidak ada wujud bangunannya, serta sudah tidak ditemukan lagi jejak tinggalan perkeretaapian di lokasi tersebut. Kondisi sekarang menunjukkan lahan bekas emplasemen Stasiun Cirebon

Pelabuhan difungsikan sebagai tempat parkir truk di dalam lingkungan Pelabuhan Cirebon, bagian dari Rumah Sakit Pelabuhan dan lahan kosong yang difungsikan sebagai tempat penimbunan barang bekas (Gambar 4).



Sumber: Dok. Balai Arkeologi Jawa Barat, 2019

**Gambar 4** Foto Udara Lahan bekas Emplasemen Stasiun Cirebon Pelabuhan

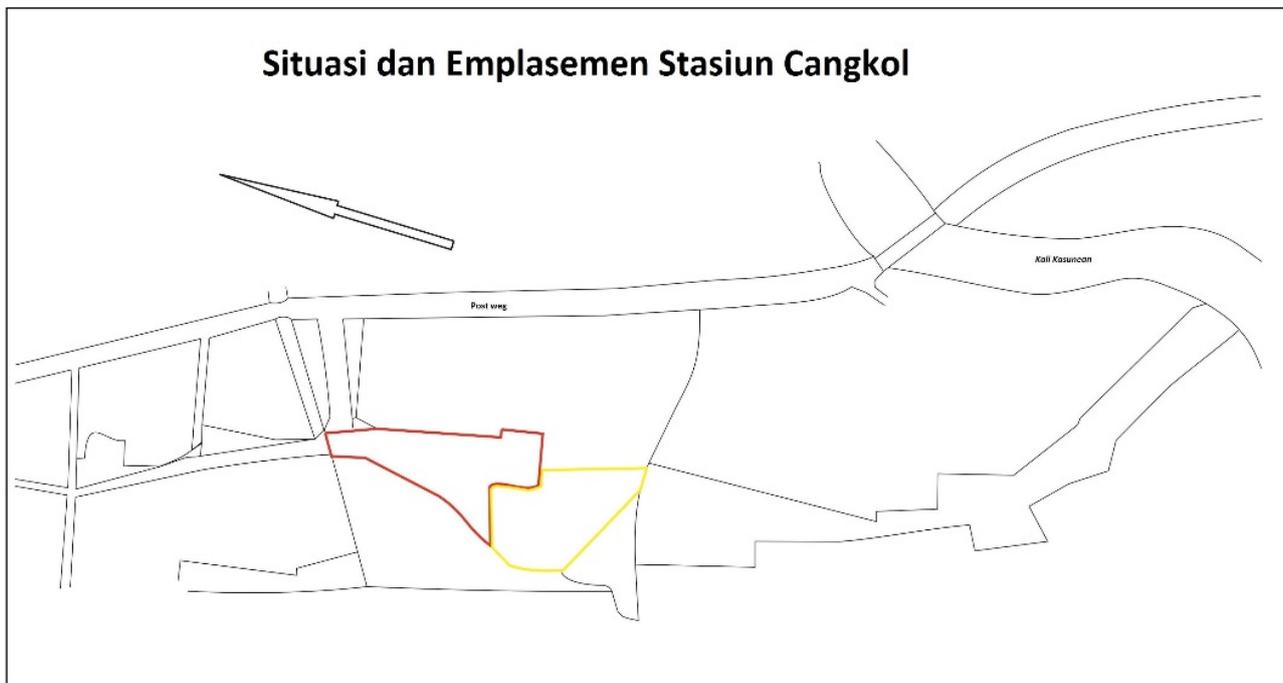
### Rencana Depo Cangkol

Pada operasional kereta api diperlukan emplasemen yang merupakan kompleks stasiun lengkap sebagai titik sentral operasional aktifitas transportasi. NV. SCS memiliki sejumlah emplasemen yang tersebar antara Semarang-Cirebon. pembangunan emplasemen SCS di kota Cirebon dilakukan setelah emplasemen Semarang dan Tegal berhasil diselesaikan. Untuk mewujudkan pembangunan emplasemen di Kota Cirebon, dilakukan orientasi lapangan selama tiga tahun. Hasil orientasi lapangan tersebut pada tahun 1896 direkomendasikan lokasi emplasemen yang tepat adalah di dekat aliran Sungai Kasunean dengan pertimbangan, lokasinya dekat dengan Pelabuhan Cirebon.

Pembebasan lahan mulai dilakukan pada bulan Mei 1896 di Desa Cangkol. Pada tahap pertama lahan seluas 4.685 m<sup>2</sup> dan 3.200 m<sup>2</sup> dibeli perusahaan dari penduduk setempat. Kedua lahan tersebut bersama lahan milik pemerintah (*gouvernement ground*) digabung menjadi lahan yang disiapkan untuk emplasemen. Kebutuhan akan lahan untuk bakal emplasemen masih kurang dan lokasi yang akan digunakan tersebut berada di Desa Kasunean yang merupakan *wewengkon* Sultan Sepuh, Cirebon, Direksi SCS mengirimkan surat kepada Sultan Sepuh pada tanggal 11 Juli 1896 dengan nomor surat 121/A. Surat tersebut berisi maksud dari Perusahaan SCS untuk meminjam lahan milik Sultan Sepuh di Kasunean untuk dijadikan kompleks Stasiun Cirebon. Peminjaman lahan direncanakan selama 99 tahun (selama konsesi berlangsung).

Permohonan tersebut dikabulkan oleh Sultan Sepuh, sehingga keseluruhan lahan yang diperoleh SCS ditambah lahan yang diperoleh dari Sultan Sepuh seluas 8.444 m<sup>2</sup>. Setelah hampir 10 tahun Lahan yang diperoleh dari Sultan Sepuh diukur kembali dan pada tanggal 20 Agustus 1907 kadaster menegaskan bahwa tanah tersebut dipinjam SCS dari Sultan Sepuh untuk kepentingan pembangunan emplasemen Cangkol ([Gambar 5](#)). Akibat krisis yang diderita SCS dan perusahaan kereta api lainnya sebagai dampak dari Perang Dunia I, pada awal tahun 1918 NV.

SCS bermaksud melepas Emplasemen Cangkol dan menjual lahan miliknya serta mengembalikan lahan yang dipinjam. Salah satu lahan tersebut adalah lahan yang dipinjam dari Sultan Sepuh di Desa Kasunean. Pengembalian lahan milik Sultan Sepuh tersebut tercatat pada surat kepala eksploitasi NV. SCS di Tegal kepada komisaris perusahaan di Belanda tertanggal 28 Juni 1918 Nomor B 71 A 30. Proses pengembalian terjadi pada bulan Mei 1919 dan sejak tahun 1932 Emplasemen Cangkol sudah tidak ada fisiknya ([Marihandono dkk. 2016](#)).



Sumber: [Marihandono et al. 2016: 110](#)

**Gambar 5** Rencana Depo Cangkol, garis kuning adalah batas lahan yang dipinjam dari Sultan Sepuh (Digambar ulang dengan penyesuaian)

Akibat tidak berlanjutnya pembangunan Emplasemen Cangkol, aktivitas perkeretaapian SCS di Cirebon berpusat di Stasiun Cirebon Prujakan atau Stasiun *Cheribon West*. Sebagai penunjang perjalanan kereta api di lingkungan Stasiun Cirebon Prujakan dibangun depo lokomotif, sekarang Balai Yasa Mekanik PT KAI. Hasil penelitian menunjukkan bahwa di lokasi rencana Emplasemen Stasiun Cangkol tidak ditemukan tinggalan arkeologis berkaitan dengan fasilitas perkeretaapian yang biasanya terdapat di emplasemen stasiun utama. Namun, sisa emplasemen stasiun masih dapat dikenali dari jalan lingkungan di kawasan tersebut. Kelokan jalan di kawasan tersebut mirip dengan kelokan rel simpang kereta api di emplasemen stasiun. Saat

ini, kawasan tersebut merupakan daerah permukiman padat yang bercampur dengan kawasan pergudangan, terutama gudang barang kebutuhan rumah tangga.

### Penempatan Stasiun SCS

Stasiun atau perhentian kereta api ditempatkan di lokasi-lokasi tertentu sesuai dengan kebutuhan perjalanan kereta api. Makin banyak fungsi yang diemban satu stasiun, makin besar ukuran dan tipe stasiun dengan fasilitas yang makin beragam. Perusahaan kereta api SCS membangun stasiun di Cirebon sebagai stasiun akhir perjalanan kereta api pada rute Semarang–Cirebon, maka berbagai fasilitas penunjang

perjalanan kereta api dibangun. Pada Peta Kota Cirebon tahun 1918 ([Gambar 1](#)), Stasiun Cirebon SCS juga dilengkapi dengan depo pemeliharaan lokomotif yang lokasinya di selatan stasiun.

Perusahaan kereta api SCS membangun jalur kereta api Semarang–Cirebon lebih ditujukan untuk memfasilitasi pengangkutan komoditas gula dari pabrik-pabrik gula yang banyak terdapat di antara Semarang–Cirebon ke pelabuhan. Berkenaan dengan hal tersebut, stasiun akhir di Kota Cirebon harus di dalam kompleks pelabuhan atau sekurangnya mempunyai akses yang cepat ke pelabuhan. Fokus utama angkutan kereta api SCS adalah barang (komoditas gula), maka pergudangan menjadi salah satu fasilitas yang dibangun di lingkungan stasiun. Gudang tersebut berupa gudang tertutup dan gudang terbuka. Gudang-gudang tersebut dibangun sebagai tempat penyimpanan sementara barang-barang yang akan dikapalkan atau sebagai tempat penyimpanan barang-barang impor yang akan dikirim ke pedalaman.

Berdasarkan peta Kota Cirebon tahun 1918, lokasi Stasiun Cirebon SCS lama berada di lokasi pergudangan stasiun saat ini atau arah timur dari bangunan stasiun sekarang. Lokasi stasiun lama berjarak kurang lebih 2 km dari Pelabuhan Cirebon dan dihubungkan oleh jalan dari stasiun sampai pelabuhan. Penempatan Stasiun SCS di luar kawasan pelabuhan disebabkan perusahaan kereta api SCS belum memperoleh izin pembangunan stasiun di lingkungan pelabuhan ketika jalur kereta api Semarang–Cirebon terhubung dan resmi melayani penumpang pada tahun 1897. Keluarnya izin pembangunan stasiun dan jalur rel kereta api di lingkungan pelabuhan mendorong SCS untuk membangun jalur kereta api dari stasiun Cirebon SCS ke lingkungan pelabuhan dan sekaligus membangun halte di Pelabuhan Cirebon. Dengan terhubungnya Stasiun Cirebon SCS dengan halte pelabuhan, barang-barang yang diangkut oleh trem SCS tidak lagi dibongkar di stasiun Cirebon SCS tetapi langsung diangkut ke gudang-gudang di Pelabuhan Cirebon.

Dengan gagalnya pembangunan Stasiun Cangkol sebagai stasiun akhir di Cirebon, NV. SCS menjadikan Stasiun Cirebon SCS Prujakan atau *Cheribon West* sebagai stasiun utama SCS di Cirebon dan sebagai stasiun akhir. Namun, bentuk bangunan stasiun Cirebon SCS Prujakan adalah bangunan stasiun sejajar. Stasiun sejajar merupakan bentuk stasiun untuk stasiun antara

karena kereta api tidak berhenti di tempat tersebut, tetapi akan melanjutkan ke tujuan berikut. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa Stasiun Cirebon Prujakan walau sebagai stasiun akhir, secara realita perjalanan kereta api/ trem SCS, terutama kereta barang mengakhiri perjalanannya di halte pelabuhan. Saat ini Stasiun Cirebon Prujakan merupakan stasiun besar di wilayah kerja PT Kereta Api Indonesia (PERSERO) Daerah Operasi (KAI DAOP) 3 Cirebon, selain Stasiun Kedjaksan. Stasiun ini menjadi stasiun antara pada rute Jakarta–Semarang.

Berdasarkan uraian tersebut, penempatan Stasiun Cirebon SCS dipengaruhi oleh tujuan dari pembangunan jalur kereta api tersebut, yaitu sebagai angkutan bagi komoditas gula yang dihasilkan oleh pabrik-pabrik gula yang tersebar di sepanjang wilayah konsesi antara Semarang–Cirebon. Stasiun Cirebon SCS dibangun di lokasi yang dekat pelabuhan dan memiliki akses langsung ke pelabuhan serta dermaga dan kompleks pergudangan pelabuhan. Dominasi pengangkutan ke pelabuhan Cirebon oleh NV. SCS tampak dari kerja sama yang dijalin antara SS dengan SCS berupa kesepakatan pengalihan pengangkutan barang komoditas dari Stasiun Cirebon ke pelabuhan demikian pula sebaliknya. Barang-barang impor yang akan diangkut oleh SS akan diangkut oleh gerbong SCS dari pelabuhan ke Stasiun Cirebon dan selanjutnya barang-barang tersebut dipindah ke gerbong milik SS di Stasiun Cirebon.

## **PENUTUP**

Penempatan stasiun atau perhentian kereta api dilakukan di tempat-tempat strategis sesuai dengan maksud dan tujuan dibangunnya jalur kereta api. Pembangunan stasiun akhir merupakan kebutuhan bagi pelayanan perjalanan kereta api di sepanjang wilayah konsesi, sehingga fasilitas penunjang perkeretaapian yang dibangun lebih lengkap dibandingkan stasiun lainnya, karena tidak hanya melayani naik-turun penumpang, tetapi juga melayani perawatan dan perbaikan lokomotif dan gerbong. NV. SCS awalnya bermaksud membangun stasiun akhir di kawasan Cangkol, tetapi tidak dapat direalisasikan akibat krisis keuangan. Pemilihan lokasi stasiun akhir di daerah Cangkol disebabkan lokasi tersebut dapat menunjang aktivitas pengangkutan komoditas oleh trem SCS, yaitu tidak jauh dari kawasan

pelabuhan. NV. SCS akhirnya menetapkan Stasiun Cirebon SCS (Prujukan) sebagai stasiun akhir perjalanan kereta api Semarang–Cirebon dan melengkapinya dengan berbagai fasilitas penunjang perjalanan kereta api. Lokasi Stasiun Cirebon SCS (Prujukan) yang tidak jauh dari Stasiun Cirebon SS di Kejaksan menjadikannya sebagai salah satu stasiun penting bagi SCS dan perjalanan kereta api di Pulau Jawa, karena stasiun Cirebon SCS (Prujukan) menjadi titik sambung perjalanan kereta api di Jalur Pantai Utara Jawa, dari Batavia ke Semarang dan sebaliknya.

## UCAPAN TERIMA KASIH

Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada teman-teman anggota penelitian “Perkeretaapian dan Tata Ruang Kota Cirebon”, yaitu: Octaviadi Abrianto, Revi Mainaki, Acep, Mustaqim Astedja, Aditya Dwi Laksana, Rifki Pradipta Fajri, dan Sudjiyanta. Selain itu, disampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Sumadi, Staf PT KAI DAOP 3 Cirebon yang telah membantu selama kegiatan lapangan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Bintarto, H. R. 1977. *Geografi Desa*. Yogyakarta: U.P. Spring.
- Darini, Ririn, Muji Hartono, Miftahuddin, Eko Ashari, and Yoga Budhi Sulisty. 2014. “Kereta Api di Jawa Tengah dan Yogyakarta Tahun 1864-1930.” *Laporan Penelitian*. Yogyakarta: Universitas Negeri Yogyakarta.
- Hariyadi, Ibnu Murti. 2016. *Arsitektur Banunan Stasiun Kereta Api di Indonesia*. edited by E. Basir. Jakarta: Unit Preservation dan Architecture, PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
- Hendro, E. P. 2014. “Perkembangan Morfologi Kota Cirebon dari Masa Kerajaan Hingga Masa Akhir Kolonial.” *Jurnal Paramita* 24(1):18-27.
- Hermawan, Iwan. 2015. “Penempatan Perhentian Kereta Api pada Jalur Rangkasbitung-Labuan.” *Purbawidya: Journal of Archaeological Research and Development* 4(2):137-49.
- Hermawan, Iwan. 2017. “Kereta Api Jalur Cirebon - Kadipaten: Aksesibilitas Antar Wilayah di Cirebon dan Sekitarnya pada Awal Abad XX.” *Laporan Penelitian Arkeologi*. Bandung: Balai Arkeologi Jawa Barat
- Hermawan, Iwan. 2018. “Keterkaitan Antara Transportasi Kereta Api dengan Perkembangan Wilayah pada Masa Kolonial di Kabupaten Cirebon dan Indramayu, Jawa Barat.” *Laporan Penelitian Arkeologi*. Bandung: Balai Arkeologi Jawa Barat
- Hermawan, Iwan. 2019. “Kereta Api dan Tata Ruang Kota Cirebon, Jawa Barat.” *Laporan Penelitian Arkeologi*. Bandung: Balai Arkeologi Jawa Barat
- Hudiyanto, Reza. 2015. “Kopi dan Gula: Perkebunan di Kawasan Regentschap Malang 1832-1942.” *Sejarah dan Budaya: Jurnal Sejarah, Budaya, dan Pengajarannya* 9(1):96-115.
- Lubis, Nina H. 2000. “Cirebon.” Hlm. 21-48 dalam *Sejarah Kota-kota Lama di Jawa Barat*, edited by N. H. Lubis. Bandung: Alqaprint.
- Makkelo, Ilham Daeng. 2017. “Sejarah Perkotaan: Sebuah Tinjauan Historografis dan Tematis.” *Lensa Budaya: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Budaya* 12(2):83-101.
- Marihandono, Djoko, Harto Juwono, Langgeng Sulisty Budi, and Dyah Iswari. 2016. *Sejarah Kereta Api Cirebon - Semarang, Dari Konsesi Ke Nasionalisasi*. edited by E. Yulianto. Bandung: Aset Non Railway, Direktorat Aset Tanah dan Bangunan PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
- Oegema, J.J.G. 1982. *De Stoomtractie Op Java En Sumatra*. Netherlands: Kluwer Technische Boeken.
- Raap, Oliver Johannes. 2017. *Sepoer Oeap Djawa Tempo Doeloe*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- Sumaatmadja, Nursid. 1988. *Studi Geografi: Suatu Pendekatan dan Analisa Keruangan*. II. Bandung: Alumni.
- Tim Telaga Bakti Nusantara. 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*. Bandung:

Angkasa.

Usman dan Rachmatsyah. 2017. "Kereta Api Sebagai Sarana Transportasi Militer Kolonial Belanda Dalam Perang Aceh (Suatu Kajian Historis Dan Ekonomi di Pantai Timur Aceh Tahun 1900-1942)." Hlm. 587-98 dalam *Prosiding Seminar Nasional Tahunan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri*

*Medan Tahun*. Vol. 1. Medan: Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Medan.

Wardhani, Fifi Lutfia. 2014. "Kajian Kelas Sosial Pada Rumah Pegawai Stasiun Kereta Api Kedjaksan Cirebon 1911-1942." *Purbawidya: Jurnal Penelitian dan Pengembangan Arkeologi* 3(2):141-56.