

KERETA API SCS: ANGKUTAN GULA DI CIREBON*THE SCS RAILWAY: SUGAR TRANSPORTATION IN CIREBON***Iwan Hermawan**

Balai Arkeologi Jawa Barat
Jl. Raya Tagog Cinunuk KM. 17, Cimekar, Cileunyi, Bandung
e-mail: iwan1772@gmail.com

Naskah Diterima: 31 Mei 2020

Naskah Direvisi: 23 Juli 2020

Naskah Disetujui :27 Agustus 2020

DOI: 10.30959/patanjala.v12i2.643

Abstrak

Gula merupakan salah satu komoditas perdagangan penting pada masa kolonial Belanda. Hasil yang berlimpah tidak diimbangi dengan ketersediaan angkutan barang. Minimnya volume angkut dan lamanya waktu tempuh merupakan permasalahan yang dihadapi pengusaha gula. Pengembangan moda transportasi kereta api menjadi jawaban atas permasalahan tersebut. Daya angkut besar dengan waktu tempuh yang lebih cepat menjadi kelebihanannya. Tujuan penelitian ini adalah menguraikan peranan kereta api dalam pengangkutan gula ke pelabuhan di Karesidenan Cirebon. Metode yang dipergunakan, deskriptif analisis. Data dikumpulkan melalui kegiatan studi pustaka dan pengamatan lapangan. Hasil penelitian menunjukkan, jalur kereta api di Karesidenan Cirebon merupakan bagian dari jalur Semarang – Cirebon yang dibangun oleh NV. SCS. Tinggalan perkeretaapian di jalur tersebut menunjukkan terdapat persimpangan ke pabrik gula dari stasiun terdekat. Kesimpulan, pembangunan perkeretaapian di Cirebon pada awalnya ditujukan sebagai angkutan komoditas gula.

Kata kunci: gula, Cirebon, SCS, trem, jalur kereta api non-aktif.

Abstract

Sugar was one of the important trade commodities during the Dutch occupation. The abundant production of sugar disproportionated to the availability of freight transportation. Its consequences, the sugar company was hampered by both the low volumes and and the slow journey time of transported goods. As a result, the development of modes of transport was the solution needed. It would provide the solution based on the maximum payload and highest average speeds. The purpose of this study is to describe the role of railways in transporting sugar industry to the port in the Cirebon Residency. The research method used in the study is descriptive analysis. Research data were derived from library study, and field observations. The results of the study have shown that the railway line in Cirebon Residency was actually a part of the Semarang - Cirebon railway line built by NV. SCS. The disused railroad indicate clearly that there was an intersection to the sugar company from the nearest train station. It concluded that the railway construction in Cirebon was initially intended as the sugar transportation.

Keywords: sugar, cirebon, scs, disused railway.

A. PENDAHULUAN

Gula merupakan salah satu produk unggulan Pulau Jawa di masa kolonial Belanda yang produksinya digenjut untuk memenuhi permintaan dunia yang terus meningkat. Upaya meningkatkan hasil industri perkebunan dan pertanian,

termasuk gula, dilakukan oleh Gubernur Jenderal Van den Bosch melalui kebijakan Tanam Paksa (*cultuurstelsel*) yang merupakan penghidupan kembali sistem eksploitasi masa VOC (Kartodirdjo & Suryo, 1991: 53-54). Melalui kebijakan ini, rakyat dipaksa menanam tanaman yang

dikehendaki pemerintah dengan dipimpin oleh kepala pengawasan pemerintahan lokal (Burger, 1962: 174). Pelaksanaan sistem tanam paksa sebagian besar dilaksanakan di Jawa, hanya sebagian kecil di luar Jawa. Di Jawa sistem ini diberlakukan di delapan belas (18) wilayah karesidenan, yaitu Banten, Priangan, Karawang, Cirebon, Tegal, Pekalongan, Semarang, Jepara, Rembang, Surabaya, Pasuruan, Besuki, Pacitan, Kedu, Bagelen, Banyumas, Madiun, dan Kediri. Terdapat pengecualian, yakni di wilayah Batavia (Jakarta), Buitenzorg (Bogor), dan *Vorstenlanden* (Yogyakarta-Solo) yang mana di daerah tersebut berlaku sistem persewaan (Kartodirdjo & Suryo, 1991: 57). Kebijakan tanam paksa yang mulai diberlakukan tahun 1830 memperoleh keberhasilan, produksi komoditas ekspor mengalami peningkatan. Perbandingan produksi kopi dan gula tahun 1840 mengalami peningkatan 3-4 kali lipat dari tahun 1830 (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 13).

Secara bertahap jenis tanaman yang diwajibkan ketika tanam paksa dihapuskan antara lain indigo, teh, kina (1865), tembakau (1866), gula (1870), dan kopi (1916). Seiring dengan kebijakan tersebut, pihak swasta mulai memainkan peran penting dalam perkebunan di Hindia Belanda. Peran swasta semakin meningkat setelah diterbitkannya UU Agraria tahun 1870 yang menandai era liberalisme di Hindia Belanda. Peran pemerintah mulai tergantikan oleh swasta, kerja paksa diganti menjadi kerja upah, wajib serah tanah diganti dengan sistem sewa (Kartodirdjo & Suryo, 1991: 83).

Peningkatan produksi komoditas ekspor yang dicapai selama sistem tanam paksa maupun liberal melahirkan permasalahan baru, yaitu masalah pengangkutan dari pusat-pusat produksi ke pelabuhan. Pengangkutan tradisional berupa pengangkutan dengan menggunakan pedati, gerobak, dipikul orang atau diangkut dengan menggunakan perahu-perahu kecil menyusuri sungai

memerlukan waktu yang lama mencapai pelabuhan dan volume barang yang diangkut kecil. Kesulitan semakin menjadi ketika musim penghujan yang mana jalan berlumpur dan susah dilalui, demikian pula debit air sungai naik. Kondisi ini menghambat pengiriman komoditas ke negara-negara tujuan. Guna mengatasi permasalahan tersebut, Pemerintah Hindia Belanda melakukan pengerasan dan pelebaran jalan dan membuka jalan-jalan cabang, di lokasi-lokasi tertentu dibangun gudang-gudang penampungan sementara, serta memperbanyak hewan penarik. Pihak perusahaan juga turut terlibat dalam penyediaan alat transportasi dan hewan penariknya (Susatya, 2008: 8). Para petani kopi di Malang perlu waktu yang cukup lama untuk mengangkut hasil kopi mereka dari daerah pedalaman ke distrik kota untuk selanjutnya dipak dan dikirim ke Pelabuhan Surabaya (Hudiyanto, 2015: 109).

Upaya tersebut tidak mampu 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 (Hendro, 2014: 24). 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. Pada sisi lain, keberadaan kereta api juga diarahkan 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: 52-53). Pembangunan perkeretaapian juga didasarkan pada masalah pasifikasi (penguasaan) daerah yang sering mengalami pergolakan dan pembukaan daerah-daerah yang terisolasi, serta mempertimbangkan pengembangan administrasi pemerintahan dan pengembangan kota (Cahyo, 2017: 1410).

Adalah NISM yang mendapatkan konsesi pembangunan jalur kereta api Semarang – Solo – Yogyakarta. Jalur ini resmi beroperasi pada tanggal 10 Agustus 1867 dari Semarang sampai Tanggung (25 km) dan secara keseluruhan jalur Semarang – Yogyakarta resmi beroperasi tanggal 21 Mei 1873. Selain mengoperasikan jalur Semarang – Solo – Yogyakarta, NISM juga memperoleh konsesi pembangunan dan pengoperasian jalur kereta api Batavia (Jakarta) – Buitenzorg (Bogor) yang mulai beroperasi secara keseluruhan pada tanggal 31 Januari 1873 (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 52-60). Jalur Batavia – Buitenzorg pengelolaannya diambil alih oleh SS pada tahun 1913. Keuntungan yang diperoleh NISM dari pengoperasian jalur KA Semarang-Yogyakarta dan Jakarta-Bogor dan yang didapatkan SS dari jalur Surabaya-Malang memberikan gambaran dan harapan baru kepada pengusaha swasta untuk menanamkan modalnya pada kegiatan jasa angkutan KA, dengan mengajukan konsesi untuk membangun dan mengoperasikan KA dan trem. Sampai dengan tahun 1901, setidaknya 18 perusahaan KA dan trem swasta yang telah diberikan konsesi untuk membuka jalan rel dan perusahaan KA dan trem di

Indonesia (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 63-64). Keberadaan angkutan kereta api memberikan keuntungan bagi perusahaan perkebunan, karena mereka dapat dengan cepat mengirim hasil produksi ke pelabuhan (Darini, Hartono, Miftahuddin, Ashari, & Sulisty, 2014: 15-16). Kondisi ini juga terjadi di Cirebon, dengan beroperasinya kereta api maka hasil industri pertanian dan perkebunan, terutama gula dapat dengan cepat dikirim dari pusat-pusat produksi di pinggiran kota Cirebon ke Pelabuhan Cirebon. 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 ekspor (Hermawan, 2018a: 91).

Uraian tersebut di atas menunjukkan bahwa pada masa kolonial Belanda, terutama di akhir abad ke-19 sampai pertengahan abad ke-20 kereta api menjadi faktor pendorong pertumbuhan dan perkembangan wilayah Cirebon, karena pada dasarnya faktor pendorong perubahan wilayah adalah lancarnya hubungan antarwilayah (Bintarto, 1977: 22-23). Wilayah yang dilalui jalur kereta api serta dibangun stasiun menjadi lokasi strategis dan menjadi pusat pertumbuhan baru, karena fungsi dari stasiun adalah (1) sebagai tempat kereta api berhenti untuk menurunkan penumpang dan barang; (2) sebagai tempat kereta api berangkat mengangkut penumpang dan barang; (3) sebagai tempat kereta api bersilang, menyusul atau disusul (Purwanto, 2008: 101). Pada jalur kereta api Rangkasbitung – Labuan, keberadaan perhentian kereta api merupakan hal penting bagi perjalanan kereta api. Perhentian kereta api juga menjadi pusat-pusat aktifitas masyarakat, terutama aktifitas ekonomi. Kondisi ini tampak pada keberadaan pasar di hari-hari tertentu yang lokasinya di sekitar stasiun atau perhentian



Gambar 1. Jalur SCS tahun 1913

Sumber: Semarang Cheribon Stoomtram-Maatschappij, 1913.

(Hermawan, 2015: 146-148). Keberadaan kereta api bagi pihak pemerintah kolonial maupun pihak pengusaha swasta, kehadiran moda transportasi kereta api jelas memberikan pengaruh yang sangat besar di bidang ekonomi, terutama dalam pengangkutan komoditas ekspor dari pedalaman ke pelabuhan (Darini et al., 2014: 15-16).

Suhartono (1991) dalam Mulyana (2017: 9-10) mengungkapkan bahwa pembangunan jalur kereta api merupakan dampak peningkatan agro industri dalam kaitan penggunaan tanah *apanage* di Surakarta pada pertengahan akhir abad ke-19. Pembangunan jalan kereta api sebagai sarana transportasi membawa beberapa akibat. Pertama, mempercepat mobilitas pekerja bebas dari satu tempat ke tempat lain. Kedua, mempercepat pengangkutan komoditas ekspor. Ketiga, monetisasi mempercepat pengangkutan profilerasi pasar-pasar dan infrastruktur kolonial lainnya (Mulyana, 2017: 9-10). Berdasarkan uraian tersebut maka perlu dilakukan kajian mendalam berkenaan dengan peranan kereta api dalam pengangkutan hasil industri gula dari pusat produksi ke pelabuhan di Karesidenan Cirebon.

Pengangkutan hasil industri dari pusat-pusat produksi ke pelabuhan merupakan hal penting dalam proses industri. Pada masa kolonial Belanda, gula merupakan salah satu komoditas yang laku di pasaran dunia sehingga produksinya terus ditingkatkan dari waktu ke waktu, namun tingginya produksi melahirkan masalah baru yaitu pengangkutan. Lamanya waktu pengangkutan dan kecilnya volume barang yang diangkut menjadikan banyak produk tersebut menumpuk di gudang pabrik dan rusak. Pembangunan dan pengoperasian kereta api mampu menyelesaikan permasalahan pengangkutan hasil produksi ke pelabuhan yang dihadapi pengusaha gula. Permasalahan yang diangkat pada tulisan ini, adalah bagaimana peranan kereta api dalam pengangkutan hasil industri gula ke pelabuhan di Karesidenan Cirebon? Tujuan dari tulisan ini adalah mendeskripsikan peranan kereta api dalam pengangkutan hasil industri gula melalui tinggalkan perkeretaapian masa kolonial Belanda di Kota Cirebon dan sekitarnya.

B. METODE PENELITIAN

Metode yang dipergunakan guna menjawab permasalahan yang diajukan adalah metode dekriptif analisis. Data yang diperoleh dideskripsikan untuk selanjutnya

dilakukan analisis dengan mempergunakan pendekatan keruangan dan pendekatan korologi (Sumaatmadja, 1988: 77-86). Pendekatan keruangan digunakan untuk mengetahui keterkaitan antarruang dan di dalam ruang dalam proses distribusi hasil industri gula di Cirebon, sedangkan pendekatan korologi dilakukan guna mengetahui proses perkembangan dan pertumbuhan pengangkutan hasil industri gula di Cirebon.

Data pada tulisan ini merupakan bagian dari hasil penelitian arkeologi tentang perkeretaapian di Cirebon yang dilaksanakan oleh Balai Arkeologi Jawa Barat tahun 2017, 2018 dan 2019. Pengumpulan data dilakukan melalui pengamatan lapangan dan studi pustaka, termasuk studi arsip dan peta (Hermawan 2017; 2018; 2019). Arsip yang dipergunakan diperoleh dari Kantor Arsip Nasional Republik Indonesia dan Arsip PT. Kereta Api Indonesia (Persero), yaitu (1) *Officieele Reisgids Der Spoor En Tramwegen En Aan Sluitende Automobiendiensten Op Java En Madoera, Uitgave van 1 Mei 1926. Boekhandel En Drukkerij N.V. Shie Dhian Ho – Solo.* (2) Dokumen *Grondkaart* milik PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

Pengamatan lapangan dilakukan guna memperoleh gambaran lengkap kondisi tinggalan perkeretaapian masa kolonial Belanda di Cirebon, terutama tinggalan perkeretaapian yang berkaitan dengan proses pengangkutan hasil industri gula di Cirebon. Melalui tinggalan tersebut diperoleh gambaran tentang aktifitas pengangkutan hasil industri gula di Karesidenan Cirebon.

C. HASIL DAN BAHASAN

1. Perkeretaapian di Cirebon

Pembangunan dan pengoperasian kereta api di jalur pantai utara Jawa antara Semarang – Cirebon dilakukan oleh Perusahaan Kereta Api Swasta *NV Java Spoorweg Maatschappij* (JSM), yang merupakan bagian dari Perusahaan Kereta Api *Batavia Ooster Spoorweg*

Maatschappij (BOS) – Perusahaan KA Batavia Timur (Marihandono, Juwono, Budi, & Iswari, 2016: 29) yang memperoleh konsesi tahun 1882. Pada tanggal 17 November 1886, JSM membangun dan mengoperasikan jalur kereta api Tegal – Slawi - Balapulang sepanjang 24 kilometer (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 70). Penggunaan lahan untuk pembangunan jalur trem, termasuk lahan untuk pembangunan jalur Trem SCS Semarang – Cirebon diatur dengan *Staatsblad* tahun 1871 Nomor 113. Pasal 1 *staatsblad* No. 113/1871 berbunyi “Jalan-jalan trem demi kepentingan perusahaan perkebunan dan industri hanya dibuka berdasarkan izin kepala pemerintahan wilayah (residen) dan digunakan sejauh jalan trem ini dibuka di tanah-tanah yang tidak termasuk milik pengusaha perkebunan” (Marihandono et al., 2016: 18).

Tabel 1. Perusahaan Kereta Api di Hindia Belanda sampai Tahun 1901

No	Nama Perusahaan
1	NIS (Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij)
2	SJS (Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij)
3	JSM (Javasche Spoorweg Maatschappij)
4	DSM (Deli Spoorweg Maatschappij)
5	PGSM (Poerwodadi-Goendih Stoomtram Maatschappij)
6	BOS (Bataviasche Ooster Spoorweg-Maatschappij)
7	OJS (Oost-Java Stoomtram Maatschappij)
8	SoTM (Solosche Tramweg Maatschappij)
9	SDS (Serajoedal Stoomtram-Maatschappij)
10	SCS (Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij)
11	PsSM (Pasoeroean Stoomtram Maatschappij)

12	BSTM (Bataviasche Stoomtram Maatschappij)
13	PbSM (Probolinggo Stoomtram Maatschappij)
14	KSM (Kediri Stoomtram-Maatschappij)
15	MSM (Modjokerto Stoomtram Maatschappij)
16	BDSM (Babat-Djombang Stoomtram Maatschappij)
17	MT (Madoera Stoomtram Maatschappij)
18	MS (Malang Stoomtram-Maatschappij)

Sumber: Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997.

Berbeda dengan perusahaan kereta api lainnya yang memperoleh keuntungan dari pengoperasian jalur kereta api, JSM malah mengalami kerugian ketika mengoperasikan jalur Tegal – Slawi – Balapulang. Kerugian tersebut terjadi akibat besarnya biaya pembangunan infrastruktur tidak sebanding dengan pendapatan yang diperoleh akibat dari tarif yang diterapkan pada jalur tersebut tidak terjangkau oleh masyarakat sehingga jumlah penumpang terus menurun. Kondisi tersebut mendorong Direksi JSM memutuskan untuk menjual perusahaan tersebut. Kesepakatan pengambilalihan Perusahaan JSM dilakukan tanggal 18 Januari 1892 dengan *NV Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij* (SCS), selaku pembeli. Sejak saat itu konsesi jalur pantai utara Jawa antara Semarang dengan Cirebon dikuasai oleh SCS. Pada tanggal 16 September 1895, jalur kereta api Tegal – Slawi – Balapulang untuk pertama kalinya dibuka bagi lalu lintas sebagai jalur trem oleh SCS (Marihandono et al., 2016: 62).

Sesuai dengan namanya, SCS membangun dan mengoperasikan lintas trem atau kereta api ringan yang menghubungkan Kota Semarang dengan Kota Cirebon dengan beberapa jalur

percabangan. Lintas tersebut melewati kota-kota di pantai utara Jawa seperti Pekalongan dan Tegal. Jaringan SCS disebut juga *suikerlijn* atau jalur gula karena melayani 27 pabrik gula yang berada di sepanjang jaringannya pada 1905 (Raap, 2017). SCS memperoleh konsesi selama 99 tahun terhitung sejak tanggal 4 Mei 1895 hingga 5 April 1994. Tujuan utama konsesi ini adalah membuka dan mengeksploitasi jalur trem uap Cirebon - Semarang dan membeli jalan KA sekunder Tegal - Balapulang yang akan dieksploitasi sebagai jalan trem. Namun, izin dari Pemerintah kepada SCS untuk melakukan eksploitasi jalur trem Cirebon - Semarang baru diberikan pada tanggal 21 Desember 1895. SCS sebelumnya masih menginduk pada perusahaan jasa keuangan, *Financieele Maatschappij voor Nijverheidsondernemingen* yang berpusat di Amsterdam. Perusahaan tersebut merupakan pemberi kredit bagi sejumlah perusahaan gula di Jawa (Marihandono et al., 2016: 45). SCS juga merupakan salah satu perusahaan dari *zustermaatschappijen* (perusahaan bersaudara), yaitu 4 perusahaan operator trem: *Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij* (SJS), *Oost-Java Stoomtram-Maatschappij* (OJS), *Serajoedal Stoomtram-Maatschappij* (SDS), dan SCS. Perusahaan-perusahaan kereta api dan trem tersebut berada di bawah satu konsorsium investor yang sama (Raap, 2017: 239). Pada tahun 1897-1899 secara bertahap SCS membangun dan mengoperasikan jalur kereta api yang menghubungkan Semarang dengan Cirebon. Ruas terakhir dari jalur Semarang – Cirebon diselesaikan dan dioperasikan pada tanggal 1 Februari 1899 (Subarkah, 1992: 31). Pada Gambar 1, Peta jalur SCS yang terbit Mei 1913, sudah memperlihatkan rencana jalur pintas Waruduwur – Losari (Semarang Cheribon Stoomtram-Maatschappij, 1913).

SCS melanjutkan pembangunan jalur kereta api dari Cirebon ke Kadipaten, sekitar 48 km. Pemasangan rel jalur ini dilakukan pada bulan Maret 1900 dan

resmi dibuka tanggal 29 Desember 1901 (Subarkah, 1992: 18, 31). Sama seperti pembangunan jalur kereta api lainnya di jalur kereta api Semarang Cirebon, tujuan pembangunan jalur ini adalah untuk memfasilitasi pengangkutan hasil produksi gula dari pabrik ke pelabuhan. Pada jalur kereta api Cirebon – Kadipaten terdapat enam pabrik gula dan satu pabrik alkohol, yaitu Pabrik Gula Soerawinangoen, Pabrik Gula Plumbon, Pabrik Gula Gempol, Pabrik Gula Paroengdjaja, Pabrik Gula Djatiwangi, Pabrik Gula Kadipaten, dan Pabrik Alkohol dan Spiritus Palimanan (Hermawan, 2017b: 3).

Guna meningkatkan potensi pengiriman komoditas ekspor, diperlukan sinergitas antara pelabuhan dengan transportasi darat, terutama kereta api. Hal ini mendorong NV. SCS untuk memperluas jaringan rel miliknya sampai ke pelabuhan. Tahun 1896, Direksi SCS mengajukan permohonan pemasangan rel di pelabuhan Cirebon dan Semarang. Pada tahun 1897, permohonan izin serupa diajukan untuk pelabuhan Pekalongan. Pada tahun 1899, mengeluarkan keputusan berupa *Besluit van Gouverneur Generaal* No. 53 tahun 1899. Salah satu ketentuannya adalah “Bila dalam persyaratan ini disebutkan tentang jalan trem Semarang – Cirebon, juga di dalamnya termasuk cabang ke berbagai pelabuhan yang terletak di sepanjang jalur-jalur ini, yang dalam keputusan khusus izin diberikan oleh Gubernur Jenderal untuk membuka dan mengeksploitasinya” (Marihandono et al., 2016: 91).

Berdasarkan keputusan tersebut, jajaran Direksi SCS memutuskan untuk memulai pembangunan rel trem ke pelabuhan. Yang dilakukan pertama kali adalah menarik jaringan trem dari stasiun Cirebon ke kompleks Pelabuhan Cirebon. Karena terjadi persinggungan dengan jalur SS dan belum ada kepastian izin penggunaan rel bersama dari SS maka SCS memutuskan untuk melakukan pemasangan rel yang bersifat sementara sampai adanya keputusan dari pemerintah.

Keputusan tersebut akhirnya muncul dan isinya menyebutkan bahwa SS tidak akan membangun rel tersebut untuk kepentingan pengangkutan produk ke Pelabuhan Cirebon. Pemerintah menghendaki SCS bisa melakukan kesepakatan dengan SS berkenaan dengan pemanfaatan rel secara bersama. Karena rel yang dipasang untuk trem, sedangkan SS mengoperasikan kereta api, maka kesepakatan yang dijalin antara SCS dan SS adalah kontrak pengalihan angkutan komoditi SS ke gerbong-gerbong SCS untuk seterusnya dibawa ke pelabuhan (Marihandono et al., 2016: 92).

2. Tinggalan Perkeretaapian di Lintas Jalur Cirebon Timur

Jalur kereta api dari Cirebon ke arah timur terdapat dua jalur yang pada masa kolonial dioperasikan oleh dua operator yang berbeda, yaitu Perusahaan SCS untuk jalur Cirebon – Semarang dan Perusahaan SS untuk jalur Cirebon – Kroya. Jalur kereta api Cirebon – Mundu – Sindanglaut – Ciledug – Losari merupakan jalur kereta api dengan kelas trem atau dikenal juga dengan jalur kantong yang dibangun oleh Perusahaan SCS. Jalur ini resmi beroperasi pada tahun 1897 (lihat tabel 1), yang pembangunannya ditujukan untuk memfasilitasi pabrik gula dalam pengangkutan hasil produksi (gula) ke pelabuhan, sehingga jalur yang dibangun oleh SCS tidak jauh atau memasuki kawasan kebun dan pabrik gula. Pada masa aktifnya, trem pada lintas Bedilan – Waruduwur melewati 16 perhentian, *Halte dan Stopplaats* (lihat tabel 1) (Hermawan & Mainaki, 2019, hlm. 563). Secara resmi, gula produksi PG. Sindanglaut dikirim ke pelabuhan dengan angkutan kereta api pada bulan Mei 1897 (Marihandono et al., 2016: 104-105).

Tabel 2. Daftar Stasiun antara Losari – Mundu pada Lintas Bedilan – Waruduwur

No	Stasiun	Singkatan	Km
1	Bedilan	Bed	0.000
2	Gubanggunung		3.2
3	Cileduk Centeng		5.7
4	Cileduk	Cid	7.4
5	Jatiseeng		8.4
6	Luwunggajah		8.8
7	Waled	Wld	10.3
8	Pabuaran	Pan	11.7
9	Cibogo		
10	Jatipiring		17.0
11	Karangsuwung	Ksw	22.1
12	Karangsuwung		23.3
13	Sigong		24.5
14	Sindanglaut	Si	25.8
15	Kanci	Ki	29.4
16	Waruduwur	Wdw	31.3

Sumber: Kereta Anak Bangsa, 2016.

a. Sindanglaut

Sindanglaut adalah salah satu distrik (kawedanaan) di Karesidenan Cirebon pada masa kolonial Belanda. Saat ini nama Sindanglaut sendiri hanya menjadi nama desa di Kecamatan Lemahabang. Salah satu faktor pesatnya perkembangan Sindanglaut pada masa kolonial Belanda adalah keberadaan Pabrik Gula (PG) Sindanglaut. Tinggalan perkeretaapian SCS di Sindanglaut, adalah bangunan stasiun, *railbed* kereta api dan struktur fondasi jembatan.

Stasiun Sindanglaut SCS berlokasi di Kecamatan Lemahabang, Kabupaten Cirebon, tidak jauh dari PG Sindanglaut. Masyarakat setempat mengenalnya dengan sebutan Stasiun Lemahabang. Hal ini untuk membedakan dengan Stasiun Sindanglaut yang saat ini aktif di jalur Cirebon – Purwokerto. Lokasinya di sebelah utara Stasiun Sindanglaut SS yang berada pada jalur Cirebon – Purwokerto.

Kondisi bangunan stasiun saat ini dari segi fisik bangunan sudah mengalami perubahan menjadi bangunan rumah petak dan difungsikan sebagai rumah tinggal oleh enam (6) keluarga yang menempatinnya sejak tahun 1983. Pada dinding bangunan sisi utara terdapat ornamen khas stasiun, yaitu lubang angin berbentuk bulat. Fasilitas perkeretaapian di lingkungan Stasiun Sindanglaut SCS (Lemahabang), adalah bengkel dan tempat pengisian air lokomotif. Saat ini, bangunan bengkel kereta difungsikan sebagai tempat tinggal Bapak Junaidi, dan ada sumur berada di dalam rumah tersebut. Sumur dimaksud merupakan sumur gali dengan kondisi sudah tidak digunakan karena airnya berbau akibat resapan dari *septitank* warga.



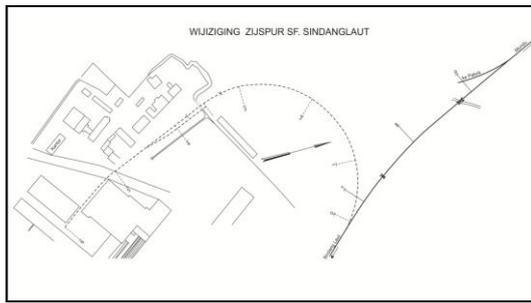
(a)



(b)

Gambar 2. Stasiun Sindanglaut SCS: (a) Bangunan Bekas Stasiun; (b) Sumur Bekas Sumber Air untuk Lokomotif

Sumber: Balai Arkeologi Jawa Barat, 2018.



Gambar 3. Emplasemen Pabrik Gula Sindanglaut berdasarkan *Grondkaart SCS*, 1925.

Sumber: PT. KAI Daop 3 Cirebon, disalin dengan izin.

Guna memfasilitasi pengangkutan hasil produksi gula dari PG. Sindanglaut, dibangun simpang dari jalur utama. Berdasarkan *grondkaart SCS* tahun 1925 (Dokumen PT. KAI) dan struktur *abutmen* jembatan (lihat gambar 3) yang ditemukan di belakang Pabrik Gula Sindanglaut menunjukkan bahwa Pabrik Gula Sindanglaut memiliki jalur khusus untuk kereta api ke lingkungan pabrik untuk aktifitas bongkar muat hasil produksi. Untuk aktifitas bongkar muat kereta api disediakan pintu gerbang khusus di bagian belakang pabrik. Berdasarkan pengamatan lapangan, gerbang tersebut juga difungsikan sebagai tempat keluar masuk kereta pengangkut tebu (*Gotrok*). Jalur rel dari gerbang pabrik mengarah ke utara menyeberang sungai kecil dan bergabung dengan jalur utama Sindanglaut – Waruduwur (Hermawan & Mainaki, 2019: 568).



(a)



(b)

Gambar 4. Fasilitas Perkeretaapian SCS di Sindanglaut: (a) Pintu Masuk Trem dan *Gotrok* di PG Sindanglaut; (b) Struktur *Abutmen* Jembatan Kereta Api di Belakang PG. Sindanglaut.

Sumber: Balai Arkeologi Jawa Barat, 2018.

b. Karangsuwung

Karangsuwung saat ini merupakan salah satu kecamatan di Kabupaten Cirebon yang berada di antara Sindanglaut dan Ciledug. Pada masa kolonial, Karangsuwung memiliki peranan penting dalam perekonomian kolonial, karena di sini terdapat Pabrik Gula Karangsuwung yang terletak pada koordinat $108^{\circ} 38' 28.9''$ BT dan $06^{\circ} 51' 3.24''$ LS. Saat ini, Pabrik Gula Karangsuwung merupakan salah satu pabrik gula di bawah bendera PT Rajawali II. Pabrik Gula Karangsuwung didirikan pada tahun 1896 milik perusahaan Belanda *NV. Mij Tot Ekploitatie der Suiker onderneming Karangsuwung*. Pabrik saat ini sudah tidak beroperasi dan mesinnya dipindah ke PG. Tersana Baru.

Stasiun Karangsuwung SCS berada di Km. 23^{+300} tepat di tepi Jalan Raya Karangsuwung. Kondisi saat ini, bangunan stasiun sudah tidak ada dan di lahan emplasemen stasiun berdiri bangunan SMA PGRI Karangsembung. Stasiun Karangsuwung memiliki dua *sepur*, yaitu *sepur* utama dan *sepur* pembelok. Guna memfasilitasi pengangkutan hasil industri gula, dibangun jalur simpang menuju Pabrik Gula di Km. 23^{+200} pada koordinat $108^{\circ} 38' 42.72''$ BT dan $06^{\circ} 51' 8.9''$ LS. Jalur menuju pabrik gula dari titik simpang belok ke arah selatan dan berakhir di

lingkungan pabrik gula. Jalur rel ke Jatipiring dari titik simpang, lurus kemudian berbelok ke timur menyebrang Jalan Raya Karangsembung. Kondisi saat ini, jalur rel yang menuju PG. Karangsuwung sudah beralih fungsi menjadi jalan umum dan secara otomatis titik simpang jalur trem berubah menjadi titik pertemuan antara jalan kampung (warga) dengan Jalan Raya Karangsembung – Ciledug.

Jalur trem Cirebon Timur, Mundu – Losari, atau jalur kantong pada masa pendudukan Jepang ditutup dan sebagian rel-nya dibongkar untuk kepentingan perang. Sejak itu, jalur resmi tidak beroperasi dan sampai sekarang menjadi jalur kereta api non aktif di wilayah kerja PT. Kereta Api Indonesia DAOP 3 Cirebon. Ditutupnya jalur kereta api tersebut tidak menjadikan pengangkutan gula dengan kereta api terhenti, karena dibangun jalur simpang menuju Pabrik Gula Sindanglaut dari Stasiun Sindanglaut dan Pabrik Gula Karangsuwung dari Stasiun Karangsuwung yang berada di jalur kereta api Cirebon – Kroya atau jalur kereta SS.

3. Tinggalan Perkeretaapian di Jalur Cirebon - Kadipaten

Pembangunan Jalur Kereta Api Cirebon – Kadipaten sepanjang 48 Km dilakukan setelah SCS memperoleh izin konsesi pembangunan jalur trem pada 9 Februari 1895 dengan masa konsesi selama 99 tahun (berakhir 1994). Turunnya izin konsesi tidak serta merta pembangunan jalur kereta api dilakukan, karena pembangunan jalur ini dimulai setelah SCS memperoleh Surat Keputusan Gubernur Jenderal Belanda, Willem Roseboom, Nomor 1 pada 31 Maret 1900. Jalur Kereta Api Cirebon – Kadipaten selesai dibangun dan resmi dibuka untuk umum pada tanggal 29 Desember 1901 (Marihandono et al., 2016, hlm. 70). Sama dengan jalur Cirebon Timur, SCS membangun jalur Cirebon – Kadipaten dengan tujuan memfasilitasi pengangkutan

hasil industri gula dari pabrik gula ke pelabuhan.

Tabel 3. Daftar Nama Stasiun dan Perhentian di Jalur Kereta Api Cirebon – Kadipaten Tahun 1977

No.	Perhentian	Singkatan	Kelas
1	Kadipaten	Kad	St
2	Cideres	Cds	Ptl
3	Kasokandel	Ksd	
4	Baturuyuk	Bru	
5	Jatiwangi	Jwg	St
6	Cibolerang	Cbo	
7	Palasah	Psa	Ptl
8	Bongas	Bos	Ptl
9	Prapatan	Ppn	Pla
10	Ciwaringin	Cwr	Ptl
11	Kedungbunder	Kub	Ptl
12	Palimanan	Pma	Ptl
13	Jamblangpasar	Jbp	Ptl
14	Jamblang	Jbg	St
15	Plumbon	Pln	Ptl
16	Pesalaran	Psl	Pla
17	Tengahtani	Tti	Ptl
18	Kedawung	Kwu	
19	Cirebon	Cn	St
20	Cirebon	Cnp	St
	Prujukan		

Keterangan: St = Stasiun; ptl = Perhentian dengan tidak dilayani petugas; pla = perhentian yang dilayani agen.

Sumber: Lampiran Surat Penetapan Dirut PJKA Nomor: 69006/Sk/77 Tanggal 7 Desember 1977.

a. Palimanan

Perhentian Palimanan merupakan salah satu perhentian yang dibangun SCS untuk memfasilitasi pengangkutan hasil industri gula yang dihasilkan Pabrik Gula (*Suiker Fabriek*) Gempol yang berdiri tahun 1847 dan Pabrik Spiritus (*Gist and Spiritus Fabriek*) Palimanan yang didirikan tahun 1883. Kedua pabrik tersebut dimiliki oleh NV. Aments Suikerfabrieken. Guna memfasilitasi pengangkutan hasil industri gula dari Pabrik Gula Gempol, dibangun

percabangan ke Pabrik Gula Gempol. Titik persimpangan dibangun di km 16⁺⁹⁰⁰. Tidak terdapatnya keterangan persimpangan tersebut sebagai perhentian, namun berdasar Grondkaart terdapat *sepur* tambahan yang memungkinkan terjadinya persilangan kereta yaitu dari titik km 16⁺⁸⁰⁰ – km 16⁺⁹⁵⁰. Jalur persimpangan tersebut saat ini masih terlihat bekasnya, berupa gumpukan tanah yang memanjang di tengah persawahan mengarah ke kawasan Pabrik Gula Gempol. Jalur kereta api tersebut berakhir di gerbang masuk khusus kereta api di pabrik gula.



(a)



(b)

Gambar 5. Percabangan ke Pabrik Gula Gempol: (a) Gumpukan di tengah sawah merupakan bekas *Railbed* kereta api menuju Pabrik Gula Gempol. (b) Pabrik Gula Gempol
Sumber: Balai Arkeologi Jawa Barat, 2017; Balai Arkeologi Jawa Barat, 2019.

b. Jatiwangi

Jatiwangi merupakan salah satu kawasan di antara Cirebon dan Kadipaten. Pada masa kolonial Belanda, Jatiwangi merupakan salah satu wilayah yang menjadi salah satu pengembangan komoditas gula. Hal ini ditunjukkan dengan keberadaan Pabrik Gula Djatiwangi yang saat ini sudah tidak

beroperasi (ditutup). Sebagian besar lahan pabrik gula sudah beralih fungsi menjadi kawasan pertokoan, yaitu Super Blok Jatiwangi. Sebagian bangunan bekas pabrik gula dan cerobong asap masih berdiri. Guna memfasilitasi pengangkutan hasil industri gula dari PG Jatiwangi, dibangun jalur cabang dari Stasiun Jatiwangi. Lokasi Stasiun Jatiwangi berada di Jalan Jenderal Ahmad Yani (Jalan Raya Bandung – Cirebon), Desa Sutawangi Kecamatan Jatiwangi, tepatnya di sisi selatan Jalan Raya Bandung Cirebon di Desa Sutawangi, Kecamatan Jatiwangi. Pada masa kolonial Belanda, Stasiun Jatiwangi merupakan stasiun dengan kelas halte. Kondisi saat ini, bekas bangunan Halte Jatiwangi sudah tidak ada dan beralih fungsi menjadi tempat usaha (Ruang Toko).

Pengangkutan hasil industri gula dari Pabrik Gula Jatiwangi sejak tahun 1901 dilakukan dengan menggunakan kereta api sehingga lebih cepat sampai ke pelabuhan untuk selanjutnya dikirim ke daerah lain, bahkan ke pasaran Eropa. Guna mengangkut gula dari pabrik gula dibangun cabang khusus dari Halte Jatiwangi ke pabrik gula. Rel cabang ke pabrik gula ditempatkan setelah jembatan Ciranggon di km 37⁺⁰⁸⁰, *wessel* rel terdapat di km. 37⁺⁵⁰⁰ atau 500 m dari *emplasemen* Stasiun Jatiwangi. Berdasarkan *groundkart* dan kondisi lingkungan setempat, jalur rel dibangun sampai ke gudang penimbunan gula, dan rangkaian gerbong barang pengangkut gula akan masuk ke dalam gudang.



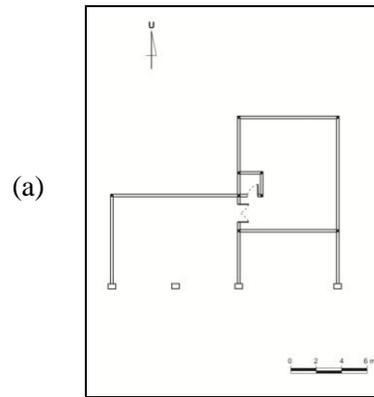


Gambar 6. Kondisi Bangunan Pabrik Gula Jatiwangi Sekarang. Tanda panah menunjukkan bekas gerbang untuk kereta api.

Sumber: Balai Arkeologi Jawa Barat, 2017.

c. Kadipaten

Kadipaten merupakan titik akhir perjalanan kereta api pada jalur Cirebon – Kadipaten. Sebagai tujuan akhir, NV. SCS membangun perhentian kereta api dengan kelas halte. Berdasarkan *Plattegroundteekening Emplasemen Kadipaten*, Halte Kadipaten memiliki 4 jalur *sepur*, 2 *sepur badug*, meja/landas putar (*Round table*), *crane* untuk menaik dan menurunkan barang dari gerbong kereta, dan 2 percabangan yaitu percabangan ke arah pabrik gula dan percabangan ke kehutanan. Sebagai stasiun akhir, fasilitas perkeretaapian yang dibangun yaitu bangunan stasiun, bangunan gudang, dan pemutar lokomotif (*Roudtable*). Sejak jalur Cirebon - Kadipaten dinonaktifkan pada tahun 1982, fasilitas perkeretaapian beralih fungsi. Kawasan emplasemen Kadipaten beralih fungsi menjadi kawasan permukiman padat, termasuk pemutar lokomotif juga sudah tidak ada, bangunan stasiun juga beralih fungsi menjadi toko mebel, dan bangunan gudang stasiun beralih fungsi menjadi toko jam.



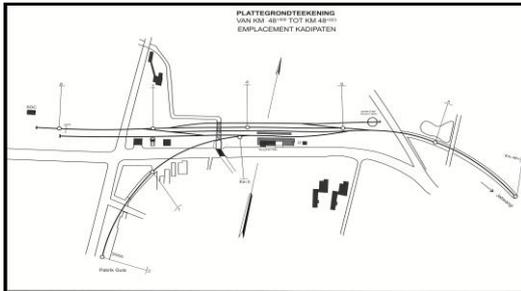
(b)

Gambar 7. Stasiun Kadipaten: (a) Denah Bangunan; (b) Kondisi Bangunan Stasiun Kadipaten Sekarang

Sumber: Balai Arkeologi Jawa Barat, 2017.

Salah satu potensi ekonomi di wilayah Kadipaten, tujuan akhir relasi Cirebon – Kadipaten adalah keberadaan industri gula. Pada tahun 1876 dibangun pabrik gula dengan nama PG Kadipaten (*S.F. Kadhipaten*). Untuk melayani pengangkutan gula dari Pabrik Gula Kadipaten dibangun jalur simpang dari Halte Kadipaten ke pabrik gula. Titik simpang jalur cabang ke PG Kadipaten berada pada km 48⁺⁶⁰⁰ tepatnya sebelah barat bangunan stasiun (lihat gambar 8). Rel cabang tersebut mengarah ke selatan menyeberang Jalan Raya Bandung Cirebon menuju ke kawasan pabrik gula melalui pintu gerbang khusus yang terpisah dengan gerbang utama pabrik. Saat ini, jalur rel cabang ke Pabrik Gula Kadipaten yang berada di seberang bangunan stasiun sudah tidak terlihat, karena lahannya tertutup oleh bangunan permanen pertokoan, pasar

dan jalan pemukiman. Jalur ini berakhir di kawasan pabrik gula yang sekarang sebagian lahannya sudah beralih fungsi menjadi tempat wisata, yaitu Kolam Renang (*waterboom*) Rajawali, kompleks Ruko, dan Toko Serba Ada “Asia”.



Gambar 8. *Plattegrondteekening Emplasemen Kadipaten*

Sumber: PT. KAI Daop 3 Cirebon, disalin dengan izin.

Berdasarkan uraian tersebut, potensi yang dibidik SCS dalam pembangunan jalur kereta api Cirebon – Semarang, adalah potensi pengangkutan hasil industri gula dari pabrik gula ke pelabuhan. Kerja sama dijalin antara NV. SCS dengan pengusaha gula berkenaan dengan pengangkutan hasil industri gula dari pabrik gula ke pelabuhan. Hal ini tampak dari jalur kereta api SCS yang berbelok ke selatan setelah memasuki Losari mengarah ke PG. Luwunggajah, PG. Karangswung, dan PG. Sindanglaut. Selain itu, SCS juga membangun jalur kereta api dari Stasiun Cirebon SCS (Prujukan) ke Kadipaten dan jalur tersebut melewati pabrik-pabrik gula yang tersebar antara Cirebon – Kadipaten.

Pada proses pembangunannya, SCS membangun jalur kereta api mendekati, melewati, atau bahkan memasuki kawasan kebun tebu dan pabrik gula. Stasiun dan perhentian lainnya dibangun di dekat pabrik gula. Untuk memfasilitasi bongkar muat gula di pabrik maka dibangun jalur simpang khusus ke emplasemen pabrik gula dari stasiun atau perhentian lainnya yang terdekat. Melalui jalur simpang tersebut, gerbong barang langsung masuk ke lingkungan pabrik bahkan masuk ke gudang. Gula akan langsung dimuat ke

gerbong dan selanjutnya langsung dikirim ke pelabuhan.

Pengangkutan komoditas gula dari pabrik gula ke Pelabuhan Cirebon secara resmi dilakukan mulai awal Mei 1897 yang ditandai dengan pengangkutan perdana gula dari PG. Sindanglaut ke Pelabuhan Cirebon dengan menggunakan kereta api. Jalur ini sepanjang 14 km dan memiliki jalur cabang ke PG. Karangswung (Marihandono *et al.*, 2016, hlm. 105). Tingginya nilai ekspor gula dari Pelabuhan Cirebon terlihat pada nilai ekspor Pelabuhan Cirebon tahun 1900 yang mencapai 6.056.500 gulden dan 80,48% merupakan nilai ekspor komoditas gula. Data lainnya menunjukkan pada tahun 1914 yang mencapai 12.698.400 gulden dengan 70,56% merupakan nilai ekspor komoditas gula (Zuhdi, 2016, hlm. 58-62).

Tingginya angka ekspor komoditas gula melalui Pelabuhan Cirebon tidak lepas dari peranan kereta api, karena waktu tempuh yang lebih cepat dan volume barang yang diangkut lebih besar. Hal ini menjadikan moda angkutan kereta api menjadi pilihan dalam pengangkutan berbagai komoditas terutama yang akan dikirim ke berbagai wilayah di luar Cirebon. Selain itu, kerja sama antarperusahaan kereta api di Cirebon juga dilakukan guna meningkatkan efisiensi dan keuntungan timbal balik. Pengalihan angkutan barang menuju pelabuhan dari Stasiun Cirebon atau sebaliknya, karena kereta api SS tidak dapat mencapai pelabuhan akibat jalur kereta api yang dibangun SCS adalah jalur trem yang berbeda dengan SS yang mengoperasikan kereta api. Demikian pula dengan pengangkutan barang-barang tujuan daerah di luar wilayah konsesi, akan dialihkan pengangkutannya di Stasiun Cirebon. Barang-barang yang diangkut trem SCS tujuan luar daerah konsesi akan beralih ke gerbong-gerbong milik SS, demikian pula sebaliknya.

D. PENUTUP

Gula merupakan komoditas penting dalam perdagangan di Cirebon masa kolonial Belanda. Pengangkutannya ke pelabuhan yang memerlukan waktu lama dengan volume angkut yang minim menjadi permasalahan yang selalu dihadapi pengusaha ketika masa panen tiba. Pembangunan dan pengoperasian jalur kereta api Semarang – Cirebon oleh NV. SCS menjadi jawaban atas permasalahan yang dihadapi oleh para pengusaha gula dalam hal pengangkutan hasil industri gula. Kemampuan kereta api yang mampu mengangkut barang dalam jumlah yang banyak dan waktu tempuh yang lebih cepat dibanding pengangkutan tradisional menjadi pilihan di tengah krisis angkutan. Pada tahapan berikutnya, kereta api berkembang tidak hanya menjadi moda angkutan barang, tetapi menjadi moda angkutan penumpang dan barang antara Cirebon – Semarang.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penyusun mengucapkan terima kasih kepada semua anggota Tim Penelitian Arkeologi tentang Perkeretaapian di Cirebon tahun 2017, 2018, dan 2019; kepada VP PT. KAI DAOP 3 Cirebon, khususnya Manajer Aset beserta staf yang telah membantu selama kegiatan penelitian lapangan; serta kepada Kepala Bidang Kebudayaan di Kabupaten Majalengka, Kabupaten Cirebon, dan Kota Cirebon beserta staf yang telah membantu kelancaran penelitian.

DAFTAR SUMBER

- Bintarto, H. R. (1977). *Geografi Desa*. Yogyakarta: U.P. Spring.
- Burger, D. H. (1962). *Sedjarah Ekonomi Sosiologis Indonesia*. Djakarta: Pradnjaparamita.
- Cahyo, D. N. (2017). Perkembangan Transportasi Kereta Api di Kabupaten Lamongan Tahun 1899 – 1932. *Avatara*, 5(1), 1402–1416. Diambil dari <https://jurnalmahasiswa.unesa.ac.id/index.php/avatara/article/view/17733>
- Darini, R., Hartono, M., Miftahuddin, Ashari, E., & Sulisty, Y. B. (2014). *Laporan Penelitian: Kereta Api di Jawa tengah dan Yogyakarta Tahun 1864-1930*. Yogyakarta.
- Hendro, E. P. (2014). Perkembangan Morfologi Kota Cirebon Dari Masa kerajaan Hingga Akhir Masa Kolonial. *Paramita: Historical Studies Journal*, 24(1), 17–30. <https://doi.org/10.15294/paramita.v24i1.2861>
- Hermawan, I. (2015). Penempatan Perhentian Kereta Api Pada Jalur Rangkasbitung - Labuan. *PURBAWIDYA: Journal of Archaeological Research and Development*, 4(2), 137–149. Diambil dari <http://purbawidya.kemdikbud.go.id/index.php/jurnal/article/view/P4%282%292015-6>
- Hermawan, I. (2017a). *Laporan Penelitian Arkeologi: Kereta Api jalur Cirebon - Kadipaten, Aksesibilitas Antar Wilayah di Cirebon dan Sekitarnya Pada Awal Abad XX*. Bandung.
- Hermawan, I. (2017b). *Laporan Penelitian Arkeologi: Kereta Api Jalur Cirebon - Kadipaten: Aksesibilitas Antar-Wilayah di Cirebon dan Sekitarnya pada Awal Abad XX*. Bandung.
- Hermawan, I. (2018a). Kereta Api: Kuasa Ekonomi pada Masa Kolonial Belanda. In D. Dwiyanto & N. S. Tedjowasono (Ed.), *Kekuasaan, Kepemimpinan, dan Organisasi Masyarakat Masa Lampau* (hal. 87–94). <https://doi.org/https://doi.org/10.24164/pr osiding18/07>
- Hermawan, I. (2018b). *Laporan Penelitian Arkeologi: Keterkaitan Antara Transportasi Kereta Api dengan Perkembangan Wilayah Pada Masa Kolonial Di Kabupaten Cirebon dan Indramayu, Jawa Barat*. Bandung.
- Hermawan, I. (2019). *Laporan Penelitian Arkeologi: Kereta Api dan tata Ruang Kota Cirebon, Jawa Barat*. Bandung.
- Hermawan, I., & Mainaki, R. (2019). Pemetaan Jalur dan Tinggalan Perkeretaapian Masa

- Kolonial Belanda di Wilayah Cirebon Timur. *Sosioteknologi*, 18(3), 560–577. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.5614/%2Fsostek.itbj.2019.18.3.21>
- Hudiyanto, R. (2015). Kopi dan Gula: Perkebunan di Kawasan Regentschap Malang 1832-1942. *SEJARAH DAN BUDAYA: Jurnal Sejarah, Budaya, dan pengajarannya*, 9(1), 96–115. Diambil dari <http://journal2.um.ac.id/index.php/sejarah-dan-budaya/article/view/1565/853>
- Kartodirdjo, S., & Suryo, D. (1991). *Sejarah Perkebunan di Indonesia: Kajian Sosial Ekonomi*. Yogyakarta: Aditya Media.
- Marihandono, D., Juwono, H., Budi, L. S., & Iswari, D. (2016). *Sejarah Kereta Api Cirebon - Semarang, Dari Konsepsi ke Nasionalisasi* (E. Yulianto, ed.). Bandung: Aset Non Railway, Direktorat Aset Tanah dan Bangunan PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
- Mulyana, A. (2017). *Sejarah Kereta Api di Priangan*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Purwanto, E. (2008). Kajian Arsitektural Stasiun NIS. *ENCLOSURE: Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman*, 7(2), 98–105.
- Raap, O. J. (2017). *Sepoer Oeap Djawa Tempo Doeloe*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- Semarang Cheribon Stoomtram-Maatschappij. (1913). *Semarang Cheribon* [peta]. Semarang Cheribon Stoomtram-Maatschappij. https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/816557?solr_nav%5Bid%5D=4a155bed8f5ee17e19f0&solr_nav%5Bpage%5D=1&solr_nav%5Boffset%5D=13
- Subarkah, I. (1992). *125 Tahun Kereta Api Kita, 1867-1992*. Bandung: Yayasan Pusaka.
- Sumaatmadja, N. (1988). *Studi Geografi: Suatu pendekatan dan Analisa Keruangan* (II). Bandung: Alumni.
- Susatya, R. (2008). *Pengaruh Perkeretaapian di Jawa Barat Pada Masa Kolonial*. Diambil dari http://pustaka.unpad.ac.id/wp-content/uploads/2009/12/pengaruh_perkeretaapian_di_jawa_barat.pdf
- Tim Telaga Bakti Nusantara. (1997). *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*. Bandung: Angkasa.
- Zuhdi, S. (2016). *Cilacap (1830-1942): Bangkit dan Runtuhnya Suatu pelabuhan di Jawa*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.

