PEMETAAN JALUR DAN TINGGALAN PERKERETAAPIAN MASA KOLONIAL BELANDA DI WILAYAH CIREBON TIMUR

ROUTES AND RELICS MAPPING OF THE RAILROAD SYSTEM AT THE DUTCH COLONIAL PERIOD IN EAST CIREBON

Iwan Hermawan[1], Revi Mainaki[2]
Balai Arkeologi Jawa Barat[1], Universitas Siliwangi[2]
iwan1772@gmail.com

ABSTRAK

Cirebon merupakan salah satu wilayah di Provinsi Jawa Barat dengan landcape pesisir, letaknya yang strategis dan tanahnya yang subur membuat Cirebon kaya akan sumberdaya pertanian. Kondisi tersebut mendorong Pemerintah Belanda untuk melakukan eksploitasi dan pendudukan di Cirebon. Eksploitasi komoditas yang relatif melimpah, mendorong dibangun sarana transportasi yang efiesien untuk mengangkut hasil pertanian tersebut. Kereta api merupakan teknologi transportasi pengangkutan efisien yang saat itu berkembang, maka dibangun jalur rel kereta api, stasiun dan perhentian dengan segala fasilitasnya. Pembangunan pertama adalah jalur Semarang – Cirebon dengan kelas trem tahun 1897 dan terus mengalami perkembangan. Melalui pendekatan kualitatif dengan metode penelitian deskriptif eksploratif penelitian ini berusaha melakukan pemetaan dan identifikasi tinggalan perkretaapian di Wilayah Cirebon, berbasis teknologi Sistem Informasi Geografis (GIS) untuk mendapatkan informasi sosial sejarah perkembangan Wilayah Cirebon pada masa Kolonial Belanda. Data dikumpulkan melalui observasi dengan penelusuran bekas rel sehingga ditemukan tinggalan perkretaapian berupa jalur kereta api, stasiun dan perhentian baik yang masih di fungsikan atau yang sudah tidak aktif. Data penelusuran diperkuat dengan studi literatur, studi pustaka dan studi dokumentasi kemudian dianalisis dengan Sistem Informasi Geografis sehingga didapatkan peta sebaran tinggalan perkretaapian dan dideskripsikan dalam bentuk tulisan. Hasil penelitian menemukan tinggalan perkretaapian berupa bekas jalur rel kereta api, bekas bangunan stasiun dan bekas perhentian dengan berbagai fasilitas penunjangnya meliputi bangunan bekas Stasiun Mundu, Warudurur, Kanci, Sindanglaut, Karangsuwung, Jatiseeng, Ciledug, Losari dan Babakan. Kemudian perhentian Jatipiring, Cibogo, Waled, Luwunggajah, dan Titik Simpang Bedilan. Tinggalan tersebut tersebar sepanjang bekas jalur rel kereta api baik yang masih difungsikan maupun yang sudah tidak aktif.

Kata Kunci: Tinggalan Perkretaapian, Kereta Api, Cirebon Timur

ABSTRACT

Cirebon is one of the regions in West Java Province with a coastal landcape, its strategic location and fertile land makes Cirebon rich in agricultural resources. These conditions encouraged the Dutch Government to exploit and occupy in Cirebon. The relatively abundant exploitation of commodities has led to the establishment of efficient transportation facilities for transporting agricultural products. Railroad is an efficient transportation transportation technology that at that time developed, so railroad lines, stations and stops were built with all the facilities. The first development was the Semarang - Cirebon route with the tram class of 1897 and continued to experience development. Through a qualitative approach with a descriptive explorative research method this research seeks to map and identify railroad relics in the Cirebon Region, based on Geographic Information System technology (GIS) to obtain historical social information on the development of the Cirebon Region during the Dutch Colonial period. Data was collected through observation by tracing rail tracks so that railroad relics were found in the form of railroad tracks, stations and stops that were still functioning or those that were no longer active. The tracing data was strengthened with literature studies, literature studies and documentation studies and then analyzed with the Geographic Information System so that a map of the railroad distribution was obtained and described in written form. The results of the study found railroad relics in the form of former railroad tracks, former station buildings and former stops with various supporting facilities including the former buildings of Mundu Station, Warudurur, Kanci, Sindanglaut, Karangsuwung, Jatiseeng, Ciledug, Losari and Babakan. Then stop at Jatipiring, Cibogo, Waled, Luwunggajah, and Titik Simpang Bedilan. The remains are scattered along the former railroad tracks, both those that are still functioning and those that are no longer active.

***Keyword**: Railroad Relics, Trains, East Cirebon*

PENDAHULUAN

Cirebon merupakan salah satu kota pelabuhan di Pulau Jawa, keberadaanya sebagai kota dagang sudah berlangsung jauh sebelum bangsa Eropa datang ke Nusantara. Pada awal abad ke-16, Cirebon sudah dikenal sebagai kota perdagangan terutama untuk komoditas beras dan hasil bumi yang diekspor ke Malaka (Hendro, 2014). Keberadaannya sebagai kota pelabuhan semakin 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 (Makkelo, 2018).

Meningkatnya hasil pertanian dan perkebunan dan lakunya komoditas tersebut di pasaran dunia tidak diimbangi dengan pengangkutan yang memadai, menjadikan banyak komoditas ekspor yang 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.

Berbagai upaya dilakukan guna mengatasi permasalahan angkutan yang dihadapi para pengusaha perkebunan, terutama dalam hal pengadaan hewan-hewan penarik gerobak, yaitu sapi, kuda, dan kerbau. Upaya tersebut tidak menyelesaikan permasalahan yang dihadapi, akhirnya Pemerintah Kolonial Belanda mengizinkan pembangunan rel kereta api (Cahyo, 2017)

Pembangunan Perkeretaapian di Wilayah Cirebon dimulai dengan pembangunan dan pengoperasian Jalur Semarang – Cirebon yang dibangun dengan kelas trem pada tahun 1897 Jalur trem ini melewati pabrik-pabrik gula yang tersebar di antara Semarang – Cirebon (Jayanto, 2016). Hal ini disebabkan pembangunan dan pengoperasian jalur trem Semarang – Cirebon lebih diarahkan untuk memfasilitasi pengangkutan hasil produksi dari pabrik-pabrik gula tersebut.

Antara Stasiun Losari – Cirebon Prujakan, jalur ini melalui Bedilan, Ciledug, Karangsuwung, Sindanglaut, Waruduwur, Mundu, dan berakhir di Cirebon Prujakan. Memasuki abad ke-20, Staatsspoorwegen atau disingkat SS (sebutan lembaga pemerintah khusus mengurusi jalur kereta api di Indonesia) melanjutkan ekspansinya di wilayah barat, yaitu dengan membangun jalur kereta api Cikampek – Cirebon yang mulai dioperasikan pada tahun 1912 dan Cirebon – Kroya pada tahun 1915, serta membangun jalur trem Jatibarang – Indramayu (1912) dan Jatibarang – Karangampel (1926). Guna mempercepat waktu tempuh Cirebon – Semarang dan sebaliknya, pada tahun 1915 SCS mengoperasikan jalur Mundu – Losari. Jalur ini dibangun tidak menggunakan standar jalur trem melainkan jalur kereta api. (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997; Purwanto, 2008).

Pembangunan Jalur Kereta Api di Wilayah Cirebon oleh SCS (perusahaan swasta pada saat itu, yang menangani jalur kereta api di Indonesia) dilakukan mendukung keberadaan pabrik-pabrik Gula di kawasan tersebut.

Pada periode sebelum perang dunia II terdapat Perusahaan Perkebunan Milik Pengusahan Belanda, yaitu Djatiwangi, Gempol, Khadipaten, Karangsoewoeng, Ardjawinagoen, Paroengdjaja, Soerawinangun, Sindanglaoet, Nieuw Tersana, Leuweunggajah, Ketanggoengan West, Gist and Spiritus Fabriek Palimanan (Bagian Humas PT. PG Rajawali II, 2008).

Menurut Hammond, terdapat lima alasan mengapa terjadi perkembangan/pertumbuhan suatu wilayah: (1) Peningkatan Transportasi;

(2) pertumbuhan penduduk; (3) meningkatnya taraf hidup masyarakat; (4) gerakan pendirian bangunan pada masyarakat; dan (5) dorongan dari manusianya itu sendiri (Silondae, 2016).

Saat ini, Jalur Trem Cirebon Timur (Bedilan – Waruduwur) merupakan salah satu jalur kereta api tidak aktif di wilayah kerja PT. KAI DAOP 3 Cirebon. Jalur kereta api yang saat ini aktif di wilayah Cirebon Timur, adalah Cirebon – Kroya dan Cirebon Semarang melalui jalur pintas Waruduwur – Losari.

Pembangunan jalur kereta api di Kota Cirebon seperti yang telah dijelaskan sebelumnya tidak lepas dari pembangunan berbagai fasilitas lain terkait kereta api, fasilitas pendukung dan jalur kereta api ini merupakan tinggalan pembangunan pemerintah kolonial dan menjadi saksi sejarah, karena dari tinggalan tersebut kita bisa mengungkap fakta sejarah perekonomian di Cirebon Timur yang akan memberikan jawaban atas perkembangan pertanian dan perekonimian masyarakat di Jawa Barat.

Karenanya tinggalan ini menarik untuk diteliti dengan identifikasi dan penelusuran lanjut, artikel ini menguraikan dan menyajikan dalam bentuk peta analisis hasil penelitian jalur dan sebaran tinggalan perkeretaapian Kolonial Belanda di wilayah Cirebon Timur.

METODOLOGI

Penelitian ini dilaksanakan dengan melakukan penelusuran jalur kereta api aktif dan dan non aktif di wilayah Kabupaten Cirebon bagian Timur, Provinsi Jawa Barat. Jalur kereta api di wilayah Kabupaten Cirebon, meliputi (1) Jalur kereta api non aktif Waruduwur – Sindanglaut – Bedilan yang merupakan jalur trem; (2) Jalur kereta api Cirebon – Waruduwur – Losari atau jalur utara yang merupakan jalur aktif Cirebon – Semarang; (3) Jalur kereta api Cirebon – Ciledug atau Jalur Selatan yang merupakan bagian dari jalur aktif Cirebon - Purwokerto.

Penelitian ini merupakan penelitian eksploratif deskriptif dengan mengikuti pola penalaran induktif. Metode penelitian mencakup pengumpulan data, deskrisi data, dan eksplanasi. Berkenaan dengan data yang dikumpulkan pada penelitian ini terbatas pada sisa-sisa fisik situs dan struktur ditambah peta, dokumentasi, dan bukti fotografi (Reiter, 2017; Hallingberg et al., 2018).

Pengumpulan data awal penelitian dilakukan dengan cara melakukan penelusuran pustaka, dokumen perkeretaapian, dan dokumen arsip. Hal ini dilakukan guna mengetahui sejarah perkembangan wilayah Cirebon Timur pada masa kolonial Belanda.

Penelusuran juga dilakukan melalui pengamatan peta, yaitu peta administrasi wilayah Cirebon, peta topografi, dan peta Geologi. Data dikumpulkan dengan observasi dengan 1) Melakukan pengecekan titik statsiun (perhentian kereta api), titik percabangan, serta tinggalan lainnya; 2) Mengumpulkan data dan informasi berkenaan tinggalan masa kolonial Belanda di lokasi penelitian dan 3) Mengumpulkan bukti tinggalan disekitar bekas rel kereta api.

Analisa data berupa data peta lama lokasi penelitian dalam kurun waktu berbeda akan memperlihatkan perkembangan wilayah yang terjadi. Selain itu, untuk mendukung hasil analisis peta juga dipergunakan data arsip, data survey, dan data hasil wawancara dengan informan di lokasi penelitian dengan bantuan alat ukur dan instrumen penelitian yang sebelumnya telah ditentukan. Hasil penelitian kemudian disajikan dalam bentuk peta

yang diolah dengan menggunakan Sistem Informas Geografis (SIG), sajian peta dilengkap dengan deskripsi analisis hasil penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Geografis Lokasi Penelitian

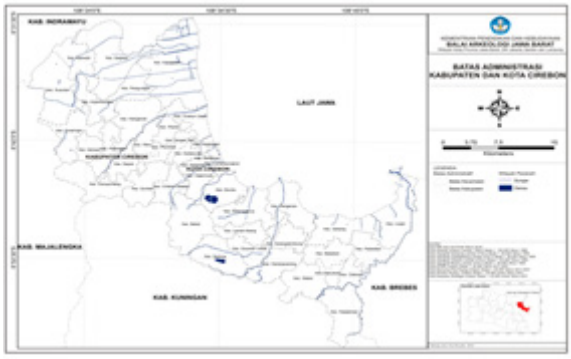
Kabupaten Cirebon meupakan salah satu Kabupaten di Provinsi Jawa Barat yang terletak di bagian timur dan berbatasan langsung dengan Provinsi Jawa Tengah. Daratannya memanjang dari Barat laut ke Tenggara di sepanjang Pesisir Utara Jawa pada 1080 40' - 1080 48' BT dan 060 30' – 070 00' LS. Kabupaten Cirebon secara administratif berbatasan dengan Kabupaten Indramayu dan Laut Jawa di Utara; Kabupaten Majalengka di Barat Laut; Kabupaten Kuningan di Selatan; serta Kota Cirebon dan Kabupaten Brebes, Jawa Tengah, di Timur. Berdasarkan tinggi rendahnya permukaan bumi, Kabuapten Cirebon dibedakan menjadi Daerah dataran rendah dan Daerah dataran Tinggi.

Wilayah kecamatan yang terletak di sepanjang jalur Pantura termasuk pada dataran rendah yang memiliki letak ketinggian antara 0 – 10 mdpl, sedangkan wilayah kecamatan yang terletak di bagian selatan memiliki ketinggian antara 11 – 130 mdpl., beriklim tropis. Jenis tanah di Kabupaten adalah Litasol, Aluvial, Mediteran, latosol, Potsolik, Regosol, Gleihumus, dan Grumosol. Jenis tanah ini merupakan jenis tanah yang baik untuk penanaman Padi dan mendukung untuk pembudidayaan tebu (Hendro, 2014) .

Perkembangan Jalur dan Fasilitas Rel Kereta Api

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 yang dibangun oleh Perusahaan SCS yang resmi beroperasi pada tahun 1897.

Jalur ini merupakan bagian dari jalur Trem Semarang – Cirebon yang dibangun oleh perusahaan kereta api SCS. 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 16 perhentian, Halte dan Stopplaats.



Gambar 1 Peta administratif wilayah Cirebon
(Sumber: Hasil penelitian, 2018)

TABEL I DAFTAR STASIUN ANTARA LOSARI - MUNDU PADA LINTAS BEDILAN - WARUDUWUR

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

Sumber: Kereta Anak Bangsa, 2016

TABEL II DAFTAR STASIUN ANTARA LOSARI - MUNDU PADA LINTAS SEMARANG - CIREBON

No	Stasiun	Singkatan	Kelas Stasiun	Letak Pada Km
1	Cirebon Kejaksan	Cn	St	223.973
2	Cirebon Prujakan	Cnp	St	222.368
3	Mundu	Mnu		
4	Waruduwur	Wdw	St	212.045
5	Japura	Jpr		
6	Gentrakmoyan	Gtm		
7	Babakan	Bbk	St	198.234
8	Bedilan	Bel	Ptl	
9	Losari	Los	St	188.784

Sumber: PJKA, 1977; PERUMKA, TT.

TABEL III DAFTAR STASIUN ANTARA CIREBON - CILEDUG PADA LINTAS CILEDUG

No	Stasiun	Singkatan	Letak pada Km	Kelas
1	Cirebon	Cn	219,168	St
2	Prujakan Selatan	Pus		Pl
3	Luwung	Lwg	228,302	St
4	Martapada	Map	232,752	Pl
5	Sindanglaut	Sdu	235,432	St
6	Karangsuwung	Krw	239,144	St
7	Luwunggajah	Lgj	248,044	St
8	Ciledug	Cld	251,019	St

Sumber: Sumber: PJKA, 1977; PERUMKA, TT.

Selain dilalui oleh jalur Trem SCS, wilayah Cirebon Timur juga dilalui jalur kereta api jarak jauh, Cirebon – Kroya merupakan bagian dari jalur Cikampek – Kroya yang dibangun oleh Perusahaan kereta api pemerintah, Staatspoorwegen (SS). Antara Cirebon – Ciledug, terdapat 8 perhentian, Stopplaats dan Halte.

Seperti sudah diuraikan pada bagian terdahulu, konsesi yang dimiliki oleh perusahaan kereta api swasta SCS, adalah mencakup wilayah Cirebon. Namun pada sisi lain, perusahaan kereta api pemerintah, SS, juga menjadikan Cirebon salah satu bagian dari konsesinya dalam membangun jalur kereta api jarak jauh. Jalur Cikampek – Cirebon yang resmi beroperasi tahun 1912 dilanjutkan pembangunannya ke arah Selatan Cirebon, yaitu jalur Cirebon – Kroya.

Jalur Cikampek – Cirebon jalur aktif dan sudah ditingkatkan menjadi jalur ganda. Kereta api SS jalur Cikampek ke Kroya di Karesidenan Cirebon melewati 21 perhentian, Stasiun dan Stopplaats. Yang terdiri atas Haurgeulis, Cipedang, Cilegeh, Sukamelang, Kadokangabus, Terisi, Jatibarang, Kertasemaya, Kaliwedi, Arjawinangun, Bangodua, Cangkring, Cirebon, Cirebon Prujakan, Prujakan Selatan, Luwung, Martapada, Sindanglaut, Karangsuwung, Luwunggajah, dan Ciledug.

Sebaran Tinggalan Perkretaapian di Cirebon Timur

Seperti telah diuraikan pada bagian terdahulu, Perkeretaapian di Wilayah Cirebon dilayani oleh Perusahaan Kereta Api Pemerintah, SS, dan Perusahaan Kereta Api Swasta, SCS. Dalam operasionalnya, Perusahaan SS melayani perjalanan kereta api relasi Cirebon – Kroya, SCS melayani perjalanan kereta api relasi Cirebon – Tegal – Semarang.

Pada bagian ini diuraikan Jejak Perkeretaapian dan lingkungan sekitar Stasiun di wilayah timur Cirebon, khususnya tinggalan perkeretaapian pada jalur kereta api yang dikelola oleh Perusahaan SCS.

Tinggalan ini berada di jalur utama jalur rel SCS, yaitu jalur lingkar Waruduwur – Sindanglaut – Losari yang merupakan bagian dari jalur utama Cirebon – Semarang yang dibangun pertama, dan Jalur Waruduwur – Babakan – Losari yang dibangun untuk mempersingkat jalur Cirebon – Semarang.

Tinggalan Stasiun Mundu dan Fasilitasnya

Berdasarkan buku Daftar Nama dan Nomor Kode Stasiun dan Perhentian yang diterbitkan PJKA tanggal 7 Desember 1977, Mundu merupakan salah satu perhentian di Lin Brebes, lintas: Mundu – Pasurungan.

Perhentian Mundu berlokasi di Blok Mundumasigit, kecamatan Mundu Kabupaten Cirebon pada koordinat 1080 35’ 26.79” BT dan 60 45’ 34.25” BT. Saat ini, Stasiun Mundu sudah tidak beroperasi dan sudah tidak ditemukan lagi sisa bangunan stasiun. Berdasarkan Grondkard SCS, jumlah sepur di kawasan ini satu, namun memiliki lahan yang luas. Kondisi saat ini menunjukkan, kawasan Mundu Masigit merupakan kawasan permukiman.

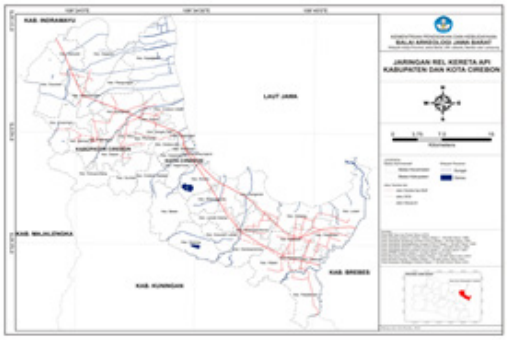
Tinggalan yang ditemukan di kawasan Mundu, adalah potongan rel lama dengan berbagai angka tahun yang dimanfaatkan masyarakat untuk patok, papan peringatan dan sebagainya

Tinggalan Stasiun Warudurur dan Fasilitasnya

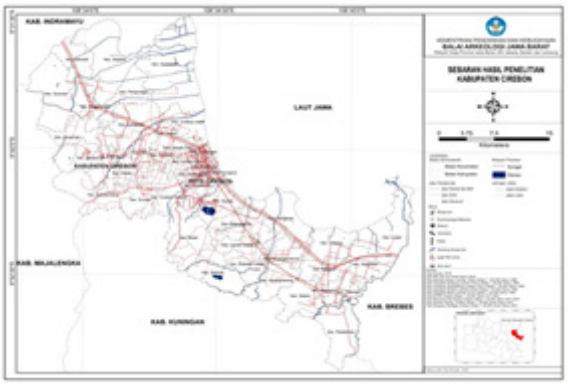
Stasiun Waruduwur merupakan salah satu stasiun aktif yang berada di jalur utama Cirebon – Semarang pada koordinat 1080 37’ 30.99” BT dan 60 47’ 7.98” LS. Stasiun yang aktif saat ini,

adalah stasiun baru yang mulai beroperasi sejak dioperasikannya jalur ganda Jakarta – Surabaya pada tahun 2014. Bangunan lama stasiun Waruduwur berada pada Km 212 +045, pada koordinat 1080 37' 20.54" BT dan 60 47' 1.78" LS.

Kondisi bangunan saat ini tidak dimanfaatkan, tidak terawat dan rusak. Sama seperti bangunan stasiun yang sekelas, bangunan ini terdiri dari 4 Ruang, yaitu ruang tunggu penumpang di bangian tengah, loket, ruang PPKA, dan ruang kepala stasiun.



Gambar 1 Jalur rel kereta api SS dan SCS wilayah Cirebon.
(Sumber: Hasil penelitian, 2018)



Gambar 2 Tinggalan perkretaapian sepanjang jalur rel kereta api SS dan SCS wilayah Cirebon. (Sumber: Hasil penelitian, 2018)

Gambar 3 Kawasan Emplasemen Mundu sekarang: (a) Bekas emplasemen Mundu yang menjadi kawasan permukiman; (b) Railbed sepur simpang di Emplasemen Mundu (Hasil Peneilitian, 2018)

Terdapat sumur gali untuk memenuhi kebutuhan MCK stasiun. Untuk pengikat katrol/timba, dipergunakan potongan rel yang sudah tidak dipergunakan. Pada potongan rel tersebut tedapat teraan SS yang menunjukkan bahwa potongan rel tersebut berasal dari rel kereta api di jalur SS.

Sebelum dibangun jalur rel ganda Cirebon - Semarang, Stasiun waruduwur memiliki 3 jalur rel, dengan sepur 2 sebagai sepur lurus. Saat ini, Stasiun Waruduwur memiliki 4 Jalur Sepur, yaitu sepur 2 dan 3. Bangunan stasiun Waruduwur yang saat ini aktif adalah bangunan baru yang dibangun bersamaan dengan pembangunan Jalur Rel Ganda pada tahun 2014. Bangunan Stasiun baru terletak sebelah timur bangunan stasiun lama, tepatnya pada Km 211+806. Stasiun Waruduwur saat ini tidak melayani naik turun penumpang dan barang, dan hanya melayani persilangan.

Bangunan stasiun Waruduwur yang saat ini aktif adalah bangunan baru yang dibangun bersamaan dengan pembangunan Jalur Rel Ganda pada tahun 2014. Bangunan Stasiun baru terletak sebelah timur bangunan stasiun lama, tepatnya pada Km 211+806. Stasiun Waruduwur saat ini tidak melayani naik turun penumpang dan barang, dan hanya melayani persilangan. Stasiun waruduwur dilengkapi dengan Rumah Dinas untuk pejabat yang bertugas di Stasiun tersebut

Gambar 4 Peta sebaran tinggalan perkretaapian terkait Stasiun Warudurur (Sumber: Hasil Penelitian 2018)

Gambar 5 Tinggalan bangunan stasiun dan rumah dinas Stasiun Warudurur. (Sumber: Hasil Penelitian, 2018).

Tinggalan Stasiun Kanci dan Fasilitasnya

Stasiun Kanci (Ki) berada di Km. 29+400 berada di Desa Kanci kecamatan Astanajapura merupakan perhentian yang berdiri di antara Stasiun Waruduwur dan Lemahabang/Sindanglaut yang merupakan jalur Trem. Perhentian ini merupakan perhentian kecil yang hanya dapat melayani kereta api untuk menaikan dan menurunkan penumpang dan barang dalam jumlah terbatas.

Pada perhentian ini tidak dapat dilakukan persilangan kereta api. Kondisi saat ini, bangunan stasiun sudah tidak ada dan diperkirakan posisinya berada di areal Jalan Tol Palimanan – Kanci. Tidak jauh dari titik lokasi stasiun terdapat gumuk memanjang di tengah persawahan milik warga. Gumuk tersebut merupakan jalur rel (railbed). Hal ini diperkuat dengan keberadaan patok jarak (patok Km. 29+200) milik PT. KAI sebagai penanda.

Tinggalan Stasiun Sindanglaut dan Fasilitasnya

Stasiun Sindanglaut SCS berlokasi di Kecamatan Lemahabang, Kabupaten Cirebon, tidak jauh dari Pabrik Gula (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.

Stasiun Lemahabang juga dikenal dengan sebutan Standbird atau Stasiun Burung. Menurut keterangan Firli (30 tahun), warga setempat, sebutan sebagai stasiun burung dikaitkan dengan keberadaan klub sepakbola di Sindanglaut, yaitu Standbird.

Kondisi bangunan stasiun saat ini dari segi fisik bangunan sudah mengalami perubahan menjadi bangunan rumah petak. Saat ini bangunan stasiun difungsikan sebagai rumah tinggal oleh 6 (enam) keluarga yang menempatinya sejak tahun 1983. Pada dinding bangunan sisi utara terdapat ornamen khas stasiun, yaitu lubang angin berbentuk bulat.

Selain Stasiun Sindanglaut SCS yang merupakan stasiun Trem, Sindanglaut juga dilalui oleh jalur kereta api Cirebon – Purwokerto.

Jalur ini merupakan jalur yang dibangun oleh SS sebagai perpanjangan jalur kereta api Cikampek – Cirebon. Sejak ditutupnya perjalanan kereta api lokal Cirebon dan Perjalanan Kereta Api Jarak Jauh tidak berhenti di Stasiun Sindanglaut, maka stasiun ini tidak lagi melayani naik turun penumpang dan barang melainkan hanya melayani perjalanan kereta api berupa persilangan. Kereta api akan berhenti di Sindanglaut jika terjadi persusulan atau permasalahan lain yang mengharuskan kereta berhenti.

Stasiun Sindanglaut merupakan Stasiun pertama SS di Cirebon Timur pada lintas Cirebon – Kroya. Dari stasiun ini pada tahun 1929 dikirim buah-buahan, terutama mangga sebanyak 932 ton; kacang tanah sebanyak 403 ton; dan bawang merah sebanyak 69 ton. Semua komoditas tersebut dikirim ke arah barat, sebagian besar ke Batavia dan sekitarnya serta Karawang. Selain sebagai stasiun pengirim, stasiun Sindanglaut SS juga menerima kiriman padi dari stasiun SS di wilayah barat (Cirebon Barat dan Indramayu). Padi kiriman tersebut dibawa ke penggilingan di Waled dan Ciledug. Jerami sisa penggilingan tersebut dikirim ke Pabrik Kertas Padalarang.

Bangunan Stasiun Sindanglaut berdenah empat persegi panjang yang dibagi menjadi lima bagian/ruang, yaitu gudang, ruang kepala stasiun dan Loket, Hall atau ruang tunggu, serta ruang PPKA (Pengatur Perjalanan Kereta Api).

Toilet untuk penumpang ditempatkan di luar bangunan stasiun dan dilengkapi dengan sumur gali yang dilengkapi dengan timba. Emplasemen Stasiun Sindanglaut juga dilengkapi dengan gudang pupuk (PUSRI) yang saat ini sudah tidak difungsikan. Di depannya terdapat sepur badug yang dikhususkan sebagai sarana bongkar muat, juga terdapat besak 1 gerbong barang untuk pupuk yang sudah tidak digunakan dan karatan karena dibiarkan.

Stasiun ini dilengkapi dengan menara penampung air (water torn) untuk mengisi air lokomotif yang ditempatkan sekitar 100 meter sebelum bangunan Stasiun dari darah Cirebon. Tempat penampungan air berada di puncak menara yang tiangnya berkaki empat dengan bagian bawah ditutup dinding sehingga membentuk ruangan yang diduga sebagai tempat mesin pompa. Bangunan menara air juga dilengkapi Jendela dan Pintu.

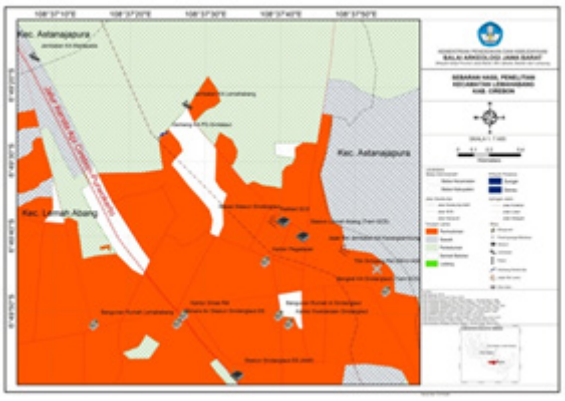
Tinggalan Stasiun Karangsuwung dan Fasilitasnya

Karangsuwung juga dilalui oleh Jalur Kereta Api milik Staatssporwegen (SS) yang melayani perjalanan kereta api Cirebon – Kroya. Untuk melayani perjalanan kereta api di lintas tersebut, SS mendirikan stasiun di Karangsuwung dibangun stasiun kereta api. Saat ini, Stasiun Karangsuwung merupakan stasiun kelas III, terletak di Jalan Astanajapura – Ciledug, Karangtengah Kecamatan Karangsembung Kabupaten Cirebon, pada koordinat 1080 38’ 52.28” BT dan 060 51’ 28.82” LS. Pada tahun 1920-an, Halte SS Karangsuwung merupakan stasiun pengiriman komoditas bawang merah dan kacang tanah. Pada tahun 1929, Bawang merah yang diangkut dari Stasiun Karangsuwung sebanyak 116 ton dan kacang tanah sebanyak 68 ton.

Saat ini, Stasiun Karangsuwung merupakan salah satu Stasiun di Wilayah kerja PT. KAI Daop 3 Cirebon yang ditutup pada tahun 2015 setelah pengoperasian Jalur Ganda Cirebon – Kroya. Sebelum pembangunan rel ganda, Stasiun Karangsuwung memiliki 3 jalur rel, yaitu 1 sepur utama (lurus) dan 2 sepur pembelok jika terjadi persusulan.

Gambar 6 Railbed tinggalan Stasiun Kanci \
(Sumber: Hasil Penelitian, 2018).

Gambar 7 Bangunan bekas Stasiun Sindanglaut yang sudah berubah fungsi (Sumber: Hasil Penelitian, 2018).



Gambar 8 Peta sebaran tinggalan perkretaapian terkait Stasiun Sindanglaut (Sumber: Hasil Penelitian 2018)

Gambar 9 Bekas kawasan Stasiun Karangsuwung dan persimpangan rel menuju Pabrik Gula (Sumber: Hasil Penelitian, 2018).

Bangunan stasiun saat ini masih berdiri namun sudah tidak difungsikan sebagai Stasiun yang melayani perjalanan kereta api. Bangunan saat ini difungsikan sebagai Kantor UPT Resort Jembatan 3.4 Sindanglaut Daop 3 Cirebon. Bangunan Stasiun Karangsuwung oleh PT. Kereta Api Indoneia, Persero sudah ditetapkan sebagai salah satu cagar budaya. Hal ini tampak pada prasasti yang terpasang di salah satu dinding stasiun. Sebagaian besar bangunan masih memperlihatkan keasliannya, bangunan berdenah persegi empat dengan pembagian: Ruang tunggu (Hall), Ruang Kepala Stasiun dan Loket Karcis, serta Ruang PPKA yang merupakan ruang tambahan pada massa bangunan utama. Penambahan lainnya, adalah penambahan portico (area entrance dengan atap dan kolom bata), penggantian lantai bangunan menjadi lantai keramik berwarna putih. Perubahan juga terjadi pada pintu, jendela, dan penambahan lubang angin bermotif geometris di dinding eksterior.

Halaman stasiun saat ini dimanfaatkan sebagai tempat penampung potongan rel dan bantalan lama hasil bongkaran dari ruas rel yang diremajakan. Pada tumpukan potongan rel terdapat potongan rel lama yang sebelumnya terpasang di wilayah kerja PT. KAI Daop 3 Cirebon. Sebagian potongan rel lama yang sudah tidak dipakai dimanfaatkan untuk pagar pembatas dan tiang papan pengumuman. Di tumpukan rel bekas ditemukan rel dengan teraan KRUPP 1910 J. SS., pada potongan rel yang dijadikan tiang plang nama kantor terdapat teraan KRUPP 1880 10.G. J. SS.

Tinggalan Stasiun Jatiseeng dan Fasilitasnya

Jatiseeng merupakan salah satu Stasiun Trem SCS yang berlokasi di Dusun Jatiseeng Kidul, Jatiseeng Kecamatan Ciledug. Bangunan stasiun masih berdiri namun sudah berubah fungsi menjadi ruang usaha masyarakat, yaitu bengkel Sepeda Motor.

Jalur Trem dari Waled menyusuri Jalan Raya Pangeran Walangsungsang di sebelah kiri, sebelum memasuki Stasiun Jatiseeng jalan trem menyeberangi Jalan Raya Pangeran Walangsungsang dan masuk ke stasiun Jatiseeng. Dari Stasiun Jatiseeng, jalan Trem menyusuri Jalan Raya Pangeran Walangsungsang dan menyeberangi simpang empat Pasar Jatiseeng melewati Rumah dinas yang saat ini difungsikan sebagai Kantor Pos.

Tinggalan Stasiun Ciledug dan Fasilitasnya

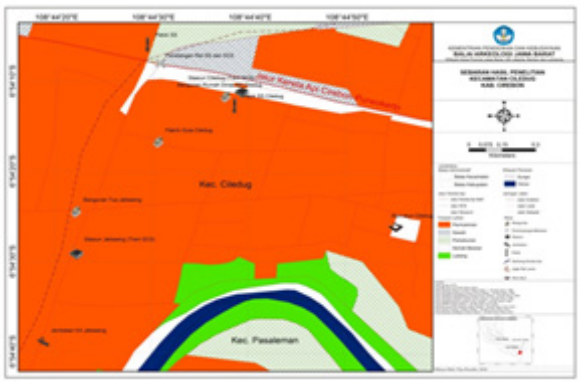
Stasiun Ciledug SS (Stasiun Ciledug) merupakan salah satu stasiun aktif di Jalur Cirebon – Purwokerto. Stasiun ini melayani perjalanan kereta api serta naik turun penumpang dan barang secara terbatas, terutama untuk kereta api ekonomi, untuk tujuan arah barat (Jakarta) dan timur ke Yogyakarta, Solo, dan Surabaya.

Stasiun Ciledug SS berada di Km 251+019 (dihitung dari Jakarta), terletak di Jalan Buyut Ronda Desa Cileduglor Kecamatan Ciledug Kabupaten Cirebon. Stasiun ini melayani perjalanan kereta api dan naik turun penumpang, khususnya Kereta Ekonomi yang melalui stasiun tersebut yaitu kereta api tujuan akhir Jakarta dan Kutoarjo, Yogyakarta dan Surabaya.

Bangunan Stasiun Ciledug bedenah persegi dan sudah mengalami perubahan walau tidak merubah keseluruhan bentuk bangunan. Penambahan ruangan dilakukan di sayap kiri dan sayap kanan bangunan, berupa ruang PPKA. Perubahan juga terjadi pada perubahan lantai menjadi lantai dengan tegel keramik warna putih. Penambahan atap pada pintu masuk dan keluar stasiun.

Gambar 10 Bekas Halte Jatiseeng dan Lokasi Persilangan Rel SS dan SCS dekat staisun Ciledug (Sumber: Hasil Penelitian, 2018).

Gambar 11 Bangunan bekas Stasiun Ciledug dan rumah dinas pegawai (Sumber: Hasil Penelitian, 2018).



Gambar 12 Peta sebaran tinggalan perkretaapian terkait Stasiun Ciledug (Sumber: Hasil Penelitian 2018)

Stasiun Ciledug juga dilengkapi dengan rumah dinas bagi pejabat perusahaan kereta api yang bertugas di Stasiun Ciledug

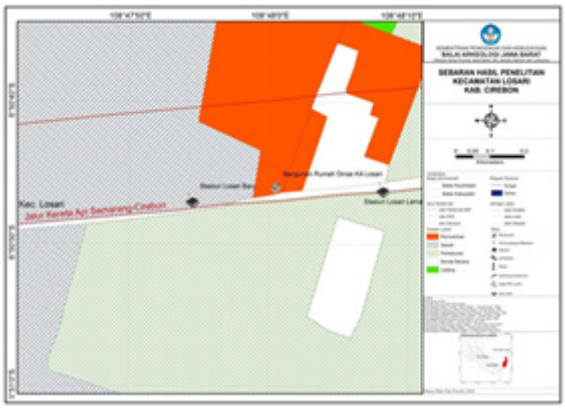
Tinggalan Stasiun Losari dan Fasilitasnya

Stasiun Losari berada di Jalan Stasiun, Desa Panggangsari, Kecamatan Losari. Sebelum dibangun stasiun baru yang lokasinya tidak jauh dari stasiun lama, stasiun Losari di berfungsi menaikan penumpang dan barang dengan tujuan Jakarta dan Jawa.

Barang dan penumpang yang akan ke stasiun mempergunakan dokar. Barang yang diangkut adalah hasil pertanian rakyat berupa sayur-sayuran dan padi. Selain itu, kereta api berhenti di stasiun Losari untuk mengisi air, seperti ditemukan sumur tua, menara air, dan WC oleh masyarakat di jadikan warung terlihat pada gambar di bawah ini.

Sekarang ini stasiun Losari berstatus hanya sebagai jalur lintasan. seperti terlihat pada gambar rel Losari sangat aktif dilalui kereta api yang melintas.

Gambar 13 Bangunan bekas Stasiun Losari dan bangunan Stasiun Losari Baru (Sumber: Hasil Penelitian, 2018).



Gambar 14 Peta sebaran tinggalan perkretaapian terkait Stasiun Losari (Sumber: Hasil Penelitian 2018)

Stasiun Losari berdenah persegi panjang dengan arah hadap ke selatan (ke jalan rel kereta api) pembagian ruang meliputi ruang kepala stasiun dan penjualan tiket, ruang gudang, dan ruang tunggu (Hall). Stasiun ini telah mengalami renovasi dan perubahan masa bangunan, yaitu dibangunnya ruang PPKA, Pemotongan atap, penggantian lantai menjadi lantai keramik warna putih, penggantian pintu dan jendela. Dinding bangunan berupa susunan bata yang dispasi dan dilepa. Atap berbentuk limas yang ditutup dengan genteng.

Pada sisi timur bangunan terdapat menara air berdenah persegi dengan ukuran 4,6 x 2,2 m dan dibagi menjadi dua ruangan dengan ukuran sama (masing-masing ruang mempunyai ukuran 2,3 x 2, 2 m) yang ditutup dengan menggunakan pintu besi. Bagian dalam ruangan diduga sebagai gudang dan penyimpanan mesin pompa. Dinding berupa susunan bata dan cor, langit-langit ruangan berupa dasar cor bak penampung air tingginya 3 m.

Tinggi bangunan mencapai 8 m., sebelumnya bangunan penampung air ini hanya + 5 m. Hal ini tampak adanya perbedaan struktur dinding yang menyerupai garis dan dibandingkan dengan foto lama yang tentang stasiun Losari. Perubahan tinggi bak penampung air tersebut, diduga untuk memenuhi kebutuhan air lokomotif yang bertambah setelah dibuka jalur lurus Cirebon – Losari pada masa kolonial Belanda.

Tinggalan Stasiun Babakan dan Fasilitasnya

Stasiun kereta api Babakan, merupakan salah satu stasiun yang dibangun di Jalur lurus Cirebon – Losari. Setelah diaktifkannya jalur rel ganda Cirebon – Semarang, aktifitas stasiun Babakan dipindah ke bangunan baru yang berjarak 150 m dari bangunan stasiun lama. Stasiun Babakan sampai saat ini melayani perjalanan kereta api dan naik turun penumpang, terutama kereta Ekonomi. Bangunan stasiun lama tidak dibongkar namun difungsikan sebagai kantor UPT Resor Jalan Rel 3.12 Babakan PT. KAI Daop 3 Cirebon. Bangunan stasiun terletak di Jalan Pangeran Sutawijaya, Babakan Kabupaten Cirebon pada ketinggian 12 mdpl, koordinat 1080 43’ 11.46” BT dan 060 51’ 38.23” LS.

Bangunan lama Stasiun Babakan memiliki denah persegi yang terdiri dari 3 ruang, yaitu ruang kepala, ruang loket tiket, dan Hall. Ruang lainnya, adalah ruang PPKA, merupakan masa bangunan tambahan yang dibangun lebih menonjol ke bagian depan agar dapat melihat pergerakan kereta yang akan masuk sejak dari jauh. Dinding bangunan stasiun berupa pasangan batu bata yang dispasi. Kondisi bangunan sudah mengalami renovasi, berupa penambahan ruang baru, yaitu ruang PPKA; penggantian dan penambahan pintu dan jendela, penutupan dengan tembok akses masuk di ruang tunggu, dan penggantian lantai menjadi lantai keramik. Atap bangunan stasiun berbentuk limas dan ditutup dengan genteng. Langit-langit bangunan sudah diganti dengan Eternit. Bangunan lainnya, adalah menara air yang berada di sebelah barat bangunan stasiun Babakan lama.

Menara air tersebut berbentuk segi enam dengan empat ruang di bawah bak penampung air. Ruang tersebut bisanya merupakan ruang pompa dan gudang peralatan. Bangunan menara air ini memiliki kesamaan bentuk dengan menara air di Stasiun Sindanglaut dan Stasiun Ciledug pada jalur Cirebon – Kroya. Di halaman stasiun lama Babakan ditemukan bantalan rel berbahan besi (baja) dengan teraan DK 1914. Bantalan jenis ini biasanya digunakan di jalur-jalur persimpangan atau pembelok di stasiun.

Tidak jauh dari bangunan lama stasiun Babakan, terdapat 2 rumah dinas jabatan dengan arsiektur khas masa kolonial Belanda di jalan raya Gebang tidak jauh dari perlintasan Babakan.

Tinggalan di Bekas Perhentian Jatipiring dan Cibogo

Jatipiring adalah salah satu perhentian yang berlokasi di antara perhentian Pabuaran dan Karangsuwung pada km. 17+00. Perhentian ini berupa Stopplaats yang kondisinya saat ini sudah tidak ada. Jalur Trem SCS di Jatipiring mengarah ke Cisaat, Cibogo, cikulak, Pabuaran, Sukadana, terus ke Jatiseeng, dan Ciledug.

Tinggalan di Jatipiring yang ditemukan, adalah Struktur fondasi Jembatan Kereta Api (trem) di dekat permukiman warga Dusun Jatipiring. Struktur Fondasi jembatan juga ditemukan di Km. 16+300, tepatnya di dekat Makam umum Jatipiring. Di kampung Cemaraberes, pada km. 16+200 ditemukan juga struktur fondasi Jembatan. Semua tinggalan tersebut berada sejajar dengan jalan raya Karangsuwung – Pabuaran.

Perhentian berikut, adalah Perhentian Cibogo yang terletak pada Km. 14+100. Seperti bangunan perhentian lainnya, sudah tidak ditemukan bangunan stasiun bahkan bekas keberadaannya sudah tidak ada, demikian pula dengan jalur rel sudah tidak ada.

Tinggalan di Bekas Perhentian Waled

Perhentian Waled merupakan salah satu perhentian dengan kelas Stopplast berada di kecamatan Waled, pada Km. 10+300. Berdasarkan Grondkaard dan keterangan dari Yumargi Junaedi, Staf Penjagaan Asset DAOP 3 Cirebon, emplasemen stasiun Waled saat ini sudah berubah fungsi menjadi areal bangunan Sekolah SMA PGRI Waled.

Jalur Trem SCS dari Stasiun Pabuaran menuju Waled melewati lahan pesawahan dan saluran Irigasi dari Dam Roti, kondisi saat ini jejak jembatan Trem sudah hilang, namun diperkirakan di ujung jalan gang yang berdasarkan Grondkard merupakan jalur Trem SCS.

Sejajar dengan jembatan Trem, terdapat Jembatan Gotrok/ Lori Tebu (Decauville) ke Pabrik Gula Luwunggajah yang sudah tidak difungsikan akibat ditutupnya Pabrik Gula Luwunggajah.

Bekas jembatan Gotrok saat ini dimanfaat sebagai jembatan warga yang akan beraktifitas di seberang kampung/sawah. Jalur Trem yang saat ini difungsikan sebagai jalan Gang oleh masyarakat membelah kampung dan bersilangan dengan jalur Gotrok di dekat lapangan dan berakhir di Emplasemen Waled. Saat ini, pada lahan bekas emplasemen Stasiun Waled berdiri SMA PGRI Waled.

Tinggalan di Bekas Perhentian Luwunggajah

Luwunggajah adalah salah satu perhentian yang saat ini sudah tidak aktif berada pada km 8+800 di tengah sawah tidak jauh dari dari jalan kereta api Cirebon – Purwokerto. Kondisi saat ini, bangunan stasiun dan fasilitas pendukungnya sudah hancur. Di lahan bekas emplasemen stasiun ditemukan sisa struktur bangunan berupa dinding, tiang, dan fondasi. Lahan bekas emplasemen stasiun difungsikan oleh masyarakat sebagai sawah.

Pabrik Gula Luwunggajah pada masa kolonial merupakan salah satu pabrik gula besar di wilayah Ciledug. Pabrik Gula ini merupakan milik dari Mayor Tan Tjin Kie, salah seorang pengusaha Gula terbesar di Cirebon, yang meninggal dunia pada tahun 1919. Pada tahun 1922,

Pabrik Gula Luwunggajah dijual oleh ahliwarisnya dan dipindahkan ke desa Pabelan menjadi Pabrik Gula Tersana. Kemudian, PG Tersana dipindah ke Desa Babakan menjadi Pabrik Gula Tersana Baru ("Tan Tjin Kie, Nasibmu Kini - Radar Cirebon," n.d.).

Pabrik Gula Tersana baru merupakan pabrik gula milik NV. Landbouw Mij Tersana yang berdomisili di Belanda(Bagian Humas PT. PG Rajawali II, 2008). Saat ini, PG Tersana Baru merupakan salah satu Pabrik Gula yang masih aktif dan dikelola oleh PT. PG. Rajawali II.

Tinggalan di Titik Simpang Bedilan

Bedilan atau Pabedilan merupakan titik simpang atau titik km. 00 untuk Jalur Trem SCS Bedilan – Ciledug – Sindanglaut – Waruduwur. Jalur ini merupakan jalur awal Semarang – Cirebon yang dibangun SCS dan dibuka tahun 1897 serta merupakan jalur yang terkoneksi dengan Pabrik Gula yang berada di daerah Ciledug, Sindanglaut, Waled, dan Karangsuwung.

Guna mempersingkat jarak Cirebon – Semarang, pada tahun 1915 dibuka jalur baru yaitu jalur lurus Waruduwur – Bedilan. Jalur lurus ini lebih pendek 20 km dari jalur sebelumnya yang mencapai lebih dari 40 km. Jalur trem dari Losari menuju Ciledug berbelok ke Selatan dari jalur utama di Bedilan (Pabedilan, sekarang).

Jalur ini menyusuri Jalan raya Pabedilan – Ciledug (Jl. Yos Sudarso). Kondisi saat ini, relnya sudah tidak ada dan bekas jalurnya beralih fungsi menjadi bagian dari Jalan raya. bagian lengkung di Km 0+412, yaitu dari Rumah Dinas sampai jalan raya menjadi jalan kecil atau gang .

KESIMPULAN

Tinggalan perkretaapian di Wilayah Cirebon sesuai dengan jalur penelusuran bekas rel kereta api pada masa kolonia terdiri atas bekas rel, bekas bangunan stasiun dan bekas perhentian. Dioprasikan oleh dua operator berbeda yakni SS dan SCS.

Tinggalan berdasarkan hasil penelusuran ditemukan bangunan bekas stasiun bangunan yang sudah hancur di bekas Stasiun Warudurur, Kanci, Karangsuwung dan Perhentian Luwung gajah yang juga ditemukan potongan bekas rel, patok, sumur gali, bekas bangunan rumah dinas.

Sedangkan bangunan bekas Stasiun Kanci sudah hilang dan hanya terlihat bekas bantalan rel. Stasiun Sindanglaut dan Jatiseeng yang sudah berubah fungsi menjadi permukiman dan tempat usaha masyarakat. Sementara Stasiun Losari dan Babakan masih di fungsikan dengan mengalami pergeseran letak. Penelitian ini juga menemukan bekas stooflas struktur jembatan, rel dan trem di Perhentian Jatipiring, Waled, Luwunggajah dan Persimpangan Bedilan.

DAFTAR PUSTAKA

Bagian Humas PT. PG Rajawali II. (2008). Kronologis Berdirinya PT. PG Rajawali II. Cirebon: PT. PG Rajawali II.

BPS Kabupaten Cirebon. (2017). Kabupaten Cirebon dalam Angka 2017. Cirebon: Badan Pusat Statistik Kabupaten Cirebon.

Cahyo, D.N. (2017). PERKEMBANGAN TRANSPORTASI KERETA API DI KABUPATEN LAMONGANTAHUN 1899 – 1932. Avatara, 5(1). Retrieved from https://jurnalmahasiswa.unesa.ac.id/index.php/avatara/article/view/17733

Hallingberg, B., Turley, R., Segrott, J., Wight, D., Craig, P., Moore,

L., … Moore, G. (2018). Exploratory studies to decide whether and how to proceed with full-scale evaluations of public health interventions: a systematic review of guidance. Pilot and Feasibility Studies, 4(1), 104. https://doi.org/10.1186/s40814-018-0290-8

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

Jayanto, J. (2016). INDUSTRI GULA DI KARESIDENAN CIREBON TAHUN 1870-1930 DAN DAMPAKNYA BAGI MASYARAKAT. Ilmu Sejarah - S1, 1(1). Retrieved from http://journal.student.uny.ac.id/ojs/index.php/ilmu-sejarah/article/view/4307

Makkelo, I. D. (2018). SEJARAH PERKOTAAN: SEBUAH TINJAUAN HISTORIOGRAFIS DAN TEMATIS. Lensa Budaya: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Budaya, 12(2). https://doi.org/10.34050/JLB.V12I2.3052

Reiter, B. (2017). Theory and Methodology of Exploratory Social Science Research |. International Journal of Science & Reseach Methodology, 5(4), 129–150. Retrieved from https://ijsrm.humanjournals.com/theory-and-methodology-of-exploratory-social-science-research/

Silondae, S. (2016). Keterkaitan Jalur Transportasi dan Interaksi Ekonomi Kabupaten Konawe Utara dengan Kabuapten/Kota Sekitarnya. JPEP (Jurnal Progres Ekonomi Pembangunan), 1(1). https://doi.org/10.33772/JPEB.V1I1.871

Tan Tjin Kie, Nasibmu Kini - Radar Cirebon. (n.d.). Retrieved September 24, 2018, from http://www.radarcirebon.com/tan-tjin-kie-nasibmu-kini.html

Tim Telaga Bakti Nusantara. (1997). Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1. Bandung: Angkasa.