KAJIAN KELAS SOSIAL PADA RUMAH PEGAWAI STASIUN KERETA API KEDJAKSAN CIREBON 1911–1942

Study of Social Class on Employee Residences of Kedjaksan Cirebon Railway Station at 1911–1942

Fifi Lutfia Wardhani

Balai Arkeologi Bandung
Jalan Raya Cinunuk Km 17 Cileunyi Bandung
E-mail: fifilutfiawardhani@ymail.com

Naskah diterima redaksi: 4 Agustus 2014 – Revisi terakhir: 17 Oktober 2014
Naskah disetujui terbit: 24 Oktober 2014

Abstract

Kedjaksan Railway Station is a landmark of Cirebon city which is already established as a cultural heritage. The station was built in the Dutch colonial era to help the exploration and exploitation activities in Indonesia. Train related activities which can be studied through the travel system of the train and the lifestyle of the workers, can be reconstructed using industrial archaeology, specifically the historical archaeology approach. How a train comes and goes through the station, the involved workers, and social life can be determined through the spatial division in Kedjaksan Cirebon Railway Station. Based on the analysis of the aspects mentioned above, the Kedjaksan Cirebon Railway Station can be classified as big station, based on location, size, and shape. Moreover, other indicator that defines the classification as big station is the complex social class of the workers. The social class stratification is studied through the shape of official housing of the workers. All the components in Kedjaksan Cirebon Railway Station have meaning which covers the train operational activities, along with the social life within.

Keywords*: train, station, Kedjaksan Cirebon railway station, industrial archaeology, social class*

Abstrak

Stasiun Kereta Api Kedjaksan merupakan salah satu *landmark* Kota Cirebon yang telah menjadi Cagar Budaya. Stasiun ini didirikan pada masa kolonial Belanda untuk melancarkan kegiatan eksplorasi dan eksploitasi di Indonesia. Kegiatan perkeretaapian yang ditinjau dari sistem perjalanan kereta api maupun kehidupan para pegawai pada Stasiun Kereta Api Kedjaksan Cirebon dapat direkonstruksi melalui kajian Arkeologi Industri dengan menggunakan pendekatan Arkeologi Sejarah. Alur masuk dan keluar kereta api, pegawai yang terlibat hingga kehidupan sosial dapat dilihat dari pembagian ruang pada komplek Stasiun Kereta Api Kedjaksan Cirebon. Berdasarkan analisis mengenai aspek yang diamati di atas didapatkan hasil bahwa Stasiun Kereta Api Kedjaksan Cirebon tegolong ke dalam stasiun besar berdasarkan letak, ukuran, dan bentuk. Selain itu, indikator yang menjadikan Stasiun Kereta Api Kedjaksan digolongkan ke dalam stasiun besar adalah terdapat kelas sosial para pegawai yang majemuk pada

stasiun tersebut. Pembagian kelas sosial tersebut diamati melalui bentuk rumah dinas pegawai. Semua komponen yang ada pada kompleks Stasiun Kereta Api Kedjaksan Cirebon tersebut memiliki makna yang melingkupi kegiatan operasional perkeretaapian dengan kehidupan sosial di dalamnya.

Kata kunci: kereta api, stasiun, stasiun kereta api Kedjaksan Cirebon, arkeologi industri, kelas sosial

PENDAHULUAN

Ilmu arkeologi bertujuan merekonstruksi kebudayaan manusia masa lalu dengan mengamati tinggalan materialnya. Perkembangan ilmu arkeologi membawa perkembangan pula pada kajian arkeologi industri. Arkeologi Industri berupaya melihat data dalam bentuk struktur bangunan dan artefak yang berkaitan dengan kegiatan industri masa lalu untuk merekonstruksi kegiatan industri dan kehidupan masyarakat industri. Hal itu sejalan dengan definisi arkeologi industri yakni kajian sistematis mengenai struktur dan artefak sebagai alat untuk memperluas pemahaman kita mengenai industri pada masa lalu (Palmer, 1998: 1).

Pada akhir abad ke-19, kajian arkeologi industri muncul berawal dari perhatian terhadap bangunan yang digunakan pada masa Revolusi Industri, masa penggunaan mesin secara besar-besaran dalam kegiatan industri. Perbincangan mengenai arkeologi industri ramai di kalangan arkeolog sejak tahun 1950an mulai diterima sebagai bagian ilmu arkeologi pada tahun 1960an serta mulai dibicarakan secara ilmiah mengenai fokus kajian tersebut.Arkeologi industri adalah proses pendokumentasian dan penelitian terhadap *material culture* yang berasal dari situs industri masa lalu (Palmer, 1998: 1-3). Dalam penelitian tersebut dilakukan dengan mengkaji analisis fungsional atau bahkan juga memberi konteks dalam bidang ekonomi dan teknologi pada situs dan struktur.

Kedatangan bangsa Eropa dengan tujuan kolonialisasi turut memengaruhi perkembangan berbagai industri, termasuk transportasi. Industri transportasi yang menjadi perhatian pemerintah Belanda pada masa kolonialisasi Indonesia adalah industri kereta api yang ditujukan untuk kepentingan eksploitasi sumber daya alam dan pertahanan militer.Pembangunan industri kereta api ditandai dengan pembukaan jalur pertama antara Kemijen-Tanggung (daerah Semarang, Jawa Tengah) yang mulai digunakan untuk umum pada 10 Agustus 1867 (Utomo, 2005: 7).

Pada awal pembangunan industri kereta api, berkembang paham liberalisme yang mengecam sistem tanam paksa. Sistem tanam paksa terbukti mampu mengatasi hutang VOC (*Vereenigde Oostindische Compagnie*), namun tidak sedikit dampak buruk yang dihasilkan oleh sistem tersebut yakni penderitaan dan kesengsaraan yang besar bagi rakyat Indonesia (Poesponegoro, 1993a: 117-118). Lebih jauh lagi sistem liberal menghasilkan kebijakan yang inovatif yakni memberikan kesempatan penuh kepada modal swasta, baik dari Belanda maupun negara Eropa lain untuk mengembangkan perekonomian Indonesia. Industri yang banyak terbantu oleh sistem liberal adalah perkebunan-perkebunan besar (Poesponegoro, 1993a: 118).

Pada masa perkembangan industri, khususnya perkebunan, eksploitasi

terhadap sumber daya alam di daerah pedalaman pulau turut dikembangkan. Kemunculan pabrik di daerah-daerah yang sebelumnya sulit dijangkau terfasilitasi dengan dibuatnya jalur kereta api. Peran transportasi secara umum dalam bidang ekonomi, yakni berkaitan dengan proses produksi, distribusi, dan konsumsi. Menurut Utomo (2005: 2-3), transportasi juga dapat membantu pendistribusian hasil bumi yang tidak merata di setiap daerahnya.

Perusahaan kereta api swasta muncul didukung modal asing, antara lain *Nederlands Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM), *Semarang-Joana Stoomtram Maatschappij*, dan *Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij* (SCS). Keuntungan yang didapat perusahaan kereta api swasta membuat pemerintah mendirikan perusahaan kereta api milik negara dengan tujuan untuk memicu perusahaan swasta lain yang masih ragu menanamkan modal dalam bentuk perusahaan kereta api. Pemerintah memutuskan untuk melakukan campur tangan dalam pengadaan dan eksploitasi jalan kereta api, yang diwujudkan dengan mendirikan perusahaan milik pemerintah sendiri pada 6 April 1875. Perusahaan itu kelak dinamakan *Staats Spoorwegen* (Saleh dkk., 1997: 61-62).

Pertumbuhan industri kereta api diiringi dengan didirikannya fasilitas stasiun kereta api di daerah-daerah yang dilalui jalur kereta api. Stasiun digunakan sebagai tempat pemberhentian dan turun-naiknya penumpang pada jalur yang dilintasi kereta api. Peletakan stasiun yang baik adalah di pusat kota agar mudah dicapai oleh penduduk kota (Subarkah, 1981: 225). Salah satu kota yang dilalui jalur kereta api adalah Cirebon karena merupakan salah satu kota penting di Pulau Jawa maka didirikan stasiun Cirebon sebagai penyangga aktivitas perkeretaapian di Kota Cirebon.

Sebelum pendudukan pemerintah Belanda, Kota Cirebon merupakan kota pelabuhan penting di Jawa. Letak geografis Kota Cirebon yang strategis menghubungkan jalur perekonomian antara Pulau Jawa bagian barat (Banten, Batavia, dan Jawa Barat) dengan daerah Pulau Jawa bagian timur (Jawa Tengah dan Jawa Timur). Tidak heran jika Kota Cirebon tumbuh sebagai kota pelabuhan, perdagangan, industri, dan kebudayaan di wilayah Jawa Barat (Adeng, 1998: 9-10). Pelabuhan Cirebon disinggahi kapal-kapal besar sejak awal abad ke-17. Dalam tulisannya, Poesponegoro (1993:126) menyatakan pelabuhan Cirebon memiliki tiga sampai empat *jung* (jenis kapal besar) dan beberapa *lanchara* (kapal kecil). Pemerintah Kolonial Belanda mulai tertarik menguasai daerah Cirebon pada sekitar akhir abad ke-17. Berbagai perkembangan yang terjadi membawa Cirebon ditetapkan sebagai salah satu kota praja atau *gemeente* dengan nama *Gemeente Cheribon* pada tahun 1906 oleh Pemerintah Kolonial Belanda. Hal tersebut dengan pertimbangan bahwa Cirebon di mata pemerintahan Kolonial memiliki posisi yang penting dan strategis dalam mempertahankan kedudukannya di Indonesia (Boechari, 2001: 60).

Status Cirebon sebagai Kota Praja ditunjang dengan perkembangan kota dan jalur kereta api. Pembangunan jalur kereta api di wilayah Cirebon membuat Kota Cirebon berkembang pesat. Dengan dibukanya jaringan kereta api tersebut maka jalan darat di wilayah Cirebon berkembang pesat dan berperan lebih

besar menggantikan lalu lintas melalui sungai yang sebelumnya merupakan moda transportasi yang diandalkan (Adeng, 1998: 69).

Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS) merintis jalan kereta api pertama di Cirebon dengan rute Semarang-Cirebon sepanjang 275 km. Stasiun yang dibangun oleh SCS saat ini dikenal dengan nama Cirebon Parujakan. Kota Cirebon terhubung dengan Cikampek sepanjang 137 km yang selesai pada Juni 1912 yang menjadi peristiwa penting karena membuka jalur yang menghubungkan wilayah Bandung ke wilayah-wilayah di bagian utara Pulau Jawa (Saleh dkk, 1997: 74). SCS juga membangun jalur Cirebon-Kadipaten yang selesai dikerjakan tahun 1901 (Subarkah, 1981: 18). Jalur Cirebon-Cikampek dibangun SS yang sekaligus menghubungkan Cirebon dengan Batavia. SS lalu membangun stasiun kereta api di Cirebon yang dinamakan Stasiun Cirebon Kedjaksan (Cirebon Barat). Kemudian SS membuka jalur Cirebon-Kroya pada 1 Januari 1917 yang membuat jarak Batavia-Surabaya menjadi lebih dekat dibandingkan melalui jalur Bogor-Bandung dan tidak berganti kereta api (Subarkah, 1992: 17).

Fungsi stasiun kereta api tidak hanya sebagai halte pemberhentian belaka melainkan juga sebagai fasilitas transit atau tempat kegiatan datang dan pergi para penumpang sehingga bangunan stasiun menjadi sarana penting pada setiap kota yang dilalui perjalanan kereta api (Hartanti, 2010: 1). Stasiun juga merupakan *landmark* sebuah kota serta melambangkan kekuatan dan wibawa perusahaan kereta api (Palmer, 1998: 41).

Stasiun kereta api Kedjaksan Cirebon terletak di Jalan Siliwangi, Desa Kebon Baru, Kecamatan Kejaksan, Kota Cirebon. Stasiun ini ditetapkan sebagai Bangunan Cagar Budaya pada tanggal 22 Juni 2010. Stasiun ini merupakan stasiun percabangan tiga jalur dan terhubung dengan beberapa pabrik gula (*suiker fabriek*) sehingga penting diteliti untuk dapat memberikan gambaran mengenai kehidupan masyarakat industri kereta api, khususnya pembagian kelas sosial pegawai. Permasalahan yang ingin dijawab pada penelitian ini adalah makna yang terkait kegiatan industri yang tergambar dalam keletakan antar bangunan pada Stasiun Kereta Api Kedjaksan Cirebon dihubungkan dengan pembagian kelas sosial. Penelitian ini bertujuan merekonstruksi kelas sosial para pegawai Stasiun Kereta Api Kedjaksan dalam rentang tahun 1911-1942. Penelitian ini bermanfaat untuk melengkapi sejarah perkeretaapian dan sejarah Kota Cirebon.

Teori yang digunakan berkaitan dengan kelas sosial masyarakat industri sebagai acuan rekonstruksi kehidupan pegawai Stasiun Kereta Api Kedjaksaan Cirebon. Menurut Watson (2003: 198) dalam tulisannya mengenai sosiologi industri, terdapat tiga model struktur masyarakat industri yakni model yang terbagi atas lima kelas, dua kelas, dan tiga kelas. Model pembagian kelas akan dibahas pada bagian hasil dan pembahasan.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini memiliki tiga tahapan yakni pengumpulan data, pengolahan data, dan penafsiran data (Sharer dan Ashmore, 2003: 158-160). Terdapat dua jenis data yang dikumpulkan yakni data primer yang merupakan hasil observasi lapangan, serta data sekunder yang merupakan data kepustakaan yang meliputi buku teks, artikel, dan laporan penelitian. Data sekunder yang dikumpulkan berupa

data verbal dan piktorial. Data sekunder berperan dalam memberikan pengetahuan mengenai pembagian dan kegunaan ruang pada stasiun, ciri stasiun berdasarkan beberapa kategori, dan elemen penunjang berdirinya sebuah stasiun kereta api. Selain itu sebagai pengetahuan tambahan lainnya yaitu tulisan mengenai bangunan-bangunan di sekitar kompleks Stasiun Kereta Api Kedjaksan Cierbon yang dapat berguna dalam melihat konteks stasiun tersebut di Kota Cirebon. Berdasarkan data piktorial berupa peta dapat dilihat perkembangan pembangunan stasiun, dan data berupa foto lama dapat membantu dalam interpretasi terhadap kegiatan operasional maupun sosial pada stasiun tersebut. Pengamatan data lapangan dituangkan dalam bentuk verbal dan piktorial sehingga dapat disandingkan dengan data sekunder.

Pada tahap pengolahan data dilakukan dengan menyandingkan data primer dan sekunder yang sudah dikumpulkan pada tahap sebelumnya. Pada tahap ini data diarahkan untuk dapat menjawab permasalahan penelitian. Bangunan beserta ruangan di dalamnya dianalisis fungsinya sehingga hasil analisis tersebut dapat memudahkan tahap interpretasi makna yang akan membawa pada kesimpulan penelitian ini.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Stasiun Kereta Api Kedjaksan didirikan pada masa kolonial Belanda yang merupakan hasil pengaruh teknologi kereta api yang berkembang di Eropa. Semula transportasi darat yang digunakan di Indonesia, khususnya di Pulau Jawa adalah kendaraan yang ditarik oleh hewan (Lombard, 2005: 134-138).

Kegiatan operasional perkeretaapian di Stasiun Kereta Api Kedjaksan Cirebon akan dibahas secara singkat guna memberikan gambaran berkenaan tugas tiap pegawai. Kegiatan operasional mencakup alur keluar dan masuk kereta api serta alur pengecekan dan perbaikan. Stasiun pada umumnya merupakan tempat pemberhentian, keberangkatan serta turun-naiknya penumpang. Kereta api dari berbagai tujuan hilir mudik masuk dan keluar stasiun. Untuk merekonstruksi kegiatan operasional perlu diketahui jenis Stasiun Kedjaksan Cirebon.

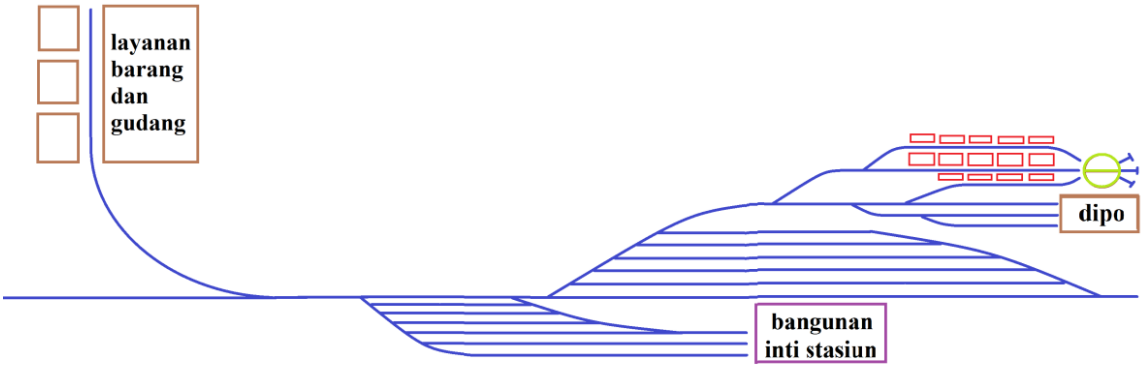
Berdasarkan ukuran stasiun Kedjaksan digolongkan sebagai stasiun besar dengan bangunan megah dan memiliki kesan monumental pada masanya. Bagian dalam bangunan stasiun inti dilengkapi dengan *hall* beratap tinggi dan dilengkapi dengan lampu gantung serta lukisan dari material kaca. Selain itu, terdapat ruang tunggu *VIP* (*very important person*) yang dilengkapi dengan jendela besar, lukisan kaca, dinding yang dilapisi dengan kayu jati berukir dengan motif bunga ceplok, dan lampu gantung pada bagian tengah ruangan. Keadaan tersebut sesuai dengan definisi stasiun besar yang dikemukakan oleh Subarkah (1981: 225-233). Stasiun Kedjaksan pun memenuhi ciri-ciri stasiun besar yang dikemukakan oleh Utomo (2005: 224-225) yakni memiliki banyak jalan rel yang pada stasiun Kedjaksan terdapat enam jalur utama dan terdapat jalur yang digunakan untuk proses langsiran.

Pada kategorisasi stasiun berdasarkan letaknya (Subarkah, 1981: 231; Utomo, 2002: 225), ciri-ciri yang terdapat pada menjadikan stasiun Kedjaksan termasuk dalam jenis stasiun pertemuan. Stasiun pertemuan diartikan sebagai stasiun yang menghubungkan tiga jurusan.

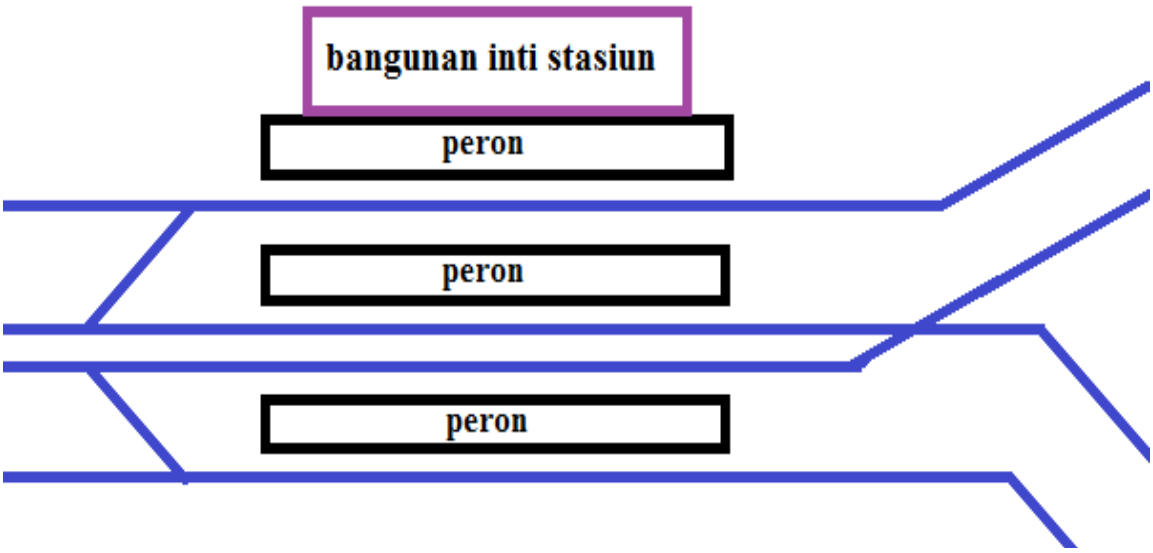
Pada kategori stasiun berdasarkan bentuknya, stasiun Kedjaksan saat ini digolongkan ke dalam jenis stasiun paralel/ sejajar. Hal tersebut berdasarkan letak stasiun yang sejajar dengan jalur dan bangunan inti stasiun terdapat pada salah satu sisi peron, bukan di antara dua peron.

Sebelum kereta api memasuki stasiun, petugas bagian sinyal dan telekomunikasi telah dihubungi oleh stasiun sebelumnya mengenai kedatangan kereta api, setelah petugas sinyal dan telekomunikasi menyatakan stasiun siap untuk menerima kedatangan kereta api. Sebelumnya telah ditentukan peron yang akan dilewati oleh kereta api. Jalur pada peron memiliki fungsi berbeda, terdapat jalur yang digunakan bagi kereta yang mampir menaikan dan menurunkan penumpang, terdapat jalur yang berfungsi untuk menerima kereta dengan tujuan akhir di stasiun tersebut, dan terdapat jalur yang digunakan untuk kereta yang hanya melewati stasiun tersebut.

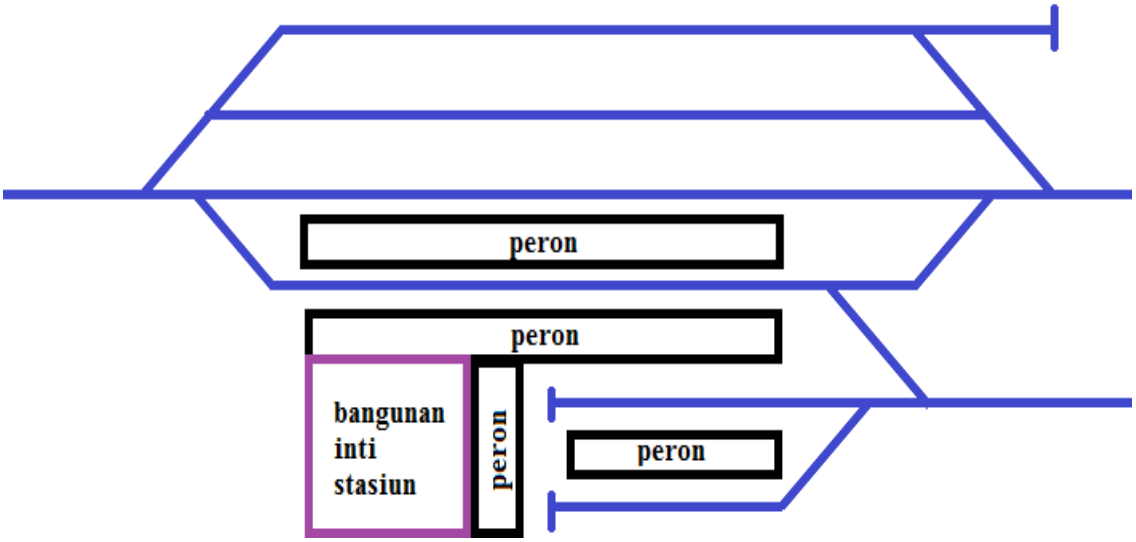
Saat kedatangan kereta api, petugas pengawas peron akan melakukan sterilisasi jalur. Petugas peron dibantu dengan suara genta peron sehingga orang yang akan melintasi jalur dapat berhati-hati dan



Gambar 1. Denah stasiun besar. (Sumber: Subarkah, 1981: 225-233, diolah kembali)



Gambar 2. Stasiun pertemuan. (Sumber : Subarkah, 1981: 225-233, diolah kembali).



Gambar 3. Denah stasiun paralel/sejajar. (Sumber: Subarkah, 1981: 225-233, diolah kembali)

mendahulukan kereta api untuk melintas. Pada stasiun yang menghubungkan tiga jalur seperti stasiun kereta api Kedjaksan, kereta api yang masuk dari dua jalur pada arah yang sama tidak dapat datang secara bersamaan karena pemindahan jalur kereta masih menggunakan sistem manual. Bagi kereta yang berfungsi sebagai angkutan barang, kereta diarahkan pada jalur bongkar muat barang.

Bagi kereta api dalam perjalanan jauh, petugas operasional kereta api, yakni masinis dan petugas lain yang bertugas dalam perjalanan kereta api dapat melakukan pergantian tugas dengan masinis yang berjaga di stasiun. Masinis pengganti tersebut hanya ada pada stasiun besar, seperti stasiun Kedjaksan, sehingga pergantian masinis harus dilakukan pada stasiun besar. Selain ada petugas operasional pengganti, pada stasiun besar tersedia tempat peristirahatan bagi petugas operasional.

Pada tahap alur keberangkatan kereta api pada stasiun kereta api Kedjaksan Cirebon secara umum sama dengan saat kedatangan kereta api. Penumpang terlebih dahulu membeli tiket perjalanan pada loket yang terdapat di bangunan inti stasiun yang akan dilayani oleh petugas stasiun yang diawasai oleh bidang kebendaharaan. Setelah memiliki tiket, penumpang yang telah datang dapat menunggu di ruang tunggu stasiun, atau apabila kereta yang akan dinaiki sudah siap, penumpang dapat menunggu di dalam kereta. Pada kedatangan dan keberangkatan petinggi pemerintahan atau kalangan terpandang, disuguhkan pertunjukan musik yang diselenggrakan di peron kedatangan atau keberangkatan.

Pada tahap keberangkatan kereta, petugas sinyal dan telekomunikasi menghubungi stasiun selanjutnya sesuai lintasan keberangkatan untuk menerima kedatangan kereta api. Apabila stasiun tujuan sudah siap menerima kedatangan kereta api, kereta api akan diberangkatkan. Petugas sinyal dan telekomunikasi harus pula mengabari petugas perlintasan kereta api untuk menutup palang perlintasan. Petugas pengawas peron kemudian akan memberi aba-aba kepada masinis untuk memulai perjalanan dengan menggunakan

papan dengan warna seperti lampu lalu lintas.

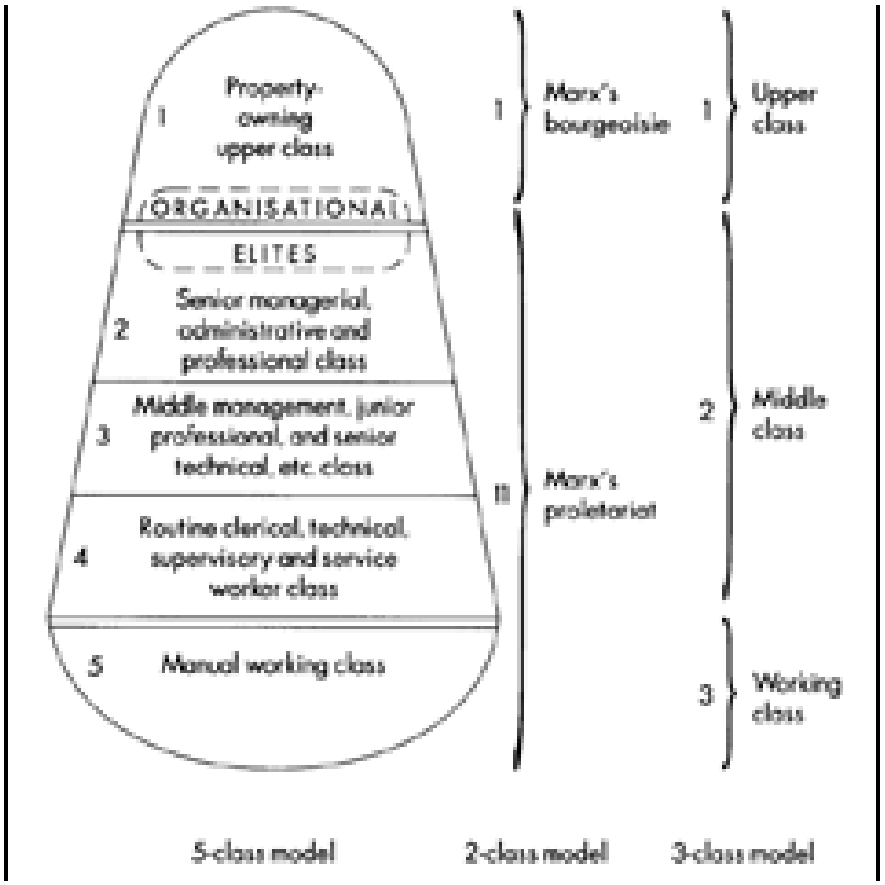
Selain alur keluar-masuk kereta api, Stasiun Kereta Api Kedjaksan Cirebon dilengkapi dengan dipo (bengkel perbaikan) yang melayani alur pengecekan dan perbaikan lokomotif dan kereta api. Sebelum melakukan perjalanan, kereta api harus melalui tahap pengecekan terhadap mesin-mesin yang berfungsi. Pengecekan dan perbaikan terhadap bagian kereta api dipisahkan antara bagian lokomotif dengan gerbong kereta api. Masing-masing bagian memiliki dipo yang terpisah. Dipo-dipo ini juga melayani perbaikan kereta api yang berangkat dan berakhir pada stasiun-stasiun di sekitar stasiun Kedjaksan karena tidak semua stasiun memiliki fasilitas dipo.

Selain melihat stasiun sebagai sebuah sistem operasional perkeretaapian, penelitian ini juga mengamati kehidupan sosial yang terdapat pada stasiun ini. Kehidupan sosial tersebut melingkupi orang-orang yang merupakan pegawai Stasiun Kedjaksan Cirebon. Dari aspek-aspek yang diamati, seperti rumah tinggal pegawai dan pakaian yang dikenakan pegawai stasiun yang dilihat melalui foto-foto sekitar tahun 1911-1942, dapat diketahui status sosial masyarakat yang ada di dalam dan sekitar kompleks stasiun Kedjaksan Cirebon.

Pembangunan Stasiun Kereta Api Kedjaksan di Kota Cirebon berpengaruh bagi kehidupan masyarakat Kota Cirebon, khususnya masyarakat di sekitar stasiun. Pengaruh tersebut berupa pengaruh pada kehidupan sosial masyarakat sekitar yang mulai bergantung pada kegiatan Stasiun Kedjaksan, baik masyarakat yang terikat hubungan kepegawaian dengan stasiun, maupun para pekerja yang mencari penghidupan di sekitar stasiun. Stasiun yang pada mulanya merupakan fasilitas transportasi kereta api kemudian menjadi sebuah industri penghasil jasa yang di dalamnya mencakup masyarakat industri.

Pada masyarakat industri terdapat pembagian kelas sosial. Terdapat tiga model struktur masyarakat industri yakni yang terbagi atas lima kelas, dua kelas, dan tiga kelas (Watson, 2003: 198). Model yang terdiri atas lima kelas membagi masyarakat menjadi pemilik modal, orang yang memiliki keahlian yang terbagi lagi ke dalam tiga tingkatan yakni tingkatan pertama yang terdiri atas pengawas senior, pegawai ahli senior, dan administrator; tingkatan kedua yakni pengawas junior, pegawai ahli junior, dan pegawai teknisi senior; serta tingkatan ketiga yakni teknisi dan pegawai di bidang layanan; serta yang terendah adalah para pekerja kasar. Model kedua yang terdiri atas dua tingakatan yakni membagi kelas masyarakat sebagai pemilik modal yakni kaum borjuasi sebagai atasan dan pekerja yakni kaum proletar sebagai bawahan. Model pembagian dua kelas tersebut dalam tulisan Watson mengutip pendapat Karl Marx sebagai tokoh pemikir kelas sosial yang berciri kapitalis. Model yang membagi masyarakat industri ke dalam tiga kelas yakni pemilik usaha, pegawai menengah yang memiliki keahlian tertentu, dan pegawai kelas bawah yakni pegawai yang tidak memiliki keahlian khusus.

Pembagian kelas yang sesuai pada Stasiun Kereta Api Kedjaksan Cirebon adalah model ketiga yang membagi masyarakat industri ke dalam tiga golongan. Hal tersebut juga dapat dilihat dari bangunan rumah dinas pegawai, dan gaya berpakaian mereka. Meskipun



Gambar 4. Struktur masyarakat industri menurut Watson. (2003: 198)

pembagian kelas yang diungkapkan oleh Watson merupakan gambaran masyarakat indsutri yang ada di Eropa, namun pengaruh stratifikasi sosial tersebut diterapkan pada industri yang dikuasai oleh bangsa Belanda di Indonesia. Terlebih pembagian kelas yang dinyatakan Watson tersebut sesuai dengan keadaan di Stasiun Kereta Api Kedjaksan Cirebon. Gambaran pembagian kelas sosial ke dalam tiga bagian tersebut sesuai dengan penggolongan kelas sosial yang umumnya ada di Indonesia pada masa kolonial, yakni golongan kulit putih (*Europanen*), golongan timur asing (*Vreende Oosterlingen*), dan golongan pribumi (*Inlander*) (Gautama, 1975: 29).

Jabatan yang termasuk dalam pegawai golongan atas adalah kepala stasiun, diikuti wakil kepala stasiun yang memimpin sebuah stasiun. Setiap harinya, salah satu di antara kepala stasiun maupun wakil kepala stasiun harus berada di stasiun sebagai fungsi kontrol dan pengambil keputusan yang berkenaan dengan kegiatan operasional stasiun. Kepala stasiun ditunjuk oleh perusahaan kereta api dan bertanggung jawab terhadap berlangsungnya kegiatan perkeretaapian pada stasiun tersebut yang juga sebagai penanggung jawab unit dari sebuah sistem perkeretaapian dengan skala makro. Pada stasiun kereta api milik swasta, di akhir abad 19 sudah terjadi peningkatan status orang-orang pribumi ke pekerjaan yang sifatnya administratif hingga Kepala Stasiun, namun tetap diawasi oleh orang-orang Belanda. Hal

tersebut terjadi akibat pengaruh Perang Dunia I sehingga sulit untuk mendatangkan tenaga muda dari Belanda. Berbeda hal dengan perusahaan kereta api milik negara yang masih menggunakan tenaga orang Belanda bahkan hingga tenaga masinis (Ingleson, 2013: 41).

Rumah dinas Kepala Stasiun digolongkan ke dalam jenis rumah tipe 1. Berdasarkan denah tahun 1925, rumah wakil kepala stasiun memiliki luas yang hampir sama dengan rumah kepala stasiun, namun rumah wakil kepala stasiun saat ini sudah tidak lagi ditemukan bentuknya. Dengan demikian rumah wakil kepala stasiun tidak akan dibicarakan kembali.

Rumah kepala stasiun adalah rumah paling luas dan memiliki ciri arsitektur masa kolonial. Rumah Kepala Stasiun memiliki halaman yang luas di bagian depan dan belakang rumah. Terpisah dengan bangunan rumah, terdapat sebuah bangunan yang merupakan garasi mobil yang tidak ditemukan pada tipe rumah lain. Rumah kepala stasiun merupakan satu-satunya rumah yang menggunakan tiang-tiang untuk menopang atap beranda pada bagian muka rumah dan memiliki permukaan lantai rumah yang dibuat lebih tinggi dari tanah. Pada rumah Kepala Stasiun terdapat ruangan-ruangan kecil terpisah dengan bangunan inti rumah, namun terhubungkan oleh sebuah lorong yang merupakan kamar pembantu rumah tangga. Hal lainnya yakni posisi toilet terdapat di dalam rumah, sementara pada tipe rumah lain, toilet terdapat pada halaman belakang rumah.

Letak rumah Kepala Stasiun terhubung dengan jalan kota pada bagian muka, yang kini bernama Jalan Siliwangi. Selain akses ke Jalan Siliwangi, pada bagian belakang rumah terdapat pintu gerbang yang menghubungkan rumah Kepala Stasiun dengan Jalan Tanda Barat yang merupakan jalan menuju stasiun dari sisi selatan dan merupakan daerah yang dihuni oleh pegawai kelas bawah sehingga Kepala Stasiun dapat melakukan fungsi kontrol terhadap para pegawai.

Gambar 5. Rumah dinas tipe 1. (Sumber: Dokumen Fifi Lutfia Wardhani, 2013)

Gambar 6. Rumah dinas tipe 2. (Sumber: Dokumen Bagian Asset DAOP 3 PT. KAI)

Pakaian yang digunakan Kepala Stasiun berwarna serba putih. Pada bagian atas menggunakan jas tanpa kerah berkancing, terkadang menggunakan kemeja berkerah dan dilapisi jas berkerah pula. Pada bagian bawah menggunakan celana panjang dan mengenakan alas kaki berupa sepatu kulit warna putih atau hitam. Gambaran mengenai pakaian Kepala Stasiun tersebut tidak ditemukan dalam dokumentasi masyarakat pada masa

itu. Sebagai perbandingan dapat dilihat melalui foto pejabat kelas atas di wilayah Cirebon lain, seperti Kepala Administratur Pabrik Gula Sindang Laut dan Kepala Pelabuhan Cirebon.

Kelas sosial pegawai golongan menengah adalah pengawas atau koordinator setiap bagian yang bertanggung jawab kepada Kepala Stasiun, diantaranya koordinator masinis dan manajemen bagian operasional perjalanan, kepala dipo, kepala bagian sinyal dan telekomunikasidan wakilnya, pengontrol telegraf, kepala bagian bendahara administrasi dan wakilnya, serta koordinator pengawas jalan dan pengawas rel. Jabatan golongan menengah ini harus diisi oleh orang yang ahli dalam bidangnya yang diperoleh melalui pendidikan formal, maupun pelatihan khusus. Posisi tersebut diisi oleh kalangan Belanda.

Bangunan tempat tinggal pegawai kelas menengah terletak di sepanjang Jalan Olahraga yang berada di sisi barat kompleks stasiun. Dalam penelitian ini, rumah tersebut digolongkan ke dalam rumah tipe 2. Luas rumah pada tipe 2 ini beragam, namun masih dapat digolongkan ke dalam satu tipe. Rumah yang lebih luas dihuni kepala bidang dan rumah yang lebih kecil dihuni oleh wakil kepala atau petugas ahli di bawah kepala bidang. Rumah tipe 2 ini memiliki gaya bangunan yang mendekati gaya bangunan pada rumah tipe 1. Diduga terdapat keinginan untuk membuat suatu benang merah dalam gaya arsitektur bangunan rumah pegawai menengah dengan mengacu pada rumah Kepala Stasiun.

Pada rumah tipe 2 ini terdapat halaman di bagian depan dan belakang dengan ukuran lebih kecil dibanding rumah Kepala Stasiun. Terdapat ruang- ruang kecil yang merupakan kamar pembantu rumah tangga. Letak rumah dinas tipe 2 ini terpisah dengan rumah tipe 1 dan 3 yang berada di sisi timur stasiun. Fungsi kontrol pada wilayah bagian barat stasiun dilakukan oleh pegawai kelas menengah. Meskipun terdapat beberapa kesamaan dengan rumah tipe 1, namun rumah tipe 2 tidak memiliki akses yang baik dengan jalanan kota. Selain rumah tipe 2 yang ada pada Jalan Olahraga, terdapat rumah tipe 2 yang terdapat di sekitar perlintasan pada Jalan Kartini, yang juga merupakan akses untuk masuk dan keluar Jalan Tanda Barat.

Gambar 7. Administratur pabrik gula Karang Soewoeng (duduk di antara perempuan) dan keluarga pegawai golongan menengah sedang bermain tenis di lapangan tenis (gambar atas). (Sumber:http://collectie.tropenmuseum.nl/default. aspx?ccid=303438, diakses pada 12 Mei 2013), Charles Olke van der Plas didampingi Kepala Pelabuhan duduk diapit para pegawai kelas menengah Pelabuhan Cirebon (gambar bawah). (Sumber: http://media-kitlv.nl/all-media/indeling/detail/form/advanced/start/107?q_searchfield=cheribon, diakses pada 31 Mei 2013)

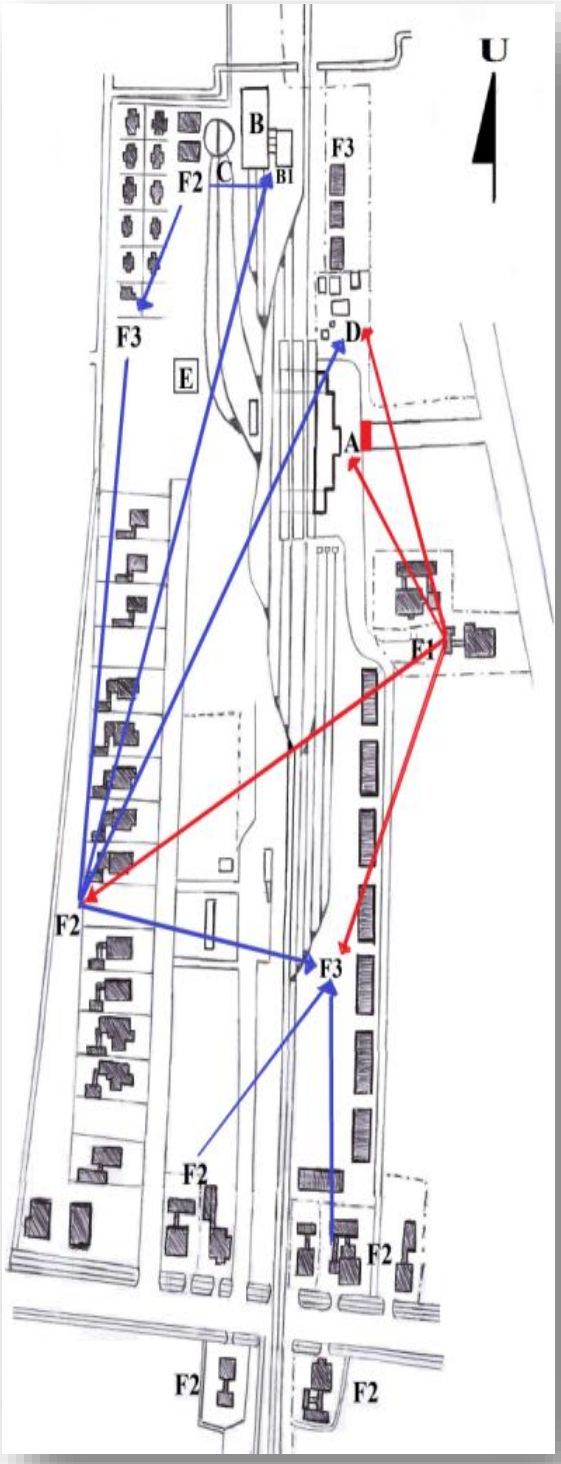
Gambar 8. Pengawas (pekerja kelas menengah) di dekat pintu atas lokomotif, dan petugas-petugas teknisi (pekerja kelas bawah) di sekitar lokomotif. (Sumber: http://media-kitlv.nl/all-media/indeling/detail/form/advanced/start/217?q_searchfield=cheribon, diakses 22 April 2013)

Pakaian pegawai kelas menengah secara umum sama dengan kepala stasiun, yakni menggunakan pakaian serba putih. Saat berada di lapangan, pakaian dinas tersebut dilengkapi topi dengan bentuk bulat.

Pegawai kelas bawah merupakan teknisi operasional yang mengandalkan tenaga dan mendapat arahan dari para pengawasnya. Pegawai golongan bawah ini bertanggung jawab pada pengawas bidangnya masing-masing. Pegawai golongan bawah ini dapat diisi oleh kalangan pribumi.

Rumah dinas bagi pegawai kelas bawah terletak di Jalan Tanda Barat (sektor selatan) dan Gang Kramat (sektor utara). Rumah tipe 3 ini merupakan rumah *tangsi* (bangunan-bangunan rumah terdapat dalam satu atap) yang saling berdekatan antar rumah. Pada rumah ini hanya dapat dilihat pada sisi depan dan belakang. Secara umum, rumah ini tidak memiliki unsur ornamental. Pada rumah tipe 3 sektor utara, bangunan rumah sedikit lebih luas dengan atap lebih tinggi dari bangunan rumah tipe 3 di sektor selatan. Diduga penghuni bangunan rumah di sektor utara ini memiliki jabatan yang lebih tinggi atau senior.

Gambar 9. Rumah tipe 3 di Jalan Tanda Barat (kiri), Rumah tipe 3 di Gang Kramat (kanan). (Sumber: Dokumen Bagian Asset DAOP 3 PT. KAI)



Keterangan Denah :

A : Bangunan Inti Stasiun
B : Bangunan Dipo
C : Roda Putar/ *Turn Table*
D :Bangunan Perkantoran
E : Menara Air
F : Bangunan Rumah Pegawai
F1 : Kepala Stasiun
F2 : Pegawai kelas menengah
F3 : Pegawai kelas bawah
: Pintu Masuk Bangunan Inti
: Rumah Pegawai
: Alur pengawasan kepala stasiun
:Alur pengawasan pegawai kelas menengah

Gambar 10. Alur pengawasan. (Sumber: Denah Stationsemplacements Cheribon SS tahun 1925, diolah kembali oleh Fifi Lutfia Wardhani)

Gaya berpakaian pegawai kelas bawah tidak memiliki patokan khusus. Pegawai tersebut ada yang menggunakan baju berwarna putih pula, namun tanpa alas kaki. Selain itu ada pula yang menggunakan pakaian penduduk pribumi dengan warna selain putih, dengan ikat pinggang besar, dan terkadang menggunakan kopiah.

Terdapat pula kalangan pekerja lepas yang berkaitan dengan proses bongkar muat pada stasiun. "Di lingkungan perusahaan kereta api juga terdapat kelompok buruh lepas yang akan datang dari desa-desa pada dini hari ke kota besar guna mencari upah harian, dan kembali ke rumah mereka menjelang matahari terbenam" (Saleh, dkk, 1997: 85). Dengan kata lain banyak dari kalangan pribumi yang bekerja sebagai kuli angkut atau petugas kebersihan di sekitar kompleks stasiun.

Terdapat makna di balik penyusunan letak rumah tinggal para pegawai sebagai pengelempokkan yang sesuai dengan tugas dan kelas sosial penghuni rumah. Pegawai stasiun dengan kelas sosial lebih tinggi menempati rumah dengan fasilitas yang tidak dimiliki pegawai kelas bawah, seperti rumah yang besar dan indah dengan taman serta akses lebih dekat menuju stasiun dan menuju jalan utama kota. Hal lain yang memengaruhi letak rumah dinas pegawai berkaitan dengan fungsi kontrol dari jabatan yang lebih tinggi ke jabatan yang lebih rendah. Hal tersebut berkaitan dengan sistem kolonialisasi Belanda pada kalangan pribumi yang menjadi pegawai kelas bawah. Dengan demikian menjelaskan mengenai keletakkan rumah dinas pegawai kelas bawah (rumah tipe 3) yang dikelilingi oleh rumah kepala stasiun (rumah tipe 1) dan rumah pegawai kelas menengah (rumah tipe 2) yakni untuk dapat mempermudah dalam mengawasi kinerja, maupun kehidupan sosial para pekerja kelas bawah.

Bangunan rumah dinas tersebut mengelilingi bangunan operasional stasiun sehingga pegawai kelas atas dan kelas menengah dapat pula melakukan fungsi pengawasan terhadap kinerja pegawai pada kelas yang lebih rendah. Fungsi pengawasan dapat dilihat pada ilustrasi gambar 10 di muka.

SIMPULAN

Penelitian pada Stasiun Kereta Api Kedjaksan Cirebon, Jawa Barat menghasilkan beberapa kesimpulan sebagai berikut. Stasiun kereta api Kedjaksan Cirebon merupakan salah satu stasiun kereta api di kota Cirebon yang didirikan pada tahun 1911 setelah pada tahun 1906 Kota Cirebon ditetapkan sebagai Kota Praja dengan nama *Gemeente Cheribon*. Stasiun kereta api ini didirikan oleh perusahaan kereta api milik pemerintah yakni *Staats Spoorwegen*.

Seiring pendirian stasiun Kedjaksan Cirebon, tatanan masyarakat pun berubah. Banyak masyarakat di sekitar stasiun yang kemudian memilih bekerja sebagai pegawai stasiun dan atau sebagai pekerja lepas yang menggantungkan hidup pada kegiatan di stasiun tersebut. Para pegawai kemudian digolongkan berdasarkan kelas sosial sesuai jabatan pada stasiun Kedjaksan Cirebon. Penggolongan kelas tersebut, yakni pegawai kelas atas, kelas menengah, dan kelas bawah. Pegawai kelas atas adalah kepala stasiun dan wakil kepala stasiun. Pegawai kelas menengah adalah koordinator pada bagian operasional perjalanan, kepala dipo, kepala bagian sinyal dan telekomunikasi,

kepala bidang administrasi serta kepala pada bidang-bidang lain.

Letak rumah tinggal pegawai digolongkan berdasarkan perbedaan kelas sosial serta fungsi kontrol, baik yang berkaitan dengan kegiatan operasional stasiun maupun kontrol kehidupan sosial. Fungsi kontrol tersebut dilakukan oleh kepala stasiun dan pegawai kelas menengah dari kalangan pemerintah kolonial ke pegawai rendah yang merupakan kaum pribumi.

DAFTAR PUSTAKA

Adeng. 1998. *Kota Dagang Cirebon sebagai Bandar Jalur Sutra*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia.

Boechari, M. Sanggupari dan Kuswiah, Wiwi. 2001. *Sejarah Kerajaan Tradisional Cirebon*. Jakarta: Departemen Pendidikan Nasional.

Gautama, Sudargo. 1975. *Warga Negara dan Orang Asing*. Bandung: Alumni.

Hartanti, Nurhikmah B, dkk. 2010. *Stasiun Kereta Api di Pulau Jawa- Indonesia*. Jakarta: PT. Kereta Api (Persero).

Ingleson, John. 2013. "Tangan dan Kaki Terikat" Pemogokan Buruh Kereta Api. Dalam Iskandar P. Nugraha (Ed.). *Perkotaan, Masalah Sosial, dan Perburuhan di Jawa Masa Kolonial*. Jakarta: Komunitas Bambu.

Lombard, Denys. 2005. *Nusa Jawa: Silang Budaya Kajian Sejarah Terpadu Bagian I: Batas-batas Pembaratan*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Palmer, Marilyn dan Neaverson, Peter. 1998. *Industrial Archaeology Principles and Practice*. London: Routledge.

Poesponegoro, Marwati Dj dan Notosusanto, Nugroho. 1993. *Sejarah Nasional Indonesia jilid III*. Jakarta: Balai Pustaka.

Poesponegoro, Marwati Dj dan Notosusanto, Nugroho. 1993a. *Sejarah Nasional Indonesia jilid IV*. Jakarta : Balai Pustaka.

Saleh, Effendi dkk. 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia jilid 1*. Bandung: CV Angkasa. 1997.

Sharer, Robert J. dan Ashmore, Wendy. 2003. *Archaeology: Discovering Our Past 3rd Edition*. New York: McGraw-Hill Higher Education.

Stock Photo: Administrateur W.H.S. Schallig met endere Europanen op de tennisbaan bij de Suikerfabriek Karang Soewoeng, Cheribon. 1904. (http://collectie.tropenmuseum.nl/default.aspx?ccid=303438 diakses tanggal 12 Mei 2013)

Stock Photo: Charles Olke (II) van der Plas, vermoedelijk toen hij resident te Cheribon was. Vermoedelijk 1932-1935. (http://media-kitlv.nl/all-media/indeling/detail/ form/advanced/start/107?q_searchfield=cheribon diakses tanggal 31 Mei 2013)

Stock Photo: De 1B-tenderlocomotief nr 208 van de Staatspoor-en Tramwegen van Nederlands-Indie op een draaischijf bij het spoorwegstation te Cheribon. 1913-1916. (http://media-kitlv.nl/all-media/indeling/detail/form/advanced/start/217?q_searchfield=cheribon diakses tanggal 22 April 2013)

Subarkah, Imam. 1981. *Jalan Kereta Api*. Bandung: Penerbit Idea Dharma.

Subarkah, Imam. 1992. *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita, 1867-1992*. Bandung: Yayasan Pustaka.

Utomo, Suryo H T. 2005. *Jalan Rel*. Yogyakarta: Beta Offset.

Watson, Tony J. 1995. *Sociology, Work and Industry. Third Edition*. London & New York: Routledge.