

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pada abad ke-19 terjadi perubahan-perubahan dalam bidang politik, sosial dan ekonomi di Banten. Dalam bidang politik, Kesultanan Banten yang senantiasa mengalami kelemahan pasca pemerintahan Sultan Ageng Tirtayasa, akhirnya berhasil dihapus oleh Daendels, sejak itu Banten praktis berada di bawah jajahan dan hegemoni pemerintah Hindia Belanda. Sebagai konsekuensinya, wilayah Banten dibagi ke dalam tiga bagian yang masing-masing setingkat dengan kabupaten, yaitu Banten Hulu, Banten Hilir dan Anyer, dan ditempatkan di bawah pengawasan prefek yang berkedudukan di Serang.¹

Pada tahun 1811 Letnan Gubernur Jenderal Raffles mengambil alih kekuasaan atas Pulau Jawa dari tangan Gubernur Jenderal Daendels. Berdasarkan pengalaman Inggris di India, Raffles ingin menciptakan sistem ekonomi di Jawa yang bebas

¹ Lukman Hakim, *Banten dalam Perjalanan Jurnalistik*, (Pandeglang, 2006, cet.I),p 88

dari unsur paksaan. Kepada para petani akan diberi kebebasan untuk menanam tanaman yang menghasilkan produk ekspor. Maka para petani dianggap sebagai penyewa tanah yang wajib membayar sewa tanah.

Pada tahun 1813 itu Raffles juga melakukan perubahan. Ia membagi wilayah Banten dari tiga daerah menjadi empat daerah kabupaten, masing-masing diperintah oleh seorang Bupati. Keempat daerah itu (kabupaten) dimaksud itu ialah: Kabupaten Banten Lor (Banten Utara) diperintah oleh Pangeran Suramenggala, Kabupaten Banten Kulon (Banten Barat) diperintah oleh Bupati Tubagus Hayudin, Kabupaten Banten Tengah diperintah oleh Bupati Tubagus Ramlan dan Kabupaten Banten Kidul (Banten Selatan) diperintah oleh Bupati Tumenggung Suradillaga (Pemda Kabupaten Lebak).²

Pada masa pemerintahan Gubernur Jendral Van der Capellen, wilayah Banten dibagi lagi menjadi dua bagian, yakni Banten Utara dan Banten Selatan. Oleh karena tiap-tiap bagian wilayah masih dipandang terlalu luas, maka kedua bagian itu pun

² Lihat, Nina Lubis, *Banten dalam Pergumulan Sejarah, Sultan Ulama Jawara* (Jakarta: Pustaka LP3ES, 2003), pp.96

dipecah lagi menjadi tiga kabupaten, yaitu kabupaten Utara dengan ibu kota Serang, kabuption Barat dengan ibu kota Caringin dan kabupaten Selatan dengan ibu kota Lebak. Pembagian wilayah Banten seperti ini berlangsung sampai pertengahan abad ke 19.³

Dalam perubahan pembagian daerah menimbulkan berbagai perubahan-perubahan politik yang tidak bisa dilepaskan dari pengaruh kebijakan-kebijakan pemerintah Hindia Belanda dalam bidang perekonomian di Banten khususnya dan di Indonesia pada umumnya, yang pada dasarnya berusaha mengeksploitasi sumber daya alam dan hasil-hasil pertanian di Banten. Pemerintah Hindia Belanda sejak akhir abad ke 18 sedang dilanda krisis ekonomi cukup parah disebabkan menanggung banyak hutang peninggalan di era VOC. Para pejabat VOC banyak melakukan korupsi, sehingga yang menanggung hutang-hutang peninggalan era VOC tersebut yaitu pemerintah Hindia Belanda itu sendiri.⁴ Di samping itu, dengan

³ Ibid. p96-97

⁴ Moechtar, *Multatuli Pengarang Besar, Pembela Rakyat Kecil Pencari Keadilan dan sKebenaran* (Jakarta:Pustaka Jaya,2005), p.18-19

banyaknya peperangan dengan rakyat pribumi seperti Perang Diponegoro atau perang Jawa, Perang Padri, Perang Aceh, dan perlawanan rakyat di berbagai daerah di Indonesia, menyebabkan terkurasnya keuangan negara. Kesulitan dalam bidang perekonomian ini menyebabkan pemerintah Hindia Belanda mengeluarkan berbagai kebijakan dalam rangka memperbaiki kehidupan perekonomian Hindia Belanda. Kebijakan itu antara lain, tanam paksa dimana rakyat dipaksa untuk menanam beberapa komoditas pertanian yang laku untuk diekspor di pasaran internasional, kemudian mereka harus menjualnya kepada pemerintah dengan harga yang telah ditentukan.⁵

Kebijakan tersebut sangat menyengsarakan rakyat, karena harga yang ditentukan oleh pemerintah itu sangat murah. Belum lagi rakyat dibebani dengan pajak bumi yang memberatkan. Beban berat masyarakat semakin bertambah dengan adanya kebijakan pemerintah Belanda untuk membangun jaringan jalur kereta api dengan system rodi. Penutupan biaya pembangunan jaringan jalan kereta api sebagian besar diambil dari penarikan

⁵ *Ibid*, p.19

pajak terutama dari perkebunan-perkebunan, perusahaan, dan melalui pinjaman.⁶

Pembangunan perkeretaapian di Indonesia diawali dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan kereta api di Desa Kemijen pada hari jumat tanggal 17 Juni 1864 oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda L.A.J Baron Sloet Van Den Beele. Pembangunan diprakarsai oleh *Naamlooze Venootschopa Nederlandsch Indische Spoeweg Maatschappij* (NV. NISM) yang dipimpin oleh J.P De Bordes dari Desa Kimijen menuju Desa Tanggung (26 Km) dengan lebar sepur 1435 mm. Luas jalan ini diresmikan pada hari Sabtu 10 Agustus 1867. Keberhasilan swasta, NV. NISM, membangun kereta api antara Kemijen – Tanggung dan kota Semarang – Surakarta (110 Km) pada tanggal 10 Febuari 1870 mendorong minat investor untuk membangun jalan kereta api didaerah lainnya. Tidak mengherankan antara tahun 1864 – 1900 panjang jalan kereta api bertambah dengan pesat. Pada tahun 1867 panjang kereta api baru mencapai 25 km, tahun 1870 menjadi 110 km, tahun 1880

⁶ Ibid.,2.

mencapai 405 km, tahun 1890 menjadi 1.427 km, dan pada tahun 1900 menjadi 3.338 km.⁷

Sementara itu, pembangunan perkeretaapian di Banten dimulai tahun 1896 ketika perusahaan kereta api pemerintah, *Staatsspoowegen (SS)*, memperoleh konsesi pembangunan dan pengoperasian lintas *Batavia* (Jakarta) – Anyer dengan lintas cabang Duri – Tangerang dan Tanahabang – Gambir tanggal 15 Juli 1896.⁸ Leber sepur yang digunakan pada jalur ini adalah 1067. Lintas Jakarta – Anyer berhasil diselesaikan secara keseluruhan tanggal 20 Desember 1900.⁹ Penetrasi SS untuk membuka ketertutupan wilayah Banten terus berlanjut dengan membuka jalur kereta api baru yang merupakan perluasan dari jalur Batavia – Anyerkidul, yaitu jalur Rangkasbitung – Labuan sepanjang 56 km, konsensi pembangunan jalur ini diperoleh SS pada tanggal 31 Desember 1902.¹⁰ Atas dasar latar belakang

⁷ Ibid.,.

⁸ Staatsblad Van Nederlandsch – Indie Over Het Jaar 1896. Batavia.no 180. p.1

⁹ Aditya Dwi Laksana, *Kisah Peninggalan Kereta Api Banten Cigading, Anyer, Rangkasbitung – Labuan, Sakeri – Bayah – Gunung Mandur. Banten*, Pusat Data, Informasi dan kepastakaan kereta anak bangsa. 2016. P.6

¹⁰ Staatsblad Van Nederlandsch – Indie Over Het Jaar 1902. Batavia. No.17. p.1

tersebut peneliti merasa tertarik untuk mengkaji lebih dalam tentang perkeretaapian di Banten dalam judul skripsi, dengan judul **Sejarah Perkembangan Perkeretaapian Pada Masa Kolonial di Banten (1896-1942)**

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, peneliti merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana Kondisi Wilayah Banten Tahun 1896-1942?
2. Bagaimana Kondisi Transportasi di Banten ?
3. Bagaimana Pembangunan Perkeretaapian Pada Masa Kolonial di Banten?

C. Tujuan Penelitian

Penelitian ini memiliki tujuan sebagai berikut:

1. Untuk Mengetahui Kondisi Wilayah Banten Tahun 1896-1942.
2. Untuk Mengetahui Kondisi Transportasi di Banten.

3. Untuk Mengetahui Pembangunan Perkeretaapian Pada Masa Kolonial di Banten.

D. Tinjauan Pustaka

Dalam penelitian ini, peneliti menemukan hasil penelitian terdahulu dan dikumpulkan sebagai tinjauan pustaka untuk kemudiannya dapat menunjang dalam penelitian tentang sejarah perkembangan perkeretaapian di Banten. Tinjauannya adalah sebagai berikut:

Skripsi Yusi Ratnawati, *Perkembangan Perkeretaapian Pada Masa Kolonial Di Semarang Tahun 1867-1901*. Dalam skripsi ini menjelaskan awal perkembangan penggalian atau pencangkulan jalan rel kereta api di Desa Kimijen Kota Semarang. Pembangunan rel kereta api ini dilanjutkan lagi sampai ke wilayah-wilayah *Vorstenlanden*¹¹. Karena kebijakan ekonomi liberal yang diterapkan oleh Hindia Belanda pada tahun 1870

¹¹ *Vorstenlanden* adalah wilayah-wilayah yang menjadi kekuasaan Kesultanan Ngayogyakarta, Kadipaten Pakualaman, Kadipaten Mangkunegara dan kasunanan Surakarta.

membuat Indonesia dinyatakan terbuka bagi para penanam modal asing.

Dalam skripsi mengalami kurang tentang penjelasan sejarah perkeretaapian di Semarang, akan tetapi skripsi ini lebih membahas tentang kependudukan, dan kehidupan social masyarakat.

Artikel Iwan Hermawan, *Penempatan Perhentian Kereta Api Pada Jalur Rangkasbitung – Labuan*. Dalam artikel ini menjelaskan bahwa perkeretaapian yang di Banten menjawab permasalahan yang terjadi atau yang dialami oleh kaum Kolonial saat terjadinya pengangkutan rempah – rempah yang tidak dapat terangkut. Maka didalam artikel ini juga menjelaskan bahwa sarana kereta api Rangkasbitung – Labuan tidak digunakan lagi, karena telah adanya angkutan darat yang lain. Tetapi artikel ini memiliki kekurangan tentang pemaparan tentang terbentuk dan berkembangnya perkeretaan Rangkasbitung - Labuan

Buku Aditya Dwi Laksana, *Kisah Peninggalan Kereta Api Banten Cigading, Anyer, Rangkasbitung – Labuan, Saketi – Bayah – Gunung Mandur. Banten*, Pusat Data, Informasi dan

kepuustakaan kereta anak bangsa. Buku ini menjelaskan sejarah dari sisi arkeologis melalui peninggalan berupa bangunan stasiun dan lajur kereta api yang ada di Banten. Akan tetapi buku ini kurang dalam menjelaskan kisah peninggalah perkeretaapian.

E. Kerangka Pemikiran

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Moda adalah bentuk atau jenis tentang transportasi seperti transportasi air, darat atau laut.¹² Transportasi adalah pengangkutan barang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi atau perpindahan barang dan manusia dari satu tempat ketempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakan oleh manusi, hewan atau mesin.¹³ Transportasi digunakan oleh manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Di Banten mereka biasa menggunakan hewan sebagai tenaga penarik gerobak dan sebagai sarana transportasi. Transportasi sendiri dibagi menjadi 3 bagian yaitu transportasi air, darat, dan udara.

¹² Tim Penyusun Kamus Pusat Bahasa, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional, Jakarta 2008. p. 560

¹³ Meaty Taqdir Qodratilah, *Kamus Bahasa Indonesia Untuk Pelajar*. Badan Pengambagan dan Pembinaan Bahasa, Jakarta.p. 360

Akan tetapi di Banten sarana transportasi yang digunakan cuman dua yaitu transportasi darat dan laut.

Pada abad ke-19 terjadi perubahan-perubahan dalam bidang politik, sosial dan ekonomi di Banten. Sehingga pada abad 19 menjadi titik balik dalam sejarah pentransportasian, yang dimana kereta api digunakan sebagai sarana transportasi baru dan tak lepas dari kepentingan pemerintahan Belanda di Banten. Semenjak itu kereta api juga merupakan urat nadi perekonomian di Banten yang sangat tergantung pada kelancaran arus transportasi yang membawa hasil pertanian dan perkebunan ke pusat pemerintahan Belanda yang ada di Batavia. Dikarnakan dengan beban yang ditompang pada transportasi ini lebih besar maka jalur perkeretapiian diperluas ke setiap daerah.¹⁴ Jalan kereta api ini dibangun masing – masing secara kronologis: 1896-1899 Batavia – Rangkasbitung, 1899-1904 Rangkasbitung –

¹⁴ Mufti Ali, *Inventarisai dan Penelusuran Naskah Kuno Banten Penelusuran Naskah-Arsip Bangunan-bangunan Kolonial di Kabupaten/Kota Serang*, Banten, Dinas Budaya dan Pariwisata Provinsi Banten.p. 33

Serang, 1902-1906 Rangkasbitung – Labuan, 1900-1906 Serang – Anyer Kidul, dan 1916-1920 Cilegon – Merak.¹⁵

Keberadaan kereta api di Banten ini telah membantu mengangkut penumpang yang pergi menuju, atau pulang dari Batavia, dan juga menghubungkan penduduk dari semua distrik yang dilewati jalur kereta di wilayah Banten. Arus barang dagangan dan hasil pertanian dan perikanan dengan mudah diangkut menuju kota besar dan kecil sehingga memungkinkan untuk dibeli dengan harga yang relatif lebih mahal.

Begitu pula sejarah mencatat bahwa pemebangunan kereta api ini pengaruh dan perubahan pada pola pemikiran dan demografi satu kota. Rangkasbitung, misalnya sebelum dibangun jalan kereta api yang menghubungkan kota ini dengan Batavia, penduduk relatif kurang heterogen dengan pertumbuhan yang relatif lambat dengan pola tinggal yang tersebar dengan sedikit konsentrasi di jalan *grootte postweg* (jalan multatuli). Namun setelah pembangunan kereta, di laporkan bahwa jumlah orang

¹⁵ Mufti Ali, *Inventarisai dan Penelusuran Naskah Kuno Banten Penelusuran Naskah-Arsip Bangunan-bangunan Kolonial di Kabupaten/Kota Serang*.p33

Tionghoa, yang semula tidak lebih dari 10 KK meningkat menjadi lebih dari 500 orang yang umumnya terkonsentrasi di depan stasiun kereta api. Hal ini juga terjadi di Labuan, Serang, Cilegon dan Pandeglang.¹⁶

F. Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode sejarah, adapun langkah – langkahnya sebagai berikut:

1. Tahapan Heuristik

Tahapan Heuristik yaitu tahapan pengumpulan data yang berupa data tertulis dan hasil wawancara. Heuristik itu sendiri diambil dari bahasa Yunani yang artinya menemukan. Jadi Heuristik dapat diartikan sebagai proses pencarian sumber – sumber dan jejak – jejak sejarah.¹⁷

Dalam tahap ini peneliti melakukan pengumpulan sumber tertulis melalui studi pustaka. Adapun studi pustaka dilakukan pada perpustakaan umum di daerah Banten

¹⁶ Mufti Ali, *Inventarisasi dan Penelusuran Naskah Kuno Banten Penelusuran Naskah-Arsip Bangunan-bangunan Kolonial di Kabupaten/Kota Serang*.p34

¹⁷ Kuntowijoyo *pengantar Ilmu Sejarah*. Tiara Wacana.Jakarta 2013. p.74

diantaranya: perpustakaan Multatuli Rangkasbitung, perpustakaan Daerah Provinsi Banten, Perpustakaan UIN SMH Banten, dan Perpustakaan Balai Pelestarian Cagar Budaya Banten, serta Perpustakaan Arsip Nasional Republik Indonesia. Melalui kunjungan tersebut peneliti berhasil mengumpulkan buku – buku, artikel, dll. yang menunjang masalah yang dibahas.

Dalam kunjungan ke setiap perpustakaan di atas, peneliti berhasil mengumpulkan beberapa sumber sebagai berikut:

Staatsblad Van Nederlandsch – Indie Over Het Jaar 1902. Batavia. No.17. Sumber ini tertulis tentang sejarah kereta api yang ada di Banten. Dan buku ini juga menjelaskan bahwa pembangunan rel kereta api antara Rangkasbitug – Labuan.

Staatsblad Van Nederlandsch – Indie Over Het Jaar 1896. Batavia.no 180. Sumber ini menjelaskan perkembangan kereta api atau awal dibangunnya jalan kereta api di Banten. Dalam buku ini bahwa sanya kereta api di Banten di buat

pada tahun 1896. Ketiga buku berjudul *Multatuli pengarang besar, pembeka rakyat kecil, pencari keadilan dan kebenaran* karya dari Moechtar yang diterbitkan oleh Dunia Pustaka Jaya di Jakarta tahun 2005.

Sejarah perkeretaapian Indonesia jilid 1 dan 2 karya yang diterbitkan Tim Telaga Bakti Nusantara di tahun 2007.

Kisah Peninggalan Kereta Api Banten Cigading, Anyer, Rangkasbitung – Labuan, Saketi – Bayah – Gunung Mandur karya dari Aditya Dwi Laksana, Tjahjono Rahardjo, Trisilo Hartono, Asep Suherman dan Gurnito Rakhmat Wijokangko Banten, Pusat Data, Informasi dan kepastakaan kereta anak bangsa. 2016.

Dalam wawancara peneliti mendatangi stasiun kereta api yang ada di Rangkasbitung, peneliti berhasil mewawancarai salah satu petugas bagian dalam/ stap. Pak Edi Kusuma beliau salah satu stap yang ditugaskan sebagai pemberian informasi dan humas. Beliau menceritakan tentang sejarah perkembangan kereta api di lebak dan sekaligus

tentang peristiwa/ permasalahan dalam pembangunan rel kereta api.

2. Tahapan Kritik

Tahapan Kritik yaitu tahapan penyeleksian atau pengujian data. Untuk mengetahui keotentikan dari sumber sejarah dilakukan dengan melakukan kritik Ekstern. Sedangkan untuk menguji kredibilitas sumber dilakukan melalui kritik Intern. Staatsblad memuat instruksi untuk membangun sarana transportasi, Kedua yang diteliti yang berupa perbandingan dari studi lapangan, yang pada kesempatan ini penulis ingin membandingkan fakta sejarah yang ada dibuku dengan yang ada dilapangan.

3. Tahapan Interpretasi

Tahapan Interpretasi adalah tahapan kegiatan menafsirkan data guna memberikan makna dan pengertian. Penafsiran ini dilakukan dengan cara menganalisis data yang telah ada agar diperoleh yang mendekati objektif. Setelah

dilakukan analisis data tersebut dikelompokkan atau disatukan untuk memperoleh kesimpulan dalam penafsiran tersebut.

4. Tahapan Historiografi

Sebagai tahap terakhir, hasil dari tahap sebelumnya dipaparkan dan dilaporkan seluruh hasil penelitian dalam bentuk tulisan. Penulisan menggunakan aspek kronologis agar pemaparan peristiwa sejarah tidak menjadi kacau. Peristiwa sejarah mengenai kebijakan sewa tanah di Banten dipaparkan sesuai urutan waktu kejadian. Penyusunan hasil penelitian yang telah diperoleh menjadi satu kesatuan tulisan sejarah yang utuh, selanjutnya dituangkan dalam sebuah laporan hasil penelitian dan ditulis dalam bentuk skripsi.

G. Sistematika Pembahasan

Dalam menuliskan hasil penelitian ini, peneliti menggunakan sistematika yang diatur dalam buku pedoman penulisan karya ilmiah. Sistematikanya sebagai berikut:

BAB I Pendahuluan yang meliputi: latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, kajian pustaka,

kerangka pemikiran, metode penelitian, dan sistematika pembahasan.

BAB II Kondisi Wilayah Banten Tahun 1896-1942 meliputi: Kondisi Geografis Banten Tahun 1896-1942, Kondisi Transportasi di Banten Tahun 1896-1942, dan Moda Transportasi Utama di Banten Tahun 1896-1942

BAB III Kondisi Transportasi Di Banten meliputi: Transportasi Laut, Transportasi Sungai dan Kanal dan Transportasi Darat

BAB IV Pembangunan Perkeretaapian Pada Masa Kolonial di Banten meliputi: Kebijakan Pembangunan Kereta Api di Banten, Perkembangan Jalur Kereta Api di Banten Tahun 1896-1942 dan Pengaruh Perkeretaapian Bagi Sosial-Ekonomi Masyarakat Banten

BAB V Penutup, yang terdiri dari kesimpulan dan saran, yaitu: dari semua pembahasan yang sudah peneliti bahas dengan mengacu pada rumusan masalah yang menjadi inti masalah yang dibahas dari penelitian dan akhiri dengan daftar pustaka.