

PENEMPATAN PERHENTIAN KERETA API PADA JALUR RANGKASBITUNG – LABUAN

The Placement of Train Shelter at Rangkasbitung – Labuan Line

Iwan Hermawan

Balai Arkeologi Bandung
Jl. Raya Cinunuk Km. 17 Cileunyi Bandung
E-mail: Iwan1772@yahoo.com

Abstract

Mass Transportation had become a problem encountered by the Dutch colonial government in their colonies, this includes Banten. These conditions encouraged the development of railway as a solution. The Dutch government successfully opened the railway between Batavia to Anyerkidul, Staatsspoorwegen expanded the line by opening railway from Rangkasbitung to Labuan. The problem discussed in this paper concerned with the placement of a train shelter on the railway line accross Rangkasbitung to Labuan. This paper is descriptive by using spatial approach data analysis. Builders of the railway line in Banten, including Rangkasbitung - Labuan crossing, aimed to open the inclosure of Banten regions, the exploitation of natural resources, and to reduce security threats that often occurred in the area. The placement of train stops at Rangkasbitung to Labuan traffic was done with the consideration on residential areas, passenger destinations, locations of railway crossing, refueling, and government businesses.

Keywords: *Train Shelter, Mass Transportation, Railway, Banten*

Abstrak

Angkutan massal merupakan permasalahan yang dihadapi pemerintah kolonial Belanda di tanah jajahan, termasuk di wilayah Banten. Kondisi ini mendorong pengembangan kereta api sebagai solusinya. Keberhasilannya membuka jalur kereta api Batavia – Anyerkidul mendorong Staatsspoorwegen memperluas jalur tersebut dengan membuka jalur Rangkasbitung – Labuan. Permasalahan yang dibahas pada tulisan ini berkenaan dengan penempatan perhentian di jalur kereta api lintas Rangkasbitung – Labuan. Tulisan ini bersifat deskriptif dengan analisis data menggunakan pendekatan keruangan. Pembangun jalur kereta api di wilayah Banten, termasuk lintas Rangkasbitung – Labuan bertujuan untuk membuka ketertutupan, eksploitasi hasil alam, dan meredam gangguan keamanan yang sering terjadi. Penempatan perhentian kereta api pada lintas Rangkasbitung – Labuan dilakukan dengan pertimbangan dekat dengan kawasan permukiman, tujuan penumpang, lokasi persilangan, pengisian bahan bakar, dan kepentingan pemerintah.

Kata Kunci: Perhentian, angkutan massal, Kereta Api, Banten.

PENDAHULUAN

Keberhasilan politik tanam paksa yang diberlakukan Pemerintah Kolonial Belanda pada abad ke-19 melahirkan permasalahan yang pelik, yaitu masalah terbatasnya sarana transportasi. Hasil perkebunan yang melimpah bertumpuk di gudang dan rusak akibat tidak terangkut ke pelabuhan. Kondisi ini mendorong Pemerintah Kolonial Belanda untuk mengembangkan sarana dan prasarana transportasi yang cepat dan berdaya angkut besar guna menjawab permasalahan tersebut. Setelah gagal

mengembangkan hewan pengangkut dan penarik gerobak, moda angkutan yang dikembangkan adalah kereta api. Hal ini disebabkan karena kereta api telah mampu menjawab permasalahan angkutan di Daratan Eropa.

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 Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij*' (NV. NISM) yang dipimpin oleh J.P de Bordes dari Desa Kemijen menuju Desa Tanggung (26 Km) dengan lebar sepur 1435 mm. Ruas jalan ini diresmikan pada hari Sabtu, 10 Agustus 1867. Keberhasilan swasta, NV. NISM, membangun jalan kereta api antara Kemijen¹-Tanggung² dan kota Semarang - Surakarta (110 Km) pada tanggal 10 Februari 1870 mendorong minat investor untuk membangun jalan kereta api di daerah lainnya. Tidak mengherankan antara tahun 1864 – 1900 panjang jalan kereta api bertambah dengan pesat. Pada tahun 1867 panjang jalan kereta api baru mencapai 25 km, tahun 1870 menjadi 110 km, tahun 1880 mencapai 405 km, tahun 1890 menjadi 1.427 km, dan pada tahun 1900 menjadi 3.338 km (Latief, dkk., 1997: 49-74).

Pembangunan perkeretaapian di Banten dimulai tahun 1896 ketika perusahaan kereta api pemerintah, *Staatsspoorwegen* (SS), memperoleh konsesi pembangunan dan pengoperasian lintas *Batavia* (Jakarta) – Anyer dengan lintas cabang Duri – Tangerang dan Tanahabang – Gambir melalui *Staatsblad* (*Stbl*) 1896 No. 180 tanggal 15 Juli 1896. Lebar sepur yang digunakan pada jalur ini adalah 1067. Lintas Jakarta – Anyer berhasil diselesaikan secara keseluruhan tanggal 20 Desember 1900. 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. konsesi pembangunan jalur ini diperoleh SS pada tanggal 31 Desember 1902 melalui *Stbl* 1902 No. 17 (Latief, dkk., 1997: 166).

Tabel 1. Jalur Jalan Rel Kereta Api di Banten yang dibangun *Staatsspoorwegen* (SS)

| Lintas | Surat Keputusan Konsesi | Petak Jalan (<i>Baanvak</i>) | Jarak (Km) | Diresmikan |
|-----------------------------------|--|-----------------------------------|---------------|------------------|
| Batavia – Anyer lintas cabang: | <i>Stbl</i> 1896 No. 180 Juli 1896 | Jakarta – Duri – Tangerang | 23 | 2 Januari 1899 |
| • Duri – Tangerang | – | Duri – Rangkasbitung | 76 | 1 Oktober 1899 |
| • Tanahabang – Gambir | – | Rangkasbitung – Serang | 34 | 1 Juli 1900 |
| | | Serang – Anyerkidul | 42 | 20 Desember 1900 |
| Rangkasbitung – Labuan | <i>Stbl</i> 1902 No. 17 Desember 1902 | Rangkasbitung – Labuan | 56 | 18 Juni 1906 |

Sumber: Latief, 1997:166

¹ Stasiun Kemijen berada di Kelurahan Kemijen, Kecamatan Semarang Timur, Kota Semarang, Provinsi Jawa Tengah.

² Stasiun Tanggung berada di Desa Tanggunharjo, Kecamatan Tanggunharjo, Kabupaten Grobogan, Provinsi Jawa Tengah.

Berkembang pesatnya moda angkutan jalan raya mendorong masyarakat pengguna kereta api beralih ke moda angkutan jalan raya. Kondisi ini menjadikan kereta api kalah bersaing dan berakibat pada menurunnya pendapatan. Kereta api cenderung merugi akibat tingginya biaya operasional dan suku cadang yang tidak diimbangi dengan pendapatan memadai. Kondisi tersebut memaksa Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA, sekarang PT. KAI) pada tahun 1982 menghentikan operasional kereta api pada lintas Rangkasbitung – Labuan. Pasca dihentikannya operasional kereta api, sarana dan prasarana perkeretaapian yang dibangun sepanjang lintas tersebut terbengkalai, rusak bahkan hancur tidak terpelihara, serta di beberapa titik hilang dijarah orang-orang tidak bertanggung jawab.

Salah satu prasarana perkeretaapian yang mempunyai nilai penting dalam operasional kereta api adalah perhentian kereta api atau saat ini dikenal stasiun (selanjutnya pada tulisan ini perhentian kereta api akan disebut stasiun kereta api). Hal ini disebabkan kereta api mempergunakan jalan rel sebagai tempatnya berjalan dan tidak memungkinkan untuk berhenti mendadak di sembarang tempat. Sebagai moda angkutan khusus, yaitu satu ruas jalan hanya bisa dipakai oleh satu rangkaian kereta api pada satu waktu atau jalan tersebut tidak dapat dipergunakan secara bersamaan menjadikan kereta api memerlukan berbagai fasilitas yang berbeda dengan jalan raya, termasuk persinyalan dan tempat berhenti. Fungsi stasiun kereta api adalah tempat naik turunnya penumpang dan barang, tempat kereta api melakukan persilangan, menyalip atau disalip kereta api lain, dan sebagai tujuan akhir perjalanan kereta api. Selain itu, kereta api juga melakukan pengisian bahan bakar dan perawatan di perhentian.

Berdasarkan uraian tersebut, permasalahan yang diangkat pada tulisan ini berkenaan dengan penempatan stasiun kereta api di jalur kereta api lintas Rangkasbitung – Labuan, terutama latar belakang dan alasan penempatan perhentian kereta api tersebut. Tujuan penulisan ini adalah menjelaskan latar belakang dan alasan penempatan perhentian kereta api pada jalur kereta api lintas Rangkasbitung - Labuan.

Pembangunan jalan kereta api merupakan proyek infrastruktur terbesar pada pertengahan abad ke-19. Selain itu, pembangunan jalan kereta api merupakan bagian dari penerapan teknologi barat di Hindia Belanda. Dalam proses pembangunannya membutuhkan kemampuan teknologi yang tinggi pada masa itu (Mulyana, 2006: 2). Perkembangan infrastruktur kereta api pada masa kolonial sangat signifikan, karena kereta api dipandang sangat penting dalam menunjang perekonomian sehingga pihak Hindia Belanda terus berusaha merevitalisasi infrastruktur kereta api. Tiga tahun setelah beroperasi di Indonesia, kereta api mulai digunakan untuk mengangkut penumpang. Pada masa itu, jaringan rel dibangun dengan cepat sehingga tahun 1939 panjang rel telah mencapai 6.811 km (Pribadi dan Sarkawi, 2012: 73).

Pada masa kolonial Belanda sampai datangnya Jepang ke Nusantara tahun 1942, stasiun kereta api dibedakan menjadi *station*, *halte*, dan *stopplaast*. Perbedaan tersebut didasarkan pada tingkat pelayanan di stasiun tersebut. Keseragaman fungsi stasiun kereta api mendorong pembangunan stasiun kereta api di Pulau Jawa dilakukan dengan prototipe yang sama berdasarkan besar kecilnya stasiun. Kondisi ini terlihat dari

fasilitas yang didirikan di lingkungan stasiun kereta api yang terdiri dari (a) Halaman depan/*front area*, tempat ini berfungsi sebagai tempat perpindahan dari sistem jalan baja (kereta api) ke sistem transportasi lain atau sebaliknya. Tempat ini berupa terminal angkutan umum, tempat parkir kendaraan, tempat bongkar muat barang; (b) Bangunan stasiun, biasanya terdiri dari ruang depan (*hall* atau *vestibule*), loket, fasilitas administrasi (kantor kepala stasiun dan staff), Fasilitas operasional (ruang sinyal, ruang teknik), kantin dan toilet umum; (c) Peron, terdiri dari tempat tunggu, tempat naik turun dari dan menuju kereta api; tempat bongkar muat. Bagian ini biasanya tidak beratap; dan (d) Emplasmen, terdiri dari sepur lurus, peron, dan sepur belok sebagai tempat kereta api berhenti untuk memberi kesempatan kepada kereta api lain lewat (Handinoto, 2010: 334-335).

Tabel 2. Istilah Stasiun Kereta Api Sampai Tahun 1942

| singkatan | Jenis Stasiun | Pengertian |
|-----------|----------------------------|--|
| St. | <i>Station</i> | Stasiun Besar |
| H. | <i>Stoppen/Halte</i> | Stasiun kecil |
| S/Spa. | <i>Stopplaats</i> | Stasiun |
| Osp | <i>Onbemand Stopplaats</i> | Stasiun tidak dilayani petugas (<i>unmanned</i>) |
| Bsp | <i>Bemand Stopplaats</i> | Stasiun dilayani petugas |

Sumber: Heritage PT. KAI

Pentingnya keberadaan stasiun dalam menunjang transportasi kereta api dapat dilihat pada penempatannya di ruang geografi. Kondisi ini disebabkan pendirian bangunan harus didasarkan atas *guna* dan *citra*. *Guna* merujuk pada keuntungan, pemanfaatan dan pelayanan yang diperoleh dari bangunan tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa pendirian bangunan penting untuk dipertimbangkan sehingga bangunan yang didirikan akan memiliki fungsi maksimal. *Citra* merujuk pada suatu gambaran (*image*), maksudnya lebih pada kesan penghayatan yang memiliki arti bagi individu (Budihardjo, 1991: 9). Karena fungsi stasiun kereta api merupakan tempat untuk melayani naik-turunnya penumpang dan barang, sebagai tempat persilangan, sebagai tempat menyusul atau disusul maka akan dibangun di lokasi yang diharapkan dapat memaksimalkan fungsinya tersebut. Hal ini menunjukkan stasiun kereta api penting ditempatkan di lokasi yang dianggap strategis atau menguntungkan, baik secara teknis maupun secara ekonomis.

Menurut Christaller dalam Daldjoeni (1992: 115-117), lokasi strategis disebut sebagai tempat sentral, karena keberadaannya dapat mendorong pertumbuhan perekonomian warga kota. Hal ini disebabkan karena hubungan antar wilayah dapat mendorong terjadinya suatu perubahan pada wilayah (Bintarto, 1977: 40) sehingga keberadaan stasiun kereta api di suatu tempat akan mendorong perkembangan wilayah sekitar. Secara geostrategis, hubungan antar wilayah menjadi penting dalam mengatasi permasalahan keamanan sehingga diperlukan sarana transportasi yang memadai untuk menghubungkan antarwilayah. Hal ini disebabkan mobilitas pasukan diperlukan dalam upaya menangani permasalahan keamanan (Hermawan, 2014b: 132; Joesoef, 2014: 13; Hidayat dan Mardiyono, 1983: 70).

Berdasarkan permasalahan yang diajukan dan tujuan yang ingin dicapai, tulisan ini bersifat deskriptif. Pengumpulan data dilakukan dengan cara survei, kajian pustaka, dan kajian terhadap peta jalur kereta api lintas Rangkasbitung – Labuan. Analisis data dilakukan dengan menggunakan pendekatan keruangan pada pelaksanaannya didasarkan pada prinsip-prinsip geografi, yaitu prinsip penyebaran, interelasi, dan deskripsi (Sumaatmadja, 1988: 77-78).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Stasiun Kereta Api

Jalur kereta api lintas Rangkasbitung – Labuan merupakan jalur kereta api yang dibangun di bagian tengah wilayah Banten menghubungkan Rangkasbitung di Kabupaten Lebak dengan Labuan di Kabupaten Pandeglang. Wilayah yang dilalui jalur kereta api ini merupakan wilayah dengan topografi perbukitan. Jalur sepanjang 56 km ini dibangun selama lebih kurang tiga tahun dan secara resmi mulai beroperasi pada tanggal 18 Juni 1906. Berdasarkan peta *Overzichtskaart van de residentie Bantam* terbitan *Topografische Inrichting Batavia, 1922*, jalur ini dilengkapi dengan 19 stasiun kereta api yang terdiri dari satu stasiun kelas *station*, delapan stasiun kelas halte dan sepuluh stasiun kelas *stopplaats* (<http://media-kitlv.nl/image/2da0f299-bef3-b3df-d9bd-d21525431e82>).

Tabel 3. Stasiun Kereta Api di Lintas Rangkasbitung – Labuan pada masa kolonial Belanda dan Setelah Kemerdekaan

| No | Masa Kolonial Belanda *) | | Setelah Kemerdekaan **) | | Letak di Km***) | mdpl ***) |
|----|--------------------------|------------------------|-------------------------|---------------------------|------------------|------------|
| | Kelas | Nama stasiun | Kelas | Nama stasiun | | |
| 1 | Station | Rangkasbitong | St | Rangkasbitung (Rk) | Km 0 | 22 |
| 2 | <i>Stopplaats</i> | Roemboet | - | - | - | - |
| 3 | Halte | Waroenggoenoeng | Pl | Warunggunung (Wrg) | Km 8,805 | 82 |
| 4 | <i>Stopplaats</i> | Tjiboeah | Pla | Cibuah (Cbh) | Km 13,692 | 117 |
| 5 | <i>Stopplaats</i> | Pasirtangkal | Pl | Pasirtangkal (Ptk) | Km 16,576 | 140 |
| 6 | Halte | Pandeglang | St | Pandeglang (Pdg) | Km 19,147 | 160 |
| 7 | <i>Stopplaats</i> | Tjibioek | Pl | Cibiuk (Cbi) | Km 21,222 | 150 |
| 8 | <i>Stopplaats</i> | Tjimenyan | Pl | Cimenyan (Cmy) | Km 23,344 | 159 |
| 9 | Halte | Kadoekatjang | Pl | Kadukacang (Kdk) | Km 26,429 | 158 |
| 10 | <i>Stopplaats</i> | Sekong | Pl | Sekong (Se) | Km 28,477 | 150 |
| 11 | Halte | Tjipeutjang | Pl | Cipeucang (Cpg) | Km 31,929 | 135 |
| 12 | <i>Stopplaats</i> | Tjikadoeun | Pl | Cikaduwen (Cwn) | Km 33,466 | 124 |
| 13 | Halte | Saketi | St | Saketi (Sti) | Km 35,543 | 108 |
| 14 | Halte | Sodong | Pl | Sodong (Sog) | Km 39,644 | 101 |
| 15 | <i>Stopplaats</i> | Kenanga | Pl | Kenanga (Kna) | Km 42,477 | 92 |
| 16 | Halte | Menes | St | Menes (Mns) | Km 44,572 | 83 |
| 17 | <i>Stopplaats</i> | Babakankidoel | Pl | Babakanlor (Bbr) | Km 49,878 | 47 |
| 18 | <i>Stopplaats</i> | Kaloempang | Pl | Kalumpang (Kal) | Km 53,676 | 19 |
| 19 | Halte | Laboehan | St | Labuan (Lba) | Km 56,209 | 12 |

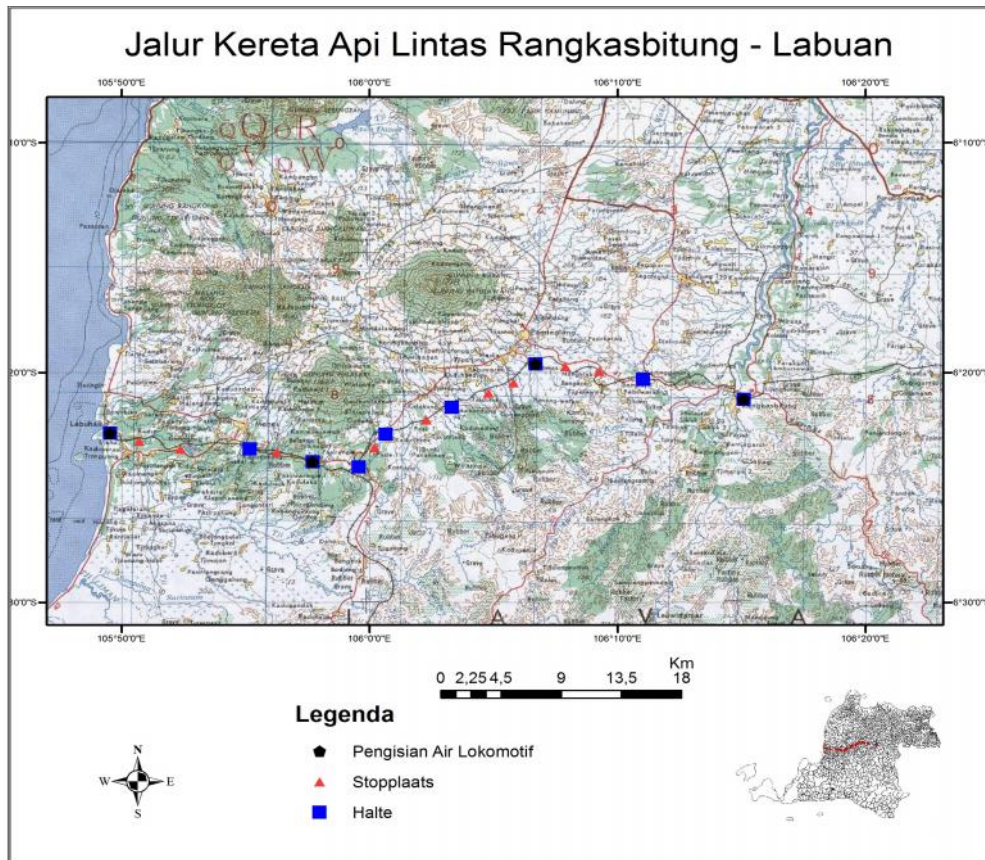
Keterangan: St = Stasiun; Pl = Stasiun yang dilayani; Pla = Stasiun yang dilayani Agen; mdpl = meter di atas permukaan laut.

Sumber: *) *Overzichtskaart van de residentie Bantam* terbitan *Topografische Inrichting Batavia, 1922* (<http://media-kitlv.nl/image/2da0f299-bef3-b3df-d9bd-d21525431e82>).

**) Surat penetapan Direktur Utama PJKA Nomor 69006/Sk/1977.

***) PERUMKA, *Buku Ikhtisar Lintas dan Emplasemen Wilayah Jawa*: 01-008 – 01-010.

Fasilitas yang dibangun di setiap stasiun tidak sama tergantung pada kelas stasiun tersebut. Semakin tinggi kelas stasiun maka jenis fasilitas perkeretaapian yang

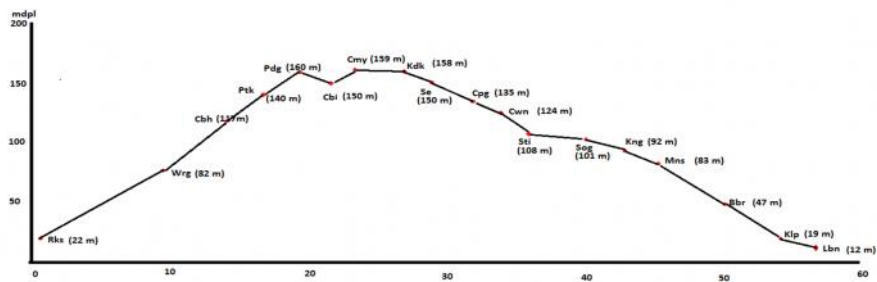


Gambar 1. Peta Sebaran Perhentian pada Jalur Kereta Api Lintas Rangkasbitung – Labuan (Sumber: Hermawan, 2014a: 17)

terdapat di stasiun tersebut semakin lengkap. Hal ini disebabkan tingkatan kelas stasiun ditentukan oleh tinggi rendahnya aktifitas pelayanan perjalanan kereta dan naik turun penumpang yang dilayani di stasiun tersebut.

Station

Stasiun kereta api pada jalur kereta api lintas Rangkasbitung – Labuan yang memiliki kelas *station* adalah Stasiun Rangkasbitung yang merupakan titik awal pemberangkatan kereta api relasi Rangkasbitung – Labuan (Km 0). Stasiun ini juga merupakan stasiun antara pada lintas *Batavia* (Jakarta) – Anyerkidul. Secara administratif berada di Kota Rangkasbitung yang merupakan Ibukota Pemerintahan Kabupaten Lebak dan sebagai tempat kedudukan Asiten Residen Banten. Terletak pada koordinat $06^{\circ}21'09,74''$ LS dan $106^{\circ}15'05,50''$ BT dengan ketinggian 22 mdpl. Fasilitas perkeretaapian yang disediakan meliputi bangunan stasiun, pergudangan, fasilitas pengisian bahan bakar berupa fasilitas pengisian air lokomotif dan tempat penimbunan kayu bakar, sepur untuk kereta yang menginap, dan depo pemeliharaan kereta api.



KETERANGAN

| | | |
|---------------------|------------------|-----------------|
| Ptk = Pasirtangkil | Se = Sekong | Kng = Kenanga |
| Pdgl = Pandeglang | Cpg = Cipeucang | Mns = Menes |
| Rks = Rangkasbitung | Cbi = Cibiuk | Cwn = Cikadueun |
| Wrg = Warunggunung | Cmy = Cimenyan | Sti = Saketi |
| Cbh = Cibuah | Kdk = Kadukacang | Sog = Segong |
| | | Lba = Labuan |

Gambar 2. Penampang Vetikal jalur Kereta Api lintas Rangkasbitung – Labuan
(Sumber: Hermawan, 2014a: 11).

Titik simpang pisah jalur kereta api lintas Rangkasbitung – Serang dengan lintas Rangkasbitung – Labuan adalah pada Km 0,780 arah Serang atau ± 200 m dari Jembatan Ciujung. Pada masa Kolonial Belanda, stasiun pertama dari Rangkasbitung, adalah Stasiun Rumbut (*Stopplaast Roemboet*). Setelah kemerdekaan sampai ditutupnya lintas Rangkasbitung – Labuan, Stasiun Rumbut dihapus sehingga stasiun pertama adalah Stasiun Warunggunung.

Halte

Stasiun kelas halte mempunyai layanan perkeretaapian hampir sama dengan stasiun kelas *station*. Hal yang membedakan adalah tingkat kesibukan layanan perjalanan kereta api, sehingga terdapat kesamaan fasilitas perkeretaapian antara *station* dan halte.

Stasiun kelas halte pada jalur kereta api lintas Rangkasbitung – Labuan berjumlah delapan stasiun, yaitu Halte Warunggunung, Pandeglang, Kadukacang, Cipeucang, Saketi, Sodong, Menes, dan Labuan. Pada setiap stasiun tersebut juga dilengkapi dengan fasilitas perumahan untuk pegawai, yaitu Rumah Dinas Kepala dan Wakil Kepala Stasiun, mess awak kereta api, dan bedeng pekerja rendahan (khusus di Halte Labuan).

Halte Warunggunung (Waroenggoenoeng) terletak di Desa dan Kecamatan Warunggunung, Kabupaten Lebak, pada koordinat $06^{\circ}20'17,9''$ LS dan $106^{\circ}11'01,7''$ BT dengan ketinggian 82 mdpl. Layanan perkeretaapian di stasiun ini meliputi naik turun penumpang, bongkar muat kereta barang, dan persilangan. Pada stasiun ini, juga dilengkapi dengan sepur cabang ke Rumah Dinas Bupati Lebak. Saat ini, kondisi bangunan stasiun tidak terpelihara dan difungsikan sebagai sarang Burung Walet. Halte Pandeglang terletak di Kelurahan Kadomas, Kecamatan Kota Pandeglang, pada koordinat $06^{\circ}19'37,60''$ LS dan $106^{\circ}06'41,80''$ BT dengan ketinggian 160 mdpl. Stasiun ini melayani semua kegiatan perkeretaapian, yaitu persilangan, naik turun penumpang, bongkar muat kereta barang, pengisian air lokomotif dan kayu bakar, serta parkir kereta

yang menginap. Kondisi bangunan stasiun saat ini rusak berat dan tersisa struktur dinding bangunan di semua sisi dan pembatas ruang sehingga denah bangunan masih dapat diidentifikasi.

Halte Kadukacang (Kadoekatjang) terletak di Desa Kadukacang, Kecamatan Cimanuk, Kabupaten Pandeglang, pada koordinat $06^{\circ}21'31,1''$ LS dan $106^{\circ}03'19,4''$ BT dengan ketinggian 158 mdpl. Pelayanan perkeretaapian di stasiun ini meliputi persilangan, naik turun penumpang dan barang, serta bongkar muat kereta barang. Saat ini, kondisi bangunan stasiun hancur dan yang tersisa struktur dinding sebelah barat. Halte Cipeucang (Tjipeutjang) terletak di Desa dan Kecamatan Cipeucang, Kabupaten Pandeglang, pada koordinat $06^{\circ}22'41,3''$ LS dan $106^{\circ}00'39,4''$ BT dengan ketinggian 135 mdpl. Layanan perkeretaapian yang dilayani meliputi persilangan, naik turun penumpang dan bongkar kereta barang. Saat ini, bangunan stasiun dalam kondisi rusak dan tidak terpelihara.

Halte Saketi terletak di Desa Saketi, Kecamatan Saketi, Kabupaten Pandeglang, pada koordinat $06^{\circ}24'06,76''$ LS dan $105^{\circ}59'33,86''$ BT dengan ketinggian 108 mdpl. Layanan perkeretaapian yang dilayani meliputi naik turun penumpang dan barang, bongkar muat kereta barang, dan persilangan. Stasiun ini juga dilengkapi dengan rumah dinas untuk kepala dan wakil kepala stasiun. Pada masa pendudukan Jepang, dari Stasiun Saketi dibangun lintas cabang ke Bayah (Pesisir Selatan Banten) sepanjang 83 km yang mulai beroperasi pada tahun 1944. Saat ini, kondisi bangunan masih berdiri dan difungsikan sebagai tempat tinggal keluarga mantan kepala stasiun.



Gambar 3. Halte (Stasiun) Labuan (Dokumen Balai Arkeologi Bandung, 2014)

Halte Sodong terletak di Kecamatan Sodong, Kabupaten Pandeglang. Posisinya berada di Km 39,644 pada koordinat $06^{\circ}23'53,2''$ LS dan $105^{\circ}57'43,2''$ BT dengan ketinggian 101 mdpl. Pada masa aktifnya, Stasiun Sodong melayani persilangan, naik turun penumpang dan barang, bongkar muat kereta barang, serta pengisian air lokomotif dan kayu bakar. Saat ini, kondisi bangunan stasiun sudah hancur dan tersisa struktur dinding bangunan. Halte Menes terletak di Desa Cimanying, Kecamatan Menes, Kabupaten Pandeglang, pada koordinat $06^{\circ}23'19,0''$ LS dan $105^{\circ}55'10,5''$ BT dengan ketinggian 83 mdpl. Pada masa kolonial Belanda, Menes merupakan pusat pemerintahan *Regentschap* Caringin. Layanan perkeretaapian di stasiun ini, adalah persilangan, naik turun penumpang dan barang, dan bongkar muat kereta barang. Halte

Labuan (Laboehan) merupakan titik akhir perjalanan kereta api relasi Rangkasbitung – Labuan. Halte Labuan terletak di Desa dan Kecamatan Labuan, Kabupaten Pandeglang, pada koordinat $06^{\circ}22'38,5''$ LS dan $105^{\circ}49'32,9''$ BT, ketinggian 12 mdpl. Stasiun ini melayani naik turun penumpang dan barang, bongkar muat kereta barang, pemutaran lokomotif, pengisian air lokomotif dan kayu bakar, dan parkir kereta yang menginap.

Stopplaats

Stasiun lainnya di jalur kereta api lintas Rangkasbitung – Labuan, adalah stasiun kelas *stopplaats*. Stasiun ini hanya melayani naik turun penumpang dan barang secara terbatas. Hal ini disebabkan, *stopplaats* dibangun di jalur utama dengan tanpa penambahan sepur pembelok. Keberadaan *stopplaats* adalah untuk memenuhi kebutuhan calon penumpang yang lokasinya jauh dari halte namun dilalui oleh jalur kereta api. Pada jalur kereta api lintas Rangkasbitung – Labuan terdapat 10 *Stopplaats*, yaitu *Stopplaats* Rumbut (*Roemboet*), Cibuah, Pasirtangkil, Cibiuk, Cimenyan, Sekong, Cikaduwen, Kananga, Babakankidul, dan Kalumpang.

Tingkat pelayanan yang sederhana, yaitu hanya melayani naik turun penumpang dan barang secara terbatas, bangunan *stoplaats* dibangun sederhana dan berukuran kecil. Bangunan *Stopplaats* Cibuah berdenah persegi dengan ukuran 5,00 x 4,00 m. Denah bagian dalam bangunan dibagi menjadi dua ruang, yaitu ruang penjualan tiket berukuran 2,00 x 1,80 m. Tiang utama bangunan adalah balok kayu ukuran 12 x 12 cm. Dinding bangunan adalah papan kayu yang dipasang secara horisontal. Atap berbentuk pelana ditutup genteng dan dilengkapi talang air berbahan seng. Pada ruang tunggu dilengkapi dengan satu tempat duduk berbahan papan ukuran 400 cm x 30 cm dan dipasang menempel pada dinding bangunan.



Gambar 4. Bangunan bekas *Stopplaast* Cibuah
(Sumber: Dokumen Balai Arkeologi Bandung, 2014)

Stopplaats Rumbut merupakan stasiun yang dibangun di antara *Station* Rangkasbitung dengan Halte Warunggunung. *Stopplaats* Cibuah terletak pada koordinat $06^{\circ}19'57,2''$ LS dan $106^{\circ}09'15,5''$ BT dengan ketinggian 117 mdpl; *Stopplaats* Pasirtangkil terletak pada $06^{\circ}19'44,8''$ LS dan $106^{\circ}07'53,7''$ BT dengan ketinggian 140 mdpl. Kedua *Stopplaats* tersebut berlokasi di antara Halte Warunggunung dengan Halte Pandeglang. Di antara Halte Pandeglang dengan Halte Kadukacang terdapat *Stopplaats* Cibiuk terletak pada koordinat $06^{\circ}20'26,2''$ LS dan $106^{\circ}05'48,6''$ BT dengan ketinggian

150 mdpl serta *Stopplaats* Cimenyan terletak pada koordinat $06^{\circ}20'53,5''$ LS dan $106^{\circ}04'47,7''$ BT dengan ketinggian 159 mdpl.

Stopplaats Sekong merupakan stasiun yang dibangun di antara Halte Kadukacang dengan Halte Cipeucang. Stasiun ini terletak pada koordinat $06^{\circ}22'31,1''$ LS dan $106^{\circ}02'25,5$ BT dengan ketinggian 150 mdpl. Stasiun yang dibangun antara Halte Cipeucang dengan Halte Saketi, adalah *Stopplaats* Cikaduwen (Cikadueun) yang terletak pada koordinat $06^{\circ}23'15,6''$ LS dan $106^{\circ}00'13,0''$ BT dengan ketinggian 124 mdpl. Antara Halte Saketi dengan Halte Sodong tidak dibangun *stopplaats*. Keberadaan *Stopplaats* berikut adalah *Stopplaats* Kananga yang terletak di antara Halte Sodong dengan Halte Menes pada koordinat $06^{\circ}23'27,0''$ LS dan $105^{\circ}56'15,8''$ BT dengan ketinggian 92 mdpl.

Antara Halte Menes dengan Halte Labuan (*Labuhan*) yang merupakan halte terakhir pada jalur kereta api lintas Rangkasbitung – Labuan terdapat dua stasiun kelas *stopplaats*, yaitu *Stopplaats* Babakanlor (*Babakankidoel*) yang terletak pada koordinat $06^{\circ}23'19,3''$ LS dan $105^{\circ}52'22,7''$ BT dengan ketinggian 47 mdpl, serta *Stopplaats* Kalumpang yang terletak pada koordinat $06^{\circ}22'59,5''$ LS dan $105^{\circ}50'42,5''$ BT dengan ketinggian 19 mdpl.

Lokasi dan Fungsi Stasiun Kereta Api

Penempatan stasiun kereta api, apa pun kelasnya, didasarkan pada kegunaan stasiun tersebut. Stasiun dengan kelas *station* merupakan stasiun dengan fasilitas perkeretaapian yang paling lengkap karena semua layanan perkeretaapian dilayani stasiun kelas *station*. Semakin rendah kelas stasiun maka semakin terbatas fasilitas perkeretaapiannya karena layanan perkeretaapian yang dilayani juga terbatas (Heritage PT. KAI, 2014).

Pada bagian terdahulu telah diuraikan bahwa stasiun pada jalur kereta api lintas Rangkasbitung – Labuan terdiri dari stasiun kelas *station*, halte, dan *stopplaats*. Stasiun Rangkasbitung merupakan satu-satunya stasiun kereta api dengan kelas *station*. Fasilitas perkeretaapian yang dibangun di stasiun ini paling lengkap dibanding stasiun lainnya. Hal ini disebabkan stasiun Rangkasbitung memiliki fungsi yang beragam, selain melayani perjalanan kereta api relasi Rangkasbitung – Labuan yaitu sebagai tempat pemberangkatan, juga berposisi sebagai stasiun antara yang melayani perjalanan kereta api *Batavia* – Anyerkidul. Berdasarkan fungsinya, Stasiun Rangkasbitung merupakan stasiun yang memiliki fungsi kompleks dan kondisi ini berpengaruh pada tingkat aktivitas layanan serta kelengkapan fasilitas perkeretaapian.

Secara geografis, lokasi stasiun *Stasion* Rangkasbitung merupakan lokasi strategis dibandingkan stasiun lainnya di lintas *Batavia* – Anyerkidul, karena menjadi titik pusat pengembangan perkeretaapian di Banten. Berdasarkan peta jalur kereta api lintas Rangkasbitung – Labuan, jalur ini melewati Warunggunung yang merupakan pusat pemerintahan Kabupaten Lebak (sebelum pindah ke Rangkasbitung), Pandeglang, Menes yang merupakan pusat pemerintahan Kabupaten Caringin, dan Labuan.

Halte

Berdasarkan fungsinya, halte mempunyai fungsi yang tidak berbeda jauh dengan *station* yaitu melayani perjalanan kereta api. Perbedaan antara *station* dengan halte adalah pada ukuran pelayanan terhadap perjalanan kereta api yang ada di stasiun tersebut dengan kata lain, kesibukan pelayanan di *station* lebih tinggi dibandingkan dengan kesibukan pelayanan di halte (Heritage PT. KAI, 2014). Berdasarkan tabel 3, halte yang dibangun pada jalur kereta api lintas Rangkasbitung – Labuan berjumlah 8 halte. Jarak antar halte berkisar antara 4 km – 11,5 km. Secara umum halte-halte tersebut melayani (1) naik turun penumpang dan barang, (2) bongkar muat kereta barang, (3) persilangan perjalanan kereta api. Pada beberapa halte terdapat fungsi tambahan, yaitu sebagai tempat pengisian bahan bakar (pengisian air lokomotif dan kayu bakar), dan sebagai tempat parkir kereta yang menginap.

Halte yang juga melayani pengisian air lokomotif dan kayu bakar adalah Halte Pandeglang (Km 19,147), Sodong (Km 39,644), dan Labuan (Km 56,209). Halte yang melayani parkir kereta menginap adalah Halte Pandeglang dan Labuan. Berdasarkan jarak antar stasiun yang melayani pengisian bahan bakar (air lokomotif dan kayu bakar) hampir sama, yaitu 19 km maka diduga jarak tempuh tempuh kereta api dari pengisian bahan bakar ke pengisian bahan bakar pada lintas Rangkasbitung – Labuan adalah lebih kurang 20 Km.

Berdasarkan letaknya, Halte Warunggunung, Pandeglang, dan Menes memiliki fungsi lain selain fungsi komersial. Ketiga halte ini dibangun di daerah yang merupakan pusat pemerintahan, tujuannya adalah agar hubungan antar wilayah menjadi semakin lancar dan cepat. Warunggunung pada awal abad ke-20 merupakan pusat pemerintahan Kabupaten Lebak sebelum pindah ke Rangkasbitung, Pandeglang merupakan pusat pemerintahan Kabupaten Pandeglang, dan Menes merupakan pusat pemerintahan Kabupaten Caringin serta tempat kedudukan Asisten Residen. Pada Halte Warunggunung terdapat lintas cabang khusus ke rumah Bupati Lebak.

Uraian tersebut menunjukkan kereta api merupakan sarana untuk memperlancar komunikasi antar daerah dan antara daerah (masing-masing ibukota kabupaten) dengan pusat pemerintahan di Batavia, karena pada dasarnya komunikasi merupakan hal yang penting dalam penguasaan wilayah, *Communication dominates war* (Joesoef, 2014: 13; Hidayat dan Mardiyono, 1983: 70).

Stopplaasts

Stopplaasts merupakan stasiun kecil yang hanya melayani naik turun penumpang dan barang secara terbatas (Heritage PT. KAI, 2014). Stasiun jenis ini didirikan di daerah-daerah yang dilalui oleh jalan rel kereta api dan memiliki potensi penumpang naik-turun namun jauh dari halte terdekat. Potensi tersebut adalah permukiman atau kampung dan tempat-tempat yang menjadi tujuan penumpang selain kawasan permukiman. Pada jalur kereta api lintas Rangkasbitung – Labuan, jumlah *stopplaasts* yang dibangun sebanyak 10 *stopplaasts*. Berdasarkan keletakkannya, *stopplaasts* tersebut dibangun di antara dua halte. Kecuali antara Halte Saketi dengan Halte Sodong yang tidak dibangun *stopplaasts*, antara satu halte dengan halte lainnya di jalur ini terdapat

satu atau dua *stopplaats*. Antara Halte Saketi dan Halte Sodong tidak terdapat *stopplaats* disebabkan karena jarak antara keduanya 4.101 m, serta berdasarkan peta *Overzichtskaart van de residentie Bantam* terbitan *Topografische Inrichting Batavia, 1922* dan Peta AMS lembar Serang, di antara ke dua halte tersebut merupakan kawasan perkebunan Karet serta berpenduduk jarang yang ditunjukkan dengan tidak ada nama kampung di antara Halte Saketi dan Halte Sodong. Keberadaan fasilitas pengisian air lokomotif dan kayu bakar mengharuskan pelayanan perkeretaapian di Halte Sodong lebih lengkap dibanding halte lainnya yang tidak melayani pengisian air lokomotif.

Pada jalur kereta api lintas Rangkasbitung – Labuan, *Stopplaats* Cimenyan dan *Stopplaats Tjikadoeeun* (Cikaduwen) merupakan *stopplaats* yang dibangun dekat dengan tempat tujuan penumpang. *Stopplaats* Cimenyan merupakan tempat turun penumpang yang bermaksud ke sumber air panas Cisolong di Desa Sukamanah, Kecamatan Kaduhejo, Kabupaten Pandeglang. *Stopplaats Tjikadoeeun* (Cikaduwen), merupakan tempat turun penumpang kereta api yang bermaksud ziarah ke makam keramat Syeh Maulana Mansyuruddin (Syeh Mansur) karena lokasi makam keramat tersebut tidak jauh dari *Stopplaats* Cikaduwen. Menurut keterangan Maman Tasih³, sumber air panas Cisolong sudah dikenal sebagai tempat tujuan wisata sejak zaman Belanda, demikian pula dengan keberadaan makam keramat Syeh Mansur yang menjadi tujuan ziarah warga Banten sejak lama. Lokasi pemandian air panas Cisolong sudah dikenal masyarakat luas sejak tahun 1887 (Heritage PT. KAI, 2014).

SIMPULAN

Keberhasilan membangun jalur kereta api Batavia – Anyerkidul mendorong Perusahaan Kereta Api *Staatsspoorwegen* (SS) memperluas layanan kereta api di wilayah Banten dengan cara membuka jalur bagian tengah Banten, yaitu jalur kereta api lintas Rangkasbitung – Labuan. Jalur sepanjang 56 km ini dilengkapi dengan 19 Stasiun, yaitu *Station Rangkasbitong*, *Stopplaats Roemboet*, Halte *Waroenggoenoeng*, *stopplaats Tjiboeah*, *stopplaats Pasirtangkil*, Halte *Pandeglang*, *stopplaats Tjibioek*, *Stopplaats Tjimenyan*, Halte *Kadoekatang*, *stopplaats Sekong*, Halte *Tjipeucang*, *Stopplaats Tjikadoeeun*, Halte *Saketi*, Halte *Sodong*, *stopplaats Kenanga*, Halte *Menes*, Halte *Babakankidoel*, *Stopplaats Kaloempang*, dan Halte *Laboehan*. Kecuali Rangkasbitung yang memiliki stasiun kelas *Station*, stasiun kereta api pada jalur kereta api lintas Rangkasbitung – Labuan, adalah Halte dan *Stopplaats*.

Berdasarkan fungsinya, keberadaan stasiun merupakan tempat naik turunnya penumpang, tempat bongkar muat barang, dan persilangan perjalanan kereta api (menyusul atau pertemuan dengan kereta api lain dari lawan arah). Berdasarkan sebaran stasiun di jalur kereta api lintas Rangkasbitung – Labuan, keberadaan stasiun kereta api didasarkan pada: lokasinya di sekitar pusat permukiman (kampung); tujuan penumpang; tempat persilangan; tempat pengisian bahan bakar; dan kepentingan pemerintah.

³ Maman Tasih (53 tahun), Staf Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kabupaten Pandeglang, 4 Mei 2014.

Ucapan Terimakasih

Penulis menyampaikan terimakasih kepada: Octaviadi Abrianto, Kusnadi (mantan Kepala Stasiun Pandeglang), Ibnu (Staf EAB PT. KAI), Maman Tasih (Staf Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kab. Pandeglang) dan pihak-pihak lain yang tidak dapat disebutkan satu persatu atas bantuan dan dukungannya hingga tulisan ini dapat disajikan.

DAFTAR PUSTAKA

- Bintarto, R. 1977. *Geografi Desa*. Yogyakarta: UP. Spring.
- Budihardjo, Eko. 1991. *Arsitektur dan Kota di Indonesia*. Bandung: Alumni.
- Daldjoeni, N. 1992. *Geografi Baru: Organisasi Keruangan dalam Teori dan Praktek*. Bandung: Alumni.
- Handinoto, 2010. *Arsitektur dan Kota-Kota di Jawa Pada Masa Kolonial*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Heritage PT. KAI. 2014. *Sejarah Jalur Kereta Api Rangkasbitung-Labuan*.
- Hermawan, Iwan. 2014a. *Tinggalan Perkeretaapian Masa Kolonial Pada Jalur Labuan - Rangkasbitung di Kabupaten Pandeglang Dan Sekitarnya, Provinsi Banten*. Laporan Penelitian Arkeologi. Bandung: Balai Arkeologi Bandung.
- Hermawan, Iwan. 2014b. Keterkaitan Jalur Kereta Api Batavia – Cilacap dengan Sistem Pertahanan Hindia Belanda di Pulau Jawa. *Purbawidya* 3 (2) 2014: 129-140.
- Hidayat, Imam dan Mardiyono. 1983. *Geopolitik*. Surabaya: Usaha Nasional
- Joesoef, D. 2014. *Studi Strategi: Logika Ketahanan dan Pembangunan Nasional*. Jakarta: Penerbit Buku Kompas.
- Latief, Ch N., dkk. 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*. Bandung: Angkasa.
- Mulyana, Agus. 2006. Kuli dan Anemer: Keterlibatan Orang Cina Dalam Pembangunan Jalan Kereta Api di Priangan (1878-1924). *Makalah dalam Konggres Nasional Sejarah*. Jakarta, 14 - 17 November: Direktorat Sejarah dan Nilai Direktorat Jenderal Sejarah dan Purbakala Departemen Kebudayaan dan Pariwisata Republik Indonesia.
- PERUMKA. tt. *Buku Ikhtisar Lintas dan Emplasemen Wilayah Jawa*. Bandung: Kantor Pusat Perusahaan Umum Kereta Api
- Pribadi, M. Zuhri dan Sarkawi. 2012. Perkembangan Infrastruktur Kereta Api Tahun 1950 – 1970. *Verlenden*, 1 (1): 72-85.
- Sumaatmadja, Nursid. (1988) *Studi Geografi, Suatu Pendekatan dan Analisa Keruangan*. Bandung : Alumni.
- Surat Penetapan Direktur Utama Perusahaan Jawatan Kereta Api No. 69006/Sk/77 tanggal 7 Desember 1977 tentang Daftar Nama dan Nomor Kode Stasiun dan Stasiun.

Topografische Inrichting. 1922. *Overzichtskaart van de residentie Bantam*. Batavia:
Topografische Inrichting Batavia (<http://media-kitlv.nl/image/2da0f299-bef3-b3df-d9bd-d21525431e82> diakses 4 Agustus 2015).