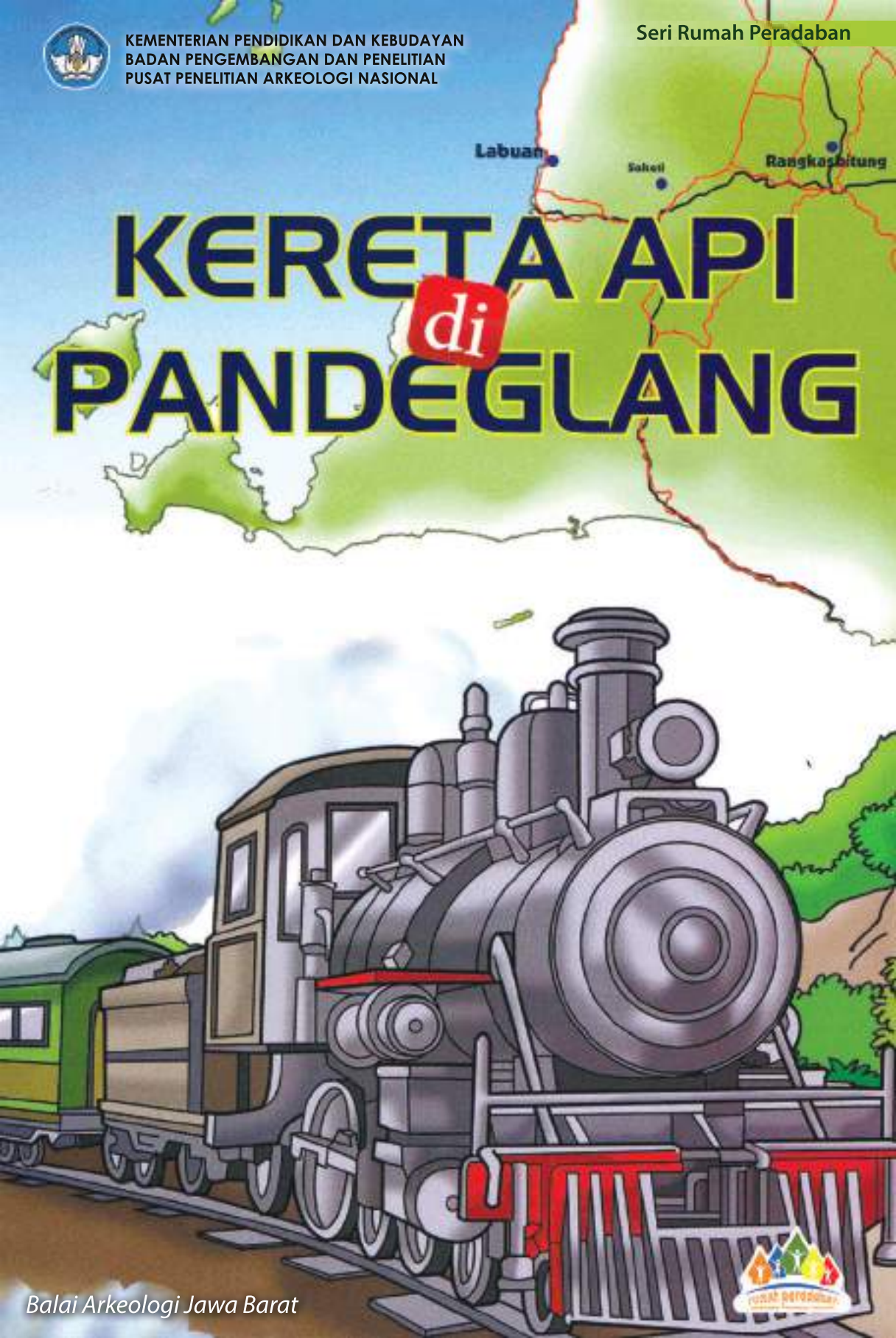
KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
BADAN PENGEMBANGAN DAN PENELITIAN
PUSAT PENELITIAN ARKEOLOGI NASIONAL

Seri Rumah Peradaban

# KERETA API di PANDEGLANG




*Balai Arkeologi Jawa Barat*

# STASIUN, HALTE DAN STOPPLAAST

Pada masa kolonial Belanda sampai dengan sebelum datangnya Jepang pada 1942, Kelas Perhentian Kereta api dibagi menjadi: *Stasiun, Halte, Stopplaast*

## Stasiun

Stasiun kereta api adalah tempat pemberangkatan dan pemberhentian kereta api. Stasiun juga merupakan tempat kereta api menaikkan dan menurunkan penumpang serta barang, terjadinya persilangan dengan kereta api lainya yang berlawanan, serta menyalip kereta api yang lebih lambat. Selain itu, kereta api juga melakukan pengisian bahan bakar di stasiun kereta api. Pada saat ini stasiun kereta api dibagi menjadi stasiun kelas I, kelas II, kelas III, kelas IV, dan kelas V.



*Stasiun* Rangkasbitung



## Stopplaast



Eks *Stopplaast* Cikadueun

*Stopplaast* merupakan tempat perhentian kereta api pembantu. Hal ini disebabkan di perhentian ini kereta api hanya berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dan barang secara terbatas karena tidak terdapat sepur

## Halte



Eks *Halte* Saketi

Perhentian kereta api kelas *Halte* mempunyai fungsi yang tidak jauh berbeda dengan stasiun. Semua aktifitas perkeretaapian dilayani di perhentian ini seperti persilangan, tempat menyusul, parkir, pengisian bahan bakar, pemutar lokomotif. Yang menjadi pembeda halte dengan stasiun adalah ukuran yang lebih kecil dibanding stasiun dan tingkat kesibukan yang lebih rendah dibanding stasiun.

# ANTARA RANGKASBITUNG DAN LABUAN

Jalur kereta api lintas Rangkasbitung – Labuan membentang sepanjang 56,233 km dari Rangkasbitung, Kabupaten Lebak sampai Labuan, Kabupaten Pandeglang di Provinsi Banten. Perjalanan Kereta Api di jalur ini berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang di 17 stasiun kelas *Halte* (stasiun kecil) dan *Stopplaast (perhatian).*




*Peta jalur kereta api Rangkasbitung - Labuan*

Perhatian kereta api di jalur Rangkasibitung - Labuan terdiri dari *Station Rangkasibitoeng*, *Stopplaast* Roemboet, *Halte Waroenggoenoeng, stopplaast* Tjiboeah, *stopplaast* Pasirtangkil, *Halte* Pandeglang, *stopplaast* Tjipeucang, *stopplaast* Tjikadoeeun, *Halte* Saketi, *Halte* Sodong, *stopplaast* Kenanga, *Halte* Menes, *Halte* Babankanlor, *stopplaast* Kaloempang, *Halte* Laboehan (Heritage PT KAI, 2014)



Jalur kereta api Rangkasbitung - Labuan melayani angkutan penumpang dan barang beroperasi pada tanggal 18 Juni 1906. Setelah 76 tahun beroperasi, di tahun 1982 layanan kereta api di jalur ini harus ditutup akibat kalah bersaing dengan moda angkutan darat lainnya. Berbagai sarana prasarana perkeretaapian yang berada di sepanjang jalur in lambat laun hancur karena tidak terpelihara dan hilang dijarah orang yang tidak bertanggung jawab.



# KERETA API DI INDONESIA

Di Indonesia, Kereta Api mulai dibangun dan dioperasikan di Pulau Jawa. Sejarahnya diawali dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan kereta api di Semarang, Jumat, 17 Juni 1864, oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, LAJ Baron Sloet van den Beele. Pembangunan diprakarsai oleh "Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij" (NV NISM atau NIS) yang dipimpin oleh JP de Bordes dari Semarang menuju desa Tanggung (26 kilometer) dengan lebar sepur 1435 milimeter, dan dibuka pada 1867.

Laju perkembangan kereta api di Indonesia berkembang sangat pesat. Pada 1939, panjang jalan KA di Indonesia mencapai 6.811 kilometer. Pembangunan perkeretaapian tidak hanya di Jawa, pembangunan rel KA juga dilakukan di Aceh (1874), Sumatera Utara (1886), Sumatera Barat (1891), (1914). Bahkan pada 1922 di Sulawesi juga telah dibangun jalan KA sepanjang 47 kilometer antara Makasar-Takalar, yang pengoperasiannya dilakukan tanggal 1 Juli 1923.




Pada1925, jalur kereta api sudah terhubung dari ujung barat ke ujung timur pulau Jawa. (Sumber : KITLV)





Stasiun Semarang

Stasiun pertama NIS di Semarang berada di Tambaksasr (Kemijen), bernama Stasiun Samarang di dekat Pelabuhan Semarang. Stasiun Tambaksari ini adalah stasiun ujung, atau dalam bahasa Belanda disebut *kopstation*. Pada 1914 stasiun Tambaksari dibongkar untuk memungkinkan pembangunan jalan rel ke stasiun NIS yang baru di Tawang. Sebagian bangunan stasiun Tambaksari masih dipakai untuk gudang, sehingga kemudian dikenal sebagai stasiun Semarang Gudang.



Kantor pusat SS (Sekarang kantor pusat PT. KAI)




Logo SS

Selain NIS, ada juga perusahaan kereta api lain di Indonesia, yaitu *Staatsspoorwegen* (SS) yang berpusat di Kota Bandung. SS sendiri adalah pesaing bisnis dari NIS, dan merupakan perusahaan yang dimiliki pemerintah Hindia Belanda. Wilayah operasinya meliputi seluruh wilayah di pulau Jawa.

## TAHUKAH KAMU ?

- Indonesia adalah negara kedua di Asia (setelah India) yang mempunyai jaringan kereta api tertua. Cina dan Jepang baru menyusul kemudian.
- Pemerintah Hindia Belanda sempat merencanakan pembangunan rel kereta api di pulau Kalimantan, Bali, dan Lombok, namun belum sempat membangunnya karena Indonesia diduduki oleh Jepang.

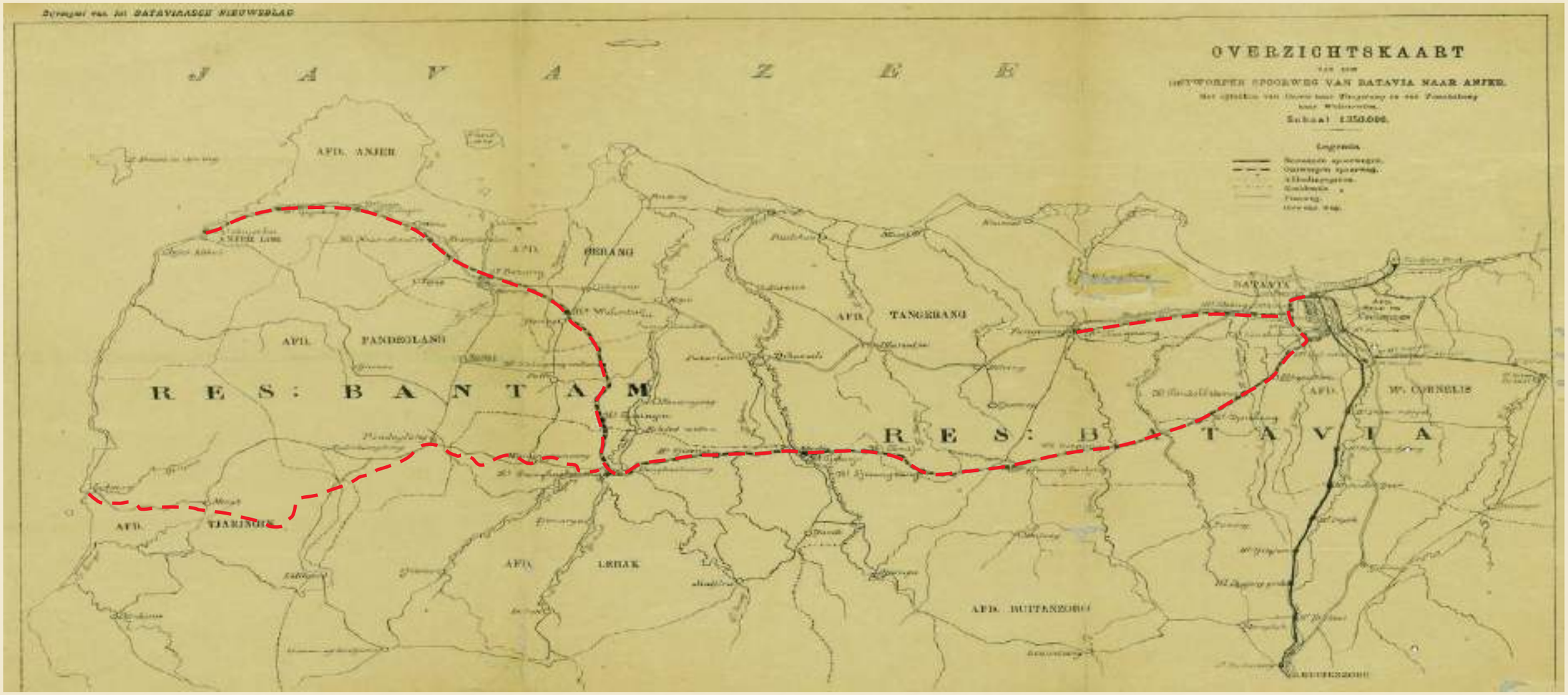
# KERETA API DI BANTEN

SS sukses melakukan pembangunan dan pengoperasian jalur kereta di pulau Jawa. Kesuksesan tersebut mendorong mereka untuk melakukan ekspansi ke wilayah Banten dengan membangun Jalur Kereta Api Batavia – Rangkasbitung – Anyer Kidul. Konsesi Pembangunannya diperoleh pada tahun 1896 yang didasarkan pada *Staatsblad(Stb)*1896 No. 180 tanggal 15 Juli 1896 untuk lintas *Batavia*(Jakarta) – Anyer dengan lintas cabang Duri – Tangerang dan Tanahabang – Gambir. Lebar Sepur *(RailGauge/RG)* yang dipergunakan di jalur Batavia – Anyer, adalah 1067 milimeter.

Setelah berhasil membangun jalur Kereta Api Batavia – Anyer, SS membangun jalur lintas cabang ke Labuan dari Rangkasbitung sepanjang 56 km. Jalur ini merupakan jalur pedalaman Banten yang menghubungkan Rangkasbitung - Pandeglang - Menes - Labuan.
Tujuan pembangunan jalan Rel Banten – Batavia adalah memperlancar hubungan darat antara Banten dengan Batavia dan distribusi garam dari gundang-gudangnya di Labuan.

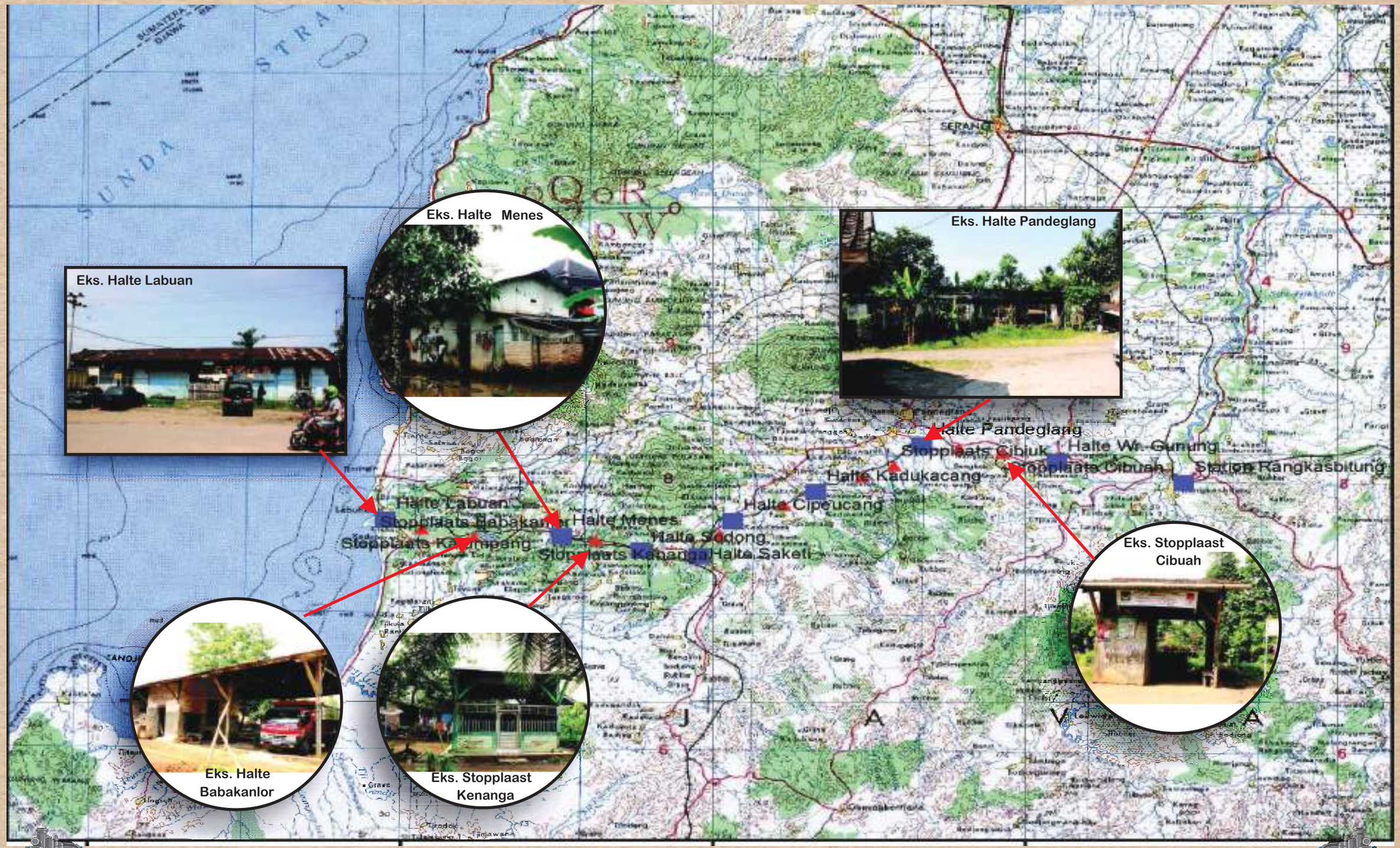
## TAHUKAH KAMU ?

Pasca-kemerdakaan, *Staatsspoorwegen*dan perusahaan kereta api lainnya dinasionalisasi sehingga namanya berubah menjadi Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) yang menjadi cikal bakal PT. Kereta Api Indonesia (PT. KAI).




Jalur kereta api Batavia - Banten (Sumber : KITLV)

# PERHENTIAN DI JALUR KERETA API RANGKASBITUNG - LABUAN



# JALAN KERETA DAN FASILITASNYA

Jalan rel adalah satu kesatuan konstruksi yang terbuat dari baja, beton, atau konstruksi lain yang terletak di permukaan, di bawah, dan di atas tanah atau bergantung beserta perangkatnya yang mengarahkan jalannya kereta api. Pembangunan kereta api di Indonesia pada masa kolonial Belanda dilakukan di atas permukaan tanah, di beberapa lokasi Jalan rel dibangun menembus perbukitan. Lebar rel disesuaikan dengan lebar roda kereta atau yang dikenal dengan istilah Lebar Sepur atau *Gauge*. Pada Jalur kereta api Rangkasbitung – Labuan, Lebar Sepur yang dipergunakan adalah 1067 mm. Sampai sekarang lebar sepur 1067 tetap dipertahankan sebagai standar rel kereta api Indonesia.

## Jembatan

Jembatan (kereta) adalah sebuah konstruksi yang terdiri dari baja/besi dan beton yang digunakan untuk melintasi sungai, lembah, atau jalur yang tidak bisa dilalui oleh rel biasa.





## Persinyalan

Persinyalan merupakan fasilitas pendukung perkeretaapian yang penting, karena keberadaanya mengatur penggunaan rel oleh kereta api agar perjalanan kereta terjamin keselamatannya. Persinyalan pada lintas Rangkasbitung – Labuan yang merupakan lintas mati sejak tahun 1982 sudah tidak ada, namun perlengkapan tuas pengatur sinyal di stasiun masih ada di beberapa perhentian. Pengatur penggunaan rel dalam bentuk Wessel, penunjuk arah rel  masih bisa diketemukan di beberapa



## Meja Putar

Akibat lokomotif uap tidak dapat berjalan mundur, maka perlu dilakukan pembalikan arah lokomotif ketika sampai di stasiun akhir.

Proses pembalikan arah lokomotif tersebut dilakukan dengan menggunakan meja putar *(roundtable)* yang dioperasikan secara manual.



Di jalur kereta api Rangkasibitung - Labuan juga terdapat banyak jembatan. Kondisi geografis di Provinsi Banten membuat jembatan adalah solusi terbaik untuk memfasilitasi jalur kereta yang banyak terdapat lembah dan sungai. Jembatan dibangun dengan menggunakan konstruksi batu kali dan batu bata. Bentuk dan ukuran tiang jembatan hampir sama, rata-rata alas tiang jembatan berbentuk persegi dengan ukuran 2,5 m x 3,5 m. Pada jalur kereta api Rangkasbitung – Labuan, jembatan yang dibangun meliputi: Jembatan yang membentang di atas Sungai dan jalan, Jembatan air yang melintasi jalan rel, jembatan jalan raya yang melintasi jalan kereta api, dan gorong-gorong.



Jembatan Lebak Saketi (Kiri : Tampak bawah ; Kanan : Tampak atas)

## TAHUKAH KAMU ?

Jembatan Lebak Saketi adalah jembatan terpanjang di jalur Rangkasbitung - Labuan dengan tinggi 11 meter dan panjang 160 meter. Jembatan ini berada di atas lembah Lebak Saketi yang merupakan tempat pembuangan korban tewas akibat kerja paksa dalam pembangunan jalur kereta Saketi - Bayah pada masa pendudukan Jepang.



Viaduct Labuan, rel kereta berada di bawah jalan raya

Jembatan ini merupakan jembatan pada ruas jalan raya Labuan–Saketi berada di Desa Sukamaju Kecamatan Labuan, Kabupaten Pandeglang. Jembatan ini melintas pada jalur rel kereta api yang menghubungkan Labuan *stasiun* dengan *Stopplaast* Kalumpang. Panjang jembatan 18 meter dengan lebar 6 meter. Tiang penopang jembatan berbentuk persegi dengan lebar 1,50 m dan panjang 5,50 m, sehingga di bawah jembatan membentuk tiga lorong memanjang dengan langit-langit berbentuk setengah lingkaran.

# BAHAN BAKAR KERETA API

Pada umumnya, kereta api yang beroperasi pada abad ke 18 - 19 menggunakan mesin uap yang berbahan bakar air dan batu bara. Lain ceritanya dengan kereta api yang beroperasi di Indonesia, khususnya kereta yang beroperasi di jalur Rangkasbitung - Labuan. Kereta api di sini menggunakan air dan kayu bakar dari pohon karet sebagai bahan bakarnya. Kayu karet dinilai dapat menghasilkan panas yang tinggi, sehinggi mampu menggantikan batu bara ataupun kayu jati sebagai bahan bakarnya.

Fasilitas pengisian air tidak terdapat di seluruh perhentian kereta api, namun hanya di beberapa perhentian saja, diantaranya : stasiun Rangkasbitung, halte Pandeglang, halte Sodong, halte Labuan, dan halte Saketi.

Kayu bakar yang menjadi bahan bakar kereta ini disuplai dari sebuah perkebunan karet di sekitar Menes, lalu dikumpulkan di stasiun Sodong, kemudian didistribusikan ke seluruh fasilitas pengisian air lokomotif.

Pasca-berhentinya operasi kereta di jalur ini, kondisi fasilitas pengisian air tidak lagi terawat. Salah satu fasilitas pengisian air yang masih ada terdapat di stasiun Pandeglang dengan kondisi yang tidak terawat.

Kereta yang yang hendak mengisi air akan berhenti tepat di bawah keran. Air akan keluar dari keran dan masuk ke dalam sebuah lubang yang mana di dalamnya terdapat sebuah perapian. Air akan dimasak di atas perapian sehingga menghasilkan uap yang mampu menggerakan mesin lokomotif.



## Skema Pengisian Air Lokomotif

Air dari menara dialiri melalui pipa di atas tanah menuju ke sebuah keran.





Air dari sumur dipompa ke tempat penampungan air di atas menara dengan menggunakan pompa manual. Tujuan dari diletakkannya penampunan air di atas menara ini adalah agar memudahkan proses pengisian air ke lokomotif.



# GUDANG DAN RUMAH DINAS

Untuk memenuhi kebutuhan tempat penimbunan keperluan sarana pendukung perkeretaapian dan barang-barang yang akan dikirim menggunakan Kereta api, maka di beberapa stasiun dibangun gudang. Ukuran gudang tersebut berbeda tiap stasiunnya tergantung pada jumlah barang yang akan ditampung. Jenis gudang yang dibangun: gudang kereta api, dan gudang komoditas / barang.



Gudang di stasiun Menes

Lokasi gudang terpisah + 20 m di bagian barat bangunan utama stasiun. Bangunan gudang berdenah persegi dengan ukuran panjang 9 meter, lebar 7,50 m, dan tinggi 6,00 m. Dinding bangunan polos, konstruksi bata dengan spesi yang diplester. Bangunan menghadap ke jalan rel (selatan). Pada sisi depan dan belakang bangunan terdapat satu pintu gerbang berdaun ganda yang saling berhadapan. Daun pintu terbuat dari kayu dan rel pintu berbahan besi.Atap bangunan berbentuk pelana yang ditutup oleh seng gelombang. Kondisi bangunan saat ini tidak terpelihara sebagian atap roboh.



Selain gudang, rumah dinas juga merupakan sarana pendukung perkeretaapian. Rumah dinas berfungsi sebagai “rumah kedua” bagi para pegawai golongan atas. Selain rumah dinas, terdapat pula rumah kopel (bedeng) yang diperuntukan bagi pegawai golongan bawah.



Rumah dinas kepala stasiun Pandeglang

Perumahan Pegawai golongan menengah atas, biasanya mereka berkedudukan sebagai kepala stasiun, wakil kepala stasiun, dan yang setingkat. Ukuran bangunan berbeda antara satu dengan yang lainnya tergantung pada posisi penghuni rumah dinas tersebut. Semakin tinggi posisinya, maka akan semakin luas rumah yang ditempatinya demikian pula dengan fasilitas yang diperolehnya.



Rumah bedeng pegawai stasiun Pandeglang

Bedeng Pegawai merupakan rumah dinas yang diperuntukkan bagi pegawai golongan bawah. Bangunan bedeng memanjang terdiri dari rumah-rumah yang berderet dengan ukuran seragam (rata-rata ukuran 4 x 6 meter) tiap rumahnya atau dikenal juga dengan rumah petak. Tidak semua stasiun memiliki bedeng, tergantung dari banyak tidaknya jumlah pegawai golongan bawah yang ditempatkan di stasiun tersebut.

# DARI MANA ASALNYA KERETA API ?

Kereta api adalah sebuah sarana transportasi massa berbentuk rangkaian kendaraan (gerbong) yang ditarik sepanjang rel oleh lokomotif terpisah.



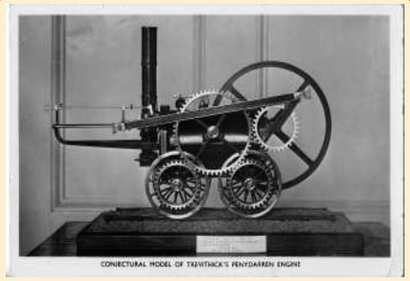
Awalnya, kereta api adalah gerobak yang ditarik oleh kuda di atas rel kayu. Jenis angkutan ini diperkenalkan oleh Huntingdon Beaumont, seorang sajana Pertambangan, pada 1620 di New Castle, Inggris.

Jenis angkutan tersebut pada 1731 mulai digunakan oleh perusahaan tambang milik Ralp Allen sebagai alat angkut barang hasil tambang berupa batu pecah dari pusat penggalian batu ke pusat penimbunan dekat sungai di Avon sejauh hampir 2,5 km. Alat angkut tersebut berupa gerobak-gerobak dengan rodanya dibuat dari besi cor yang diberi penyangga.



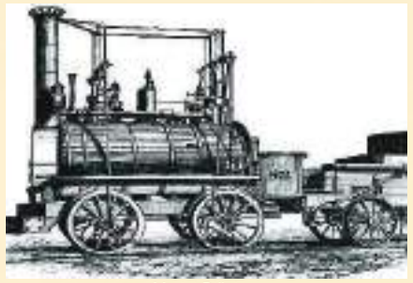

## TAHUKAH KAMU ?

Kereta Api komersial pertama di dunia mulai beroperasi melayani rute Manchester – Liverpool pada bulan September 1830. Selama empat bulan beroperasi (September – Desember 1830) berhasil mengangkut 71.951 orang penumpang, 2.630 ton Batubara, dan 1.433 ton Barang.



Model Penydarren

Setelah James Watt menyempurnakan mesin uap pada tahun 1769 dan dijalankan pada 1804, tidak lama kemudian seorang penemu asal Inggris, Richard Trevithick membuat sebuah lokomotif yang digerakan oleh mesin uap. Lokomotif tersebut diberi nama Penydarren serta mampu membawa 70 orang penumpang dan 25 ton beban secara bersamaan.



Model Blücher

Pada 1814, seorang insinyur asal Inggris, George Stephenson menyempurnakan mesin Penydarren sehingga memiliki tenaga yang lebih besar, meskipun masih menggunakan tenaga uap. Mesin tersebut diberi nama Blücher dan ditujukan untuk mengangkut batu bara.



Dari kiri : kereta listrik eksperimental, kereta diesel pertama, dan kereta peluru Shinkansen

Teknologi perkeretaapian terus dikembangkan demi memenuhi kebutuhan masyarakat dan industri. Pada 1879, seorang penemu asal Jerman bernama Werner von Siemens menciptakan kereta listrik untuk penumpang. Pada 1892, mesin diesel ditemukan oleh Rudolf Diesel dan pada 1914, kereta bermesin diesel-listrik mulai diproduksi. Di tahun 1960-an, kereta magnet super cepat Shinkansen beroperasi untuk rute Tokyo-Osaka. Kereta super cepat juga beroperasi di Perancis dengan nama TGV.

# Buku Pengayaan Rumah Peradaban
# Balai Arkeologi Jawa Barat

Pandeglang adalah salah satu kota di Banten yang dilalui oleh Jalur Kereta Api yang mulai dioperasikan pada tahun 1906. Setelah 76 tahun beroperasi mengangkut penumpang dan barang dari Rangkasibitung ke Labuan dan sebaliknya, pada tahun 1982, operasional kereta api pada jalur Rangkasibitung - Labuan ditutup. Sisa-sisa kejayaan transportasi kereta api di Pandeglang masih dapat disaksikan berupa bangunan stasiun, jembatan, perumahan pegawai, jalan rel, dan fasilitas perkeretaapian lainnya seperti Fasilitas Pengisian air Lokomotif, dan Wessel. Pada buku ini diuraikan tinggalan perkeretapaian di Pandeglang, khususnya pada jalur Rangkasibitung - Labuan.

