KISAH PENINGGALAN KERETA API BANTEN

CIGADING-ANYER KIDUL
RANGKASBITUNG-LABUAN
SAKETI-BAYAH-GUNUNG MANDUR

Penerbit:
Pusat Data, Informasi dan Kepustakaan
Kereta Anak Bangsa

2016

KISAH PENINGGALAN KERETA API BANTEN

CIGADING-ANYER KIDUL
RANGKASBITUNG-LABUAN
SAKETI-BAYAH-GUNUNG MANDUR

Aditya Dwi Laksana, Gurnito Rakhmat Wijokangko, Asep Suherman, Tjahjono Rahardjo dan Trisilo Hartono *)

ABSTRAKSI

Pemerintah Hindia Belanda melalui Perusahaan Kereta Api (KA) milik Pemerintah, *Staatspoor-en Tramwegen in Nederlandsch-Indie* (SS en T), yang dikenal sebagai *Staatsspoorwegen* (SS) membuka keterpencilan daerah Banten yang sering mengalami pergolakan dengan mengoperasikan KA. Jalur KA yang dibuka, antara lain, adalah jalur KA dari Batavia (Jakarta) menuju ke Anyer Kidul di pesisir Selat Sunda melalui Rangkasbitung dan Cilegon pada tahun 1900. Jalur KA di Banten semakin berkembang dengan dibukanya jalur pedalaman Banten menuju ke pelabuhan perikanan Labuan, yaitu jalur Rangkasbitung-Saketi-Labuan pada tahun 1906.

Pendudukan Jepang di Indonesia pada kurun waktu tahun 1942-1945 turut pula meninggalkan jejak sejarah di pedalaman Banten berupa bekas jalur KA Saketi-Bayah dan juga menyisakan kegetiran akibat penerapan sistem kerja paksa Romusha guna pembangunan jalur kereta api tersebut. Terbatasnya ketersediaan bahan bakar telah mendorong pemerintah pendudukan militer Jepang untuk mendapatkan sumber bahan bakar yang baru. Salah satu upayanya adalah dengan memanfaatkan tambang batubara muda di daerah Bayah, Banten Selatan. Untuk pengangkutan batubara itu, maka pemerintah pendudukan militer Jepang pada tahun 1943-1944 membangun jalur kereta api Saketi-Bayah, yang merupakan percabangan dari jalur Rangkasbitung-Pandeglang-Saketi-Labuan, yang lebih dahulu dioperasikan oleh SS.

Tulisan ini menyajikan kilas riwayat dan jejak peninggalan dari jalur KA nonaktif di wilayah Banten, baik yang dibangun pada masa Pemerintahan Hindia Belanda, yaitu jalur Cigading-Anyer Kidul dan Rangkasbitung-Saketi-Labuan, maupun oleh Pendudukan Militer Jepang, yaitu jalur Saketi-Bayah-Gunung Mandur.

Jalur Cigading-Anyer Kidul dan Rangkasbitung-Labuan masih digunakan hingga sekitar tahun 1980-an, sedangkan jalur Saketi-Bayah tidak berumur panjang karena pada tahun 1945, Jepang menyerah kepada tentara sekutu dan pada tahun 1951, jalur ini tidak digunakan lagi.

Bekas jalur Saketi-Bayah menyajikan pemandangan yang menawan karena sebagian ruasnya membentang di tepian Samudera Hindia, meski nyaris tidak banyak yang tersisa dari jalur ini selain bekas-bekas badan jalur rel (railbed), pondasi jembatan kereta api serta pondasi emplasemen di beberapa tempat. Untuk mengenang korban kerja Romusha di Banten, maka di Bayah dibangun Monumen Romusha. Sedangkan pada jalur Cigading-Anyer Kidul dan Rangkasbitung-Labuan setidaknya masih nampak bekas bangunan stasiun serta beberapa ruas rel dan peralatan kereta api di sekitar stasiun.

*) **Aditya Dwi Laksana, Tjahjono Rahardjo, Trisilo Hartono, Asep Suherman dan Gurnito Rakhmat Wijokangko** adalah insan pencinta kereta api, pemerhati sejarah perkeretaapian Indonesia dan juga anggota Tim Penyusun Buku "The Beauty of Indonesian Railways", buku dokumenter Perkeretaapian Indonesia. Kesemuanya berkarya di Kereta Anak Bangsa, suatu gerakan kewirausahaan di bidang karya kreatif dan edukatif bertema perkeretaapian.

KISAH PENINGGALAN KERETA API BANTEN

CIGADING-ANYER KIDUL
RANGKASBITUNG-LABUAN
SAKETI-BAYAH-GUNUNG MANDUR

==========

"Provinsi Banten memiliki jaringan Kereta Api yang menarik, karena jalur-jalurnya dibangun oleh tiga masa pemerintahan, yaitu Pemerintahan Hindia Belanda, Pemerintahan Militer Jepang dan Pemerintahan Republik Indonesia. Jalur-jalurnya pun untuk ditujukan untuk berbagai angkutan komoditas seperti perikanan dan batubara, selain tentunya untuk angkutan penumpang. Kini beberapa diantara jalur-jalur tersebut telah tidak lagi beroperasi dan menyimpan berbagai kisah dan kenangan termasuk pula jejak sejarah yang pahit menggetirkan yaitu sistem kerja paksa Romusha pada jaman pendudukan Jepang untuk membangun jalur kereta api dari Saketi hingga Bayah. Saat ini, bila ditilik dari kondisi terkini dan demi merajut masa depan yang lebih baik, reaktivasi dan revitalisasi jalur nonaktif di wilayah pedalaman Banten menjadi suatu keniscayaan dan kebutuhan bagi pengembangan infrastruktur transportasi Banten guna peningkatan kesejahteraan warga Banten"

==========

JARINGAN KERETA API DI BANTEN

Daerah Banten terletak di bagian barat Pulau Jawa. Pada masa lalu, Banten adalah sebuah Kesultanan yang menjadi jalur perdagangan internasional. Pada masa pemerintahan Sultan Maulana Yusuf sejak tahun 1570, Kesultanan Banten mencapai puncak kejayaannya. Pelabuhan Banten menjadi bandar yang besar dan pusat perdagangan rempah-rempah di kawasan Asia Tenggara. Banten juga menjadi pusat kerajaan Islam. Namun sejak kedatangan Pemerintah Hindia Belanda pada tahun 1808, timbul perlawanan demi perlawanan dari Kesultanan Banten terhadap Pemerintah Hindia Belanda, yang mencapai puncaknya dengan penghancuran Keraton Surosowan Banten oleh Belanda dan sejak itu, kejayaan Banten mulai meredup. [*Ekspedisi Anjer-Panaroekan, Laporan Jurnalistik Kompas 200 Tahun Anjer-Panaroekan, Jalan (untuk) Perubahan*: Kompas, 2008]

Pusat Pemerintahan Banten kemudian dipindahkan ke Keraton Kaibon dan selanjutnya dipindahkan ke Serang yang kemudian menjadi Ibukota Karesidenan Banten. Banten kemudian menjadi bagian dari Provinsi Jawa Barat. Selanjutnya pada tahun 2000, status Banten ditingkatkan menjadi Provinsi di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Masjid Agung Banten didirikan pada masa pemerintahan Sultan Maulana Hasanudin dan Sultan Maulana Yusuf, pada tahun 1566. Sumber : Ekspedisi Anjer-Panaroekan_ Kompas

Untuk membuka keterpencilan daerah Banten yang pada masa Pemerintahan Hindia Belanda merupakan salah satu daerah yang banyak mengalami pergolakan, selain dengan pembangunan Jalan Raya Pos Anyer menuju Jakarta, yang kemudian diteruskan hingga Panarukan, Jawa Timur, maka pada tahun 1896 perusahaan kereta api milik Pemerintah yang bernama *Staatspoor-en Tramwegen in Nederlandsch-Indie* (SS en T), yang dikenal sebagai *Staatsspoorwegen* (SS) membangun jalur Kereta Api (KA) dari Batavia (Jakarta) menuju Rangkasbitung-Cilegon-Anyer Kidul dan lintas cabang dari Duri ke Tangerang dengan panjang keseluruhan 175 km. Jalur Batavia-Duri-Tangerang dioperasikan mulai tanggal 2 Januari 1899, sedangkan jalur Duri-Rangkasbitung-Cilegon hingga Anyer Kidul dibuka pengoperasiannya pada tanggal 20 Desember 1900. Selanjutnya, SS membangun lintas percabangan dari Rangkasbitung-Pandeglang-Saketi-Menes-Labuan sepanjang 56 km yang mulai digunakan pada tanggal 2 Mei 1906, serta lintas cabang Cilegon-Merak sepanjang 10 km yang dioperasikan pada tanggal 1 Desember 1914. [*Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*: Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997]

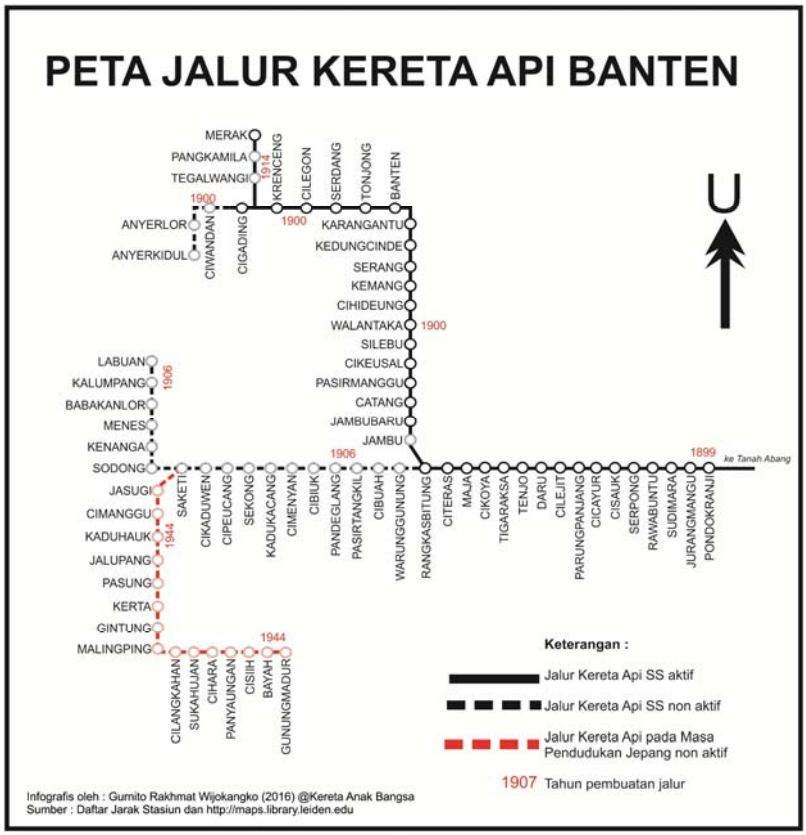
Selanjutnya pada bulan Februari 1943, saat Jepang menduduki wilayah Indonesia, dengan tujuan untuk mengangkut batubara muda dari daerah Bayah, Banten Selatan sebagai sumber bahan bakar, maka Jepang membangun jalur KA Saketi-Bayah sepanjang 89 km yang dibangun dari Saketi yang terletak di jalur Rangkasbitung-Saketi-Menes-Labuan. Jalur ini mulai dibuka pada tanggal 1 April 1944.

Peta Jaringan KA di Banten disajikan di bawah ini.

Jaringan Jalur Kereta Api Banten, pada Paparan Gubernur Banten, 23 Maret 2010.
Sumber : Membangun Perkeretaapian Jakarta-Banten_ Akhmad Sujadi

Saat ini, jalur KA di Banten yang masih beroperasi adalah jalur Duri ke Tangerang dan Duri-Rangkasbitung-Cilegon-Krenceng hingga Merak serta jalur dari Krenceng-Cigading. Hingga tahun 2016, jalur dari Duri ke Tangerang serta dari Duri ke Maja di lintas Duri-Rangkasbitung telah dielektrifikasi sehingga Kereta Rel Listrik (KRL) dapat beroperasi di jalur tersebut, dan juga, jalur KA Duri-Tangerang serta jalur KA Tanahabang-Serpong-Maja telah merupakan jalur ganda. Jalur Cigading-Anyer Kidul telah ditutup sekitar tahun 1981 dan jalur Rangkasbitung-Pandeglang-Saketi-Menes-Labuan terakhir dioperasikan sekitar tahun 1984. Sedangkan jalur Saketi-Bayah sendiri telah berpuluh-puluh tahun sebelumnya tidak difungsikan lagi, dan terakhir digunakan pada tahun 1951.

Infografis jalur beserta daftar stasiun dan halte di Provinsi Banten (tanpa jalur menuju Tangerang) disajikan sebagai berikut:



Tabel Jalur KA nonaktif di Banten beserta dengan jarak, tanggal pembukaan dan tahun penutupannya disajikan sebagai berikut:

No.	Lintas	Panjang (km)	Tanggal & Tahun Pembukaan	Tahun Penutupan
1.	Cigading-Anyer Kidul	12	20 Desember 1900	1981
2.	Rangkasbitung-Labuan	56	18 Juni 1906	1984
3.	Saketi-Bayah	89	1 April 1944	1951

CIGADING-ANYERKIDUL, MENUJU KILOMETER NOL

KILAS RIWAYAT CIGADING-ANYERKIDUL

Sejak tahun 1896, SS membangun jalur Kereta Api (KA) dari Batavia (Jakarta) menuju Rangkasbitung-Cilegon-Anyer Kidul dengan panjang keseluruhan 155 km, yang dibuka pengoperasiannya pada tanggal 20 Desember 1900. Jalur ini melintasi wilayah utara Banten seperti Rangkasbitung, Serang dan Cilegon.

Suasana Stasiun Anyer Kidul pada tahun 1990. Sumber : Spoorwegstation op Java_ M.V.B de Jong

Anyer, titik ujung jalur KA ini, tentunya tidak dapat dipisahkan dengan Jalan Raya Pos (De Grote Postweg) yang merupakan "mega proyek" pada masa pemerintahan Gubernur Jenderal Hindia Belanda Herman Willem Daendels. Anyer merupakan titik kilometer Nol dari Jalan Raya Pos ini, dan di dekat titik Nol ini terdapat pula mercu suar peninggalan era Hindia Belanda.

Jalan Raya sepanjang 1.100 km yang dibangun tahun 1808-1809 ini membentang dari Anyer, di ujung barat Pulau Jawa hingga Panarukan, di bagian timur Pulau Jawa yang terletak di pesisir Selat Madura, melewati kota-kota seperti Batavia (Jakarta), Bandung, Cirebon, Semarang dan Surabaya, serta membuatnya menjadi urat nadi jalur perdagangan dan pertahanan di Pulau Jawa pada masa itu.

Mercusuar dan Monumen titik kilometer Nol di Anyer. Sumber : http://www.bantenpos.co

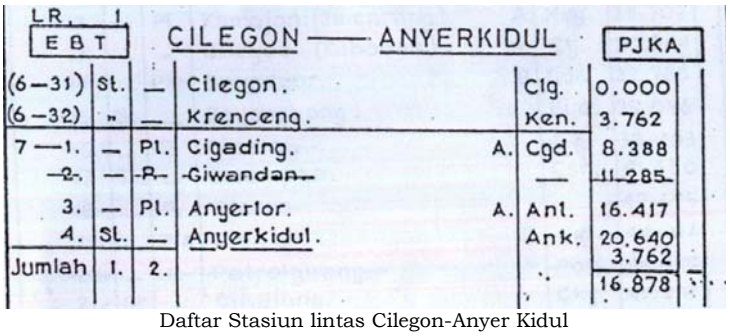
Kemudian pada tahun 1914 tepatnya tanggal 1 Desember 1914, di jalur ini SS membuka lintas cabang dari Cilegon (lebih tepatnya di Krenceng) menuju Merak sepanjang 10 km. Jalur ini merupakan akses menuju ke Pelabuhan Penyeberangan Merak, yang merupakan pelabuhan untuk kapal angkutan penyeberangan menuju Pelabuhan Panjang (Oost-Haven) di Pulau Sumatera. Pada masa itu, kapal penyeberangan Merak-Panjang dikelola oleh *Koninlijk Paketvaart Maatschappij* (KPM), suatu perusahaan pelayaran Belanda. Di kemudian hari, untuk mempersingkat waktu dan jarak tempuh, pelabuhan penyeberangan di Sumatera dipindahkan dari Panjang ke Bakauheni.

Jalur KA di sekitar Cilegon, Cigading dan Anyer Kidul disajikan pada peta di bawah ini:

Di sepanjang jalur nonaktif Cigading-Anyer-Kidul, stasiun dan perhentian yang pernah beroperasi adalah Ciwandan, Anyer Lor dan Anyer Kidul.

Stasiun Anyer Lor pada tahun 1990. Sumber : Spoorwegstation op Java_ M.V.B de Jong

Berdasarkan Buku Daftar Lintas PJKA, stasiun dan perhentian KA di ruas Cilegon-Anyer Kidul beserta jaraknya adalah sebagai berikut:



LR. 1

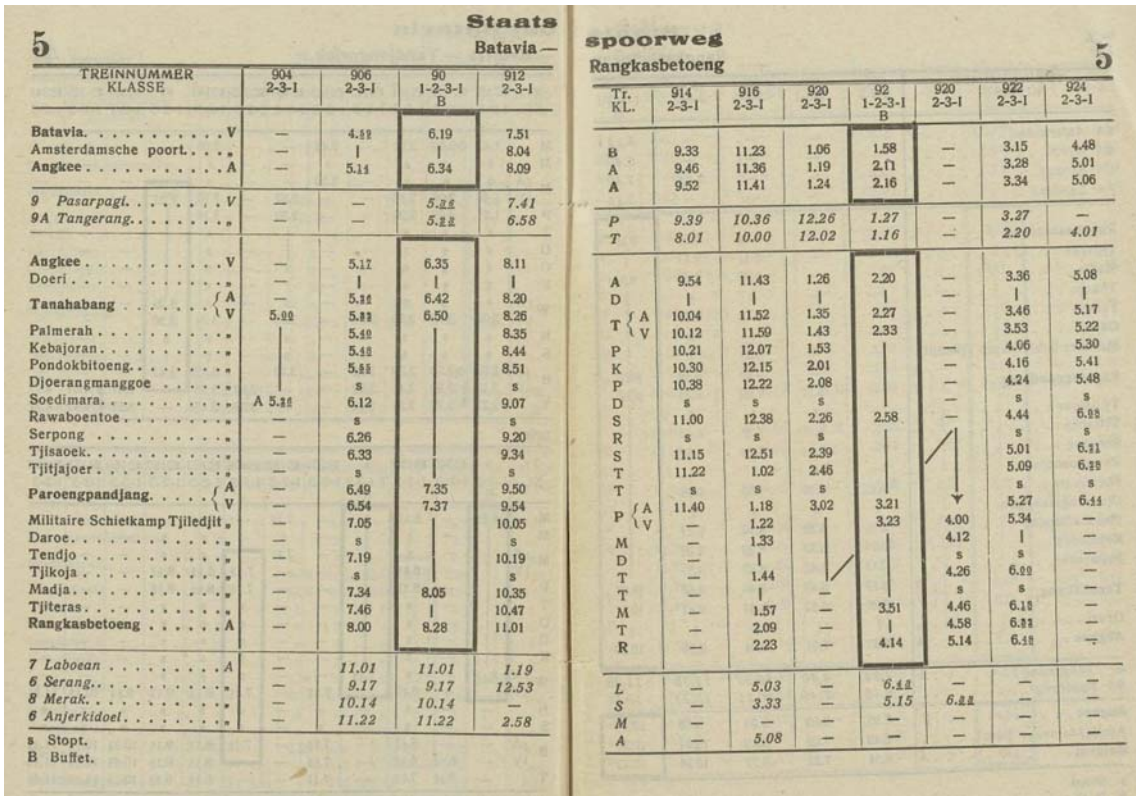
E B T			CILEGON —— ANYERKIDUL		PJKA	
(6—31)	St.	—	Cilegon.		Clg.	0.000
(6—32)	„	—	Krenceng.		Ken.	3.762
7 —1.	—	Pl.	Cigading.	A.	Cgd.	8.388
~~—2.~~	~~—~~	~~P.~~	~~Giwandan~~		—	~~11.285~~
3.	—	Pl.	Anyerlor.	A.	Anl.	16.417
4.	St.	—	Anyerkidul.		Ank.	20.640
						3.762
Jumlah	1.	2.				16.878

Daftar Stasiun lintas Cilegon-Anyer Kidul
Sumber: Daftar Lintas Jalur Rel Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA)

Merujuk pada Jadwal Perjalanan KA yang diterbitkan pada tahun 1931, yang bersumber dari *Officieele Reisgids der Spoor en Tramwegen en Aansluitende Automobieldiensten op Java en Madoera,* tergambarkan bahwa dari Batavia (Jakarta)-Rangkasbitung-Anyer Kidul pergi-pulang (pp) terdapat 3 perjalanan KA dalam sehari. Waktu tempuh perjalanan adalah bervariasi dari 5 jam 43 menit hingga 7 jam 7 menit. Kereta penumpang yang digunakan adalah dari kelas 2, kelas 3 dan kelas 3 khusus untuk warga pribumi.

Selain perjalanan penuh dari Batavia-Anyer Kidul, ada pula perjalanan sebagian di ruas Rangkasbitung-Anyer Kidul pp dan Cilegon-Anyer Kidul pp.

Tabel Perjalanan KA di bawah ini menyajikan jadwal perjalanan di ruas Batavia-Rangkasbitung pp dan Rangkasbitung-Anyer Kidul pp. Perjalanan langsung dari Batavia-Anyer Kidul ditunjukkan dengan nomor KA 906, 912 dan 916, sementara perjalanan langsung sebaliknya, Anyer Kidul-Batavia ditunjukkan melalui nomor KA 909, 917 dan 923.



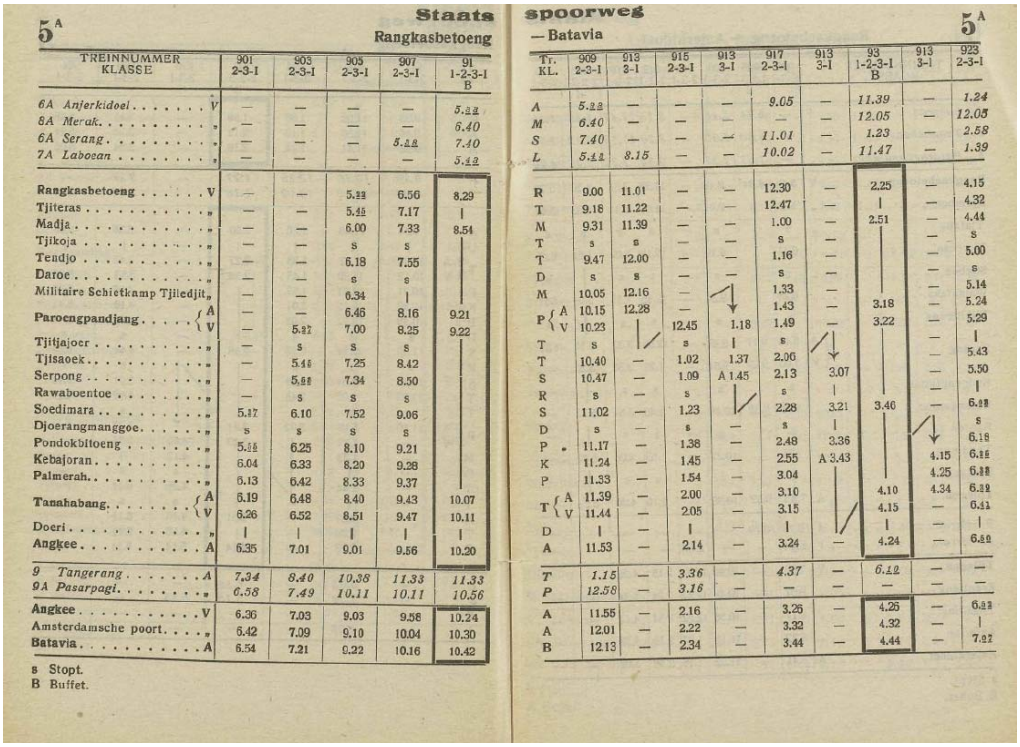
5 Staats spoorweg Batavia — Rangkasbetoeng 5

TREINNUMMER / KLASSE	904 2-3-I	906 2-3-I	90 1-2-3-I B	912 2-3-I
Batavia V	—	4.22	6.19	7.51
Amsterdamsche poort „	—	|	|	8.04
Angkee A	—	5.14	6.34	8.09
9 Pasarpagi V	—	—	*5.26*	*7.41*
9A Tangerang „	—	—	*5.22*	*6.58*
Angkee V	—	5.17	6.35	8.11
Doeri „	—	|	|	|
Tanahabang A	—	5.14	6.42	8.20
Tanahabang V	5.00	5.11	6.50	8.26
Palmerah „	|	5.19	|	8.35
Kebajoran „	|	5.18	|	8.44
Pondokbitoeng „	|	5.25	|	8.51
Djoerangmanggoe „	|	s	|	s
Soedimara „	A 5.18	6.12	|	9.07
Rawaboentoe „	—	s	|	s
Serpong „	—	6.26	|	9.20
Tjisaoek „	—	6.33	|	9.34
Tjitjajoer „	—	s	|	s
Paroengpandjang A	—	6.49	7.35	9.50
Paroengpandjang V	—	6.54	7.37	9.54
Militaire Schietkamp Tjiledjit „	—	7.05	|	10.05
Daroe „	—	s	|	s
Tendjo „	—	7.19	|	10.19
Tjikoja „	—	s	|	s
Madja „	—	7.34	8.05	10.35
Tjiteras „	—	7.46	|	10.47
Rangkasbetoeng A	—	8.00	8.28	11.01
7 Laboean A	—	*11.01*	*11.01*	*1.19*
6 Serang „	—	*9.17*	*9.17*	*12.53*
8 Merak „	—	*10.14*	*10.14*	—
6 Anjerkidoel „	—	*11.22*	*11.22*	*2.58*

s Stopt.
B Buffet.

Tr. KL.	914 2-3-I	916 2-3-I	920 2-3-I	92 1-2-3-I B	920 2-3-I	922 2-3-I	924 2-3-I
B	9.33	11.23	1.06	1.58	—	3.15	4.48
A	9.46	11.36	1.19	2.08	—	3.28	5.01
A	9.52	11.41	1.24	2.16	—	3.34	5.06
P	*9.39*	*10.36*	*12.26*	*1.27*	—	*3.27*	—
T	*8.01*	*10.00*	*12.02*	*1.16*	—	*2.20*	*4.01*
A	9.54	11.43	1.26	2.20	—	3.36	5.08
D	|	|	|	|	—	|	|
T A	10.04	11.52	1.35	2.27	—	3.46	5.17
T V	10.12	11.59	1.43	2.33	—	3.53	5.22
P	10.21	12.07	1.53	|	—	4.06	5.30
K	10.30	12.15	2.01	|	—	4.16	5.41
P	10.38	12.22	2.08	|	—	4.24	5.48
D	s	s	s	|	—	s	s
S	11.00	12.38	2.26	2.58	—	4.44	6.08
R	s	s	s	|	\	s	s
S	11.15	12.51	2.39	|	\	5.01	6.21
T	11.22	1.02	2.46	|	\	5.09	6.28
T	s	s	s	|	\	s	s
P A	11.40	1.18	3.02	3.21	\	5.27	6.44
P V	—	1.22	\	3.23	4.00	5.34	—
M	—	1.33	\	|	4.12	|	—
D	—	|	\	|	s	s	—
T	—	1.44	\	|	4.26	6.00	—
T	—	|	—	|	s	s	—
M	—	1.57	—	3.51	4.46	6.18	—
T	—	2.09	—	|	4.58	6.31	—
R	—	2.23	—	4.14	5.14	6.48	—
L	—	*5.03*	—	*6.48*	—	—	—
S	—	*3.33*	—	*5.15*	*6.22*	—	—
M	—	—	—	—	—	—	—
A	—	*5.08*	—	—	—	—	—

Tabel perjalanan trem uap Batavia-Rangkasbitung tahun 1931
Sumber : *Officieele Reisgids der Spoor en Tramwegen en Aansluitende Automobieldiensten op Java en Madoera*



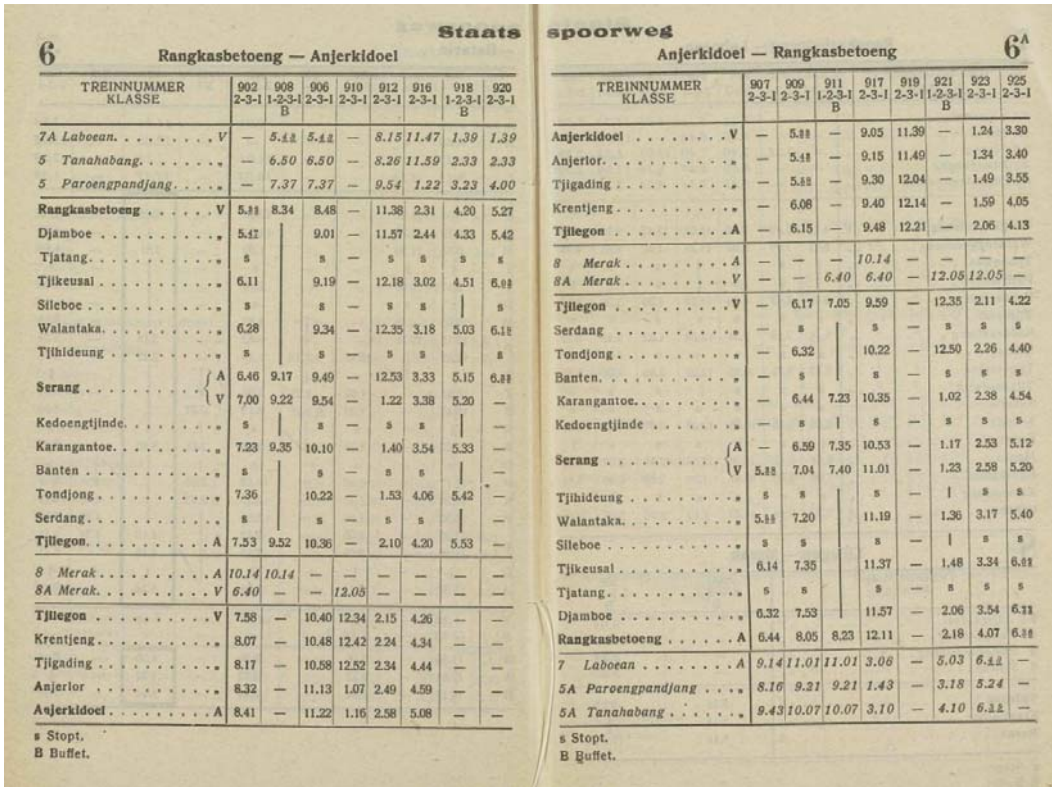
5A Staats spoorweg Rangkasbetoeng — Batavia 5A

TREINNUMMER / KLASSE	901 2-3-I	903 2-3-I	905 2-3-I	907 2-3-I	91 1-2-3-I B
6A Anjerkidoel V	—	—	—	—	*5.22*
8A Merak „	—	—	—	—	*6.40*
6A Serang „	—	—	—	*5.22*	*7.40*
7A Laboean „	—	—	—	—	*5.42*
Rangkasbetoeng V	—	—	5.22	6.56	8.29
Tjiteras „	—	—	5.45	7.17	|
Madja „	—	—	6.00	7.33	8.51
Tjikoja „	—	—	s	s	|
Tendjo „	—	—	6.18	7.55	|
Daroe „	—	—	s	s	|
Militaire Schietkamp Tjiledjit „	—	—	6.34	|	|
Paroengpandjang A	—	—	6.46	8.16	9.21
Paroengpandjang V	—	5.27	7.00	8.25	9.22
Tjitjajoer „	—	s	s	s	|
Tjisaoek „	—	5.48	7.25	8.42	|
Serpong „	—	5.58	7.34	8.50	|
Rawaboentoe „	—	s	s	s	|
Soedimara „	5.17	6.10	7.52	9.06	|
Djoerangmanggoe „	s	s	s	s	|
Pondokbitoeng „	5.35	6.25	8.10	9.21	|
Kebajoran „	6.04	6.33	8.20	9.36	|
Palmerah „	6.13	6.42	8.33	9.37	|
Tanahabang A	6.19	6.48	8.40	9.43	10.07
Tanahabang V	6.26	6.52	8.51	9.47	10.11
Doeri „	|	|	|	|	|
Angkee A	6.35	7.01	9.01	9.56	10.20
9 Tangerang A	*7.34*	*8.40*	*10.38*	*11.33*	*11.33*
9A Pasarpagi „	*6.58*	*7.49*	*10.11*	*10.11*	*10.56*
Angkee V	6.36	7.03	9.03	9.58	10.24
Amsterdamsche poort „	6.42	7.09	9.10	10.04	10.30
Batavia A	6.54	7.21	9.22	10.16	10.42

s Stopt.
B Buffet.

Tr. KL.	909 2-3-I	913 3-I	915 2-3-I	913 3-I	917 2-3-I	913 3-I	93 1-2-3-I B	913 3-I	923 2-3-I
A	*5.22*	—	—	—	*9.05*	—	*11.39*	—	*1.24*
M	*6.40*	—	—	—	—	—	*12.05*	—	*12.05*
S	*7.40*	—	—	—	*11.01*	—	*1.23*	—	*2.58*
L	*5.42*	*8.15*	—	—	*10.02*	—	*11.47*	—	*1.39*
R	9.00	11.01	—	—	12.30	—	2.25	—	4.15
T	9.18	11.22	—	—	12.47	—	|	—	4.32
M	9.31	11.39	—	—	1.00	—	2.51	—	4.44
T	s	s	—	—	s	—	|	—	s
T	9.47	12.00	—	—	1.16	—	|	—	5.00
D	s	s	—	—	s	—	|	—	s
M	10.05	12.16	—	\	1.33	—	|	—	5.14
P A	10.15	12.28	—	↓	1.43	—	3.18	—	5.24
P V	10.23	\	12.45	1.18	1.49	—	3.22	—	5.29
T	s	\	s	|	s	\	|	—	|
T	10.40	—	1.02	1.37	2.06	\	|	—	5.43
S	10.47	—	1.09	A 1.45	2.13	3.07	|	—	5.50
R	s	—	s	\	s	|	|	—	|
S	11.02	—	1.23	\	2.28	3.21	3.40	—	6.08
D	s	—	s	—	s	|	\	\	s
P	11.17	—	1.38	—	2.48	3.36	\	\	6.18
K	11.24	—	1.45	—	2.55	A 3.43	\	4.15	6.25
P	11.33	—	1.54	—	3.04	\	\	4.25	6.38
T A	11.39	—	2.00	—	3.10	\	4.10	4.34	6.32
T V	11.44	—	2.05	—	3.15	\	4.15	—	6.41
D	|	—	|	—	|	\	|	—	|
A	11.53	—	2.14	—	3.24	—	4.24	—	6.50
T	*1.15*	—	*3.36*	—	*4.37*	—	*6.42*	—	—
P	*12.58*	—	*3.16*	—	—	—	—	—	—
A	11.55	—	2.16	—	3.25	—	4.25	—	6.52
A	12.01	—	2.22	—	3.32	—	4.32	—	|
B	12.13	—	2.34	—	3.44	—	4.44	—	7.02

Tabel perjalanan trem uap Rangkasbitung-Batavia tahun 1931
Sumber : *Officieele Reisgids der Spoor en Tramwegen en Aansluitende Automobieldiensten op Java en Madoera*



Staats spoorweg

6 Rangkasbetoeng — Anjerkidoel

TREINNUMMER KLASSE	902 2-3-I	908 1-2-3-I B	906 2-3-I	910 2-3-I	912 2-3-I	916 2-3-I	918 1-2-3-I B	920 2-3-I
7A Laboean V	—	*5.11*	*5.11*	—	*8.15*	*11.47*	*1.39*	*1.39*
5 Tanahabang	—	*6.50*	*6.50*	—	*8.26*	*11.59*	*2.33*	*2.33*
5 Paroengpandjang	—	*7.37*	*7.37*	—	*9.54*	*1.22*	*3.23*	*4.00*
Rangkasbetoeng V	5.11	8.34	8.48	—	11.38	2.31	4.20	5.27
Djamboe	5.11	|	9.01	—	11.57	2.44	4.33	5.42
Tjatang	s	|	s	—	s	s	s	s
Tjikeusal	6.11	|	9.19	—	12.18	3.02	4.51	6.01
Sileboe	s	|	s	—	s	s	|	s
Walantaka	6.28	|	9.34	—	12.35	3.18	5.03	6.11
Tjihideung	s	|	s	—	s	s	|	s
Serang A	6.46	9.17	9.49	—	12.53	3.33	5.15	6.31
Serang V	7.00	9.22	9.54	—	1.22	3.38	5.20	—
Kedoengtjinde	s	|	s	—	s	s	|	—
Karangantoe	7.23	9.35	10.10	—	1.40	3.54	5.33	—
Banten	s	|	s	—	s	s	|	—
Tondjong	7.36	|	10.22	—	1.53	4.06	5.42	—
Serdang	s	|	s	—	s	s	|	—
Tjilegon A	7.53	9.52	10.36	—	2.10	4.20	5.53	—
8 Merak A	*10.14*	*10.14*	—	—	—	—	—	—
8A Merak V	*6.40*	—	—	*12.05*	—	—	—	—
Tjilegon V	7.58	—	10.40	12.34	2.15	4.26	—	—
Krentjeng	8.07	—	10.48	12.42	2.24	4.34	—	—
Tjigading	8.17	—	10.58	12.52	2.34	4.44	—	—
Anjerlor	8.32	—	11.13	1.07	2.49	4.59	—	—
Anjerkidoel A	8.41	—	11.22	1.16	2.58	5.08	—	—

s Stopt.
B Buffet.

Anjerkidoel — Rangkasbetoeng 6A

TREINNUMMER KLASSE	907 2-3-I	909 2-3-I	911 1-2-3-I B	917 2-3-I	919 2-3-I	921 1-2-3-I B	923 2-3-I	925 2-3-I
Anjerkidoel V	—	5.11	—	9.05	11.39	—	1.24	3.30
Anjerlor	—	5.11	—	9.15	11.49	—	1.34	3.40
Tjigading	—	5.11	—	9.30	12.04	—	1.49	3.55
Krentjeng	—	6.08	—	9.40	12.14	—	1.59	4.05
Tjilegon A	—	6.15	—	9.48	12.21	—	2.06	4.13
8 Merak A	—	—	—	*10.14*	—	—	—	—
8A Merak V	—	—	*6.40*	*6.40*	—	*12.05*	*12.05*	—
Tjilegon V	—	6.17	7.05	9.59	—	12.35	2.11	4.22
Serdang	—	s	|	s	—	s	s	s
Tondjong	—	6.32	|	10.22	—	12.50	2.26	4.40
Banten	—	s	|	s	—	s	s	s
Karangantoe	—	6.44	7.23	10.35	—	1.02	2.38	4.54
Kedoengtjinde	—	s	|	s	—	s	s	s
Serang A	—	6.59	7.35	10.53	—	1.17	2.53	5.12
Serang V	5.11	7.04	7.40	11.01	—	1.23	2.58	5.20
Tjihideung	s	s	|	s	—	|	s	s
Walantaka	5.11	7.20	|	11.19	—	1.36	3.17	5.40
Sileboe	s	s	|	s	—	|	s	s
Tjikeusal	6.14	7.35	|	11.37	—	1.48	3.34	6.11
Tjatang	s	s	|	s	—	s	s	s
Djamboe	6.32	7.53	|	11.57	—	2.06	3.54	6.11
Rangkasbetoeng A	6.44	8.05	8.23	12.11	—	2.18	4.07	6.31
7 Laboean A	*9.14*	*11.01*	*11.01*	*3.06*	—	*5.03*	*6.11*	—
5A Paroengpandjang	*8.16*	*9.21*	*9.21*	*1.43*	—	*3.18*	*5.24*	—
5A Tanahabang	*9.43*	*10.07*	*10.07*	*3.10*	—	*4.10*	*6.11*	—

s Stopt.
B Buffet.

Tabel perjalanan trem uap Rangkasbitung-Anyer Kidul pp tahun 1931
Sumber : *Officieele Reisgids der Spoor en Tramwegen en Aansluitende Automobieldiensten op Java en Madoera*

Menurut penuturan warga setempat yang tinggal di dekat bekas Stasiun Anyer-Kidul, jadwal perjalanan KA menjelang ditutup pada tahun 1981, hanya satu kali sehari dengan rangkaian kereta kayu terdiri dari 4 kereta. Selain sebagai angkutan penumpang, masyarakat juga memanfaatkan KA sebagai sarana pengangkutan hasil bumi seperti beras, kopi dan pisang. [*Ekspedisi Anjer-Panaroekan, Laporan Jurnalistik Kompas 200 Tahun Anjer-Panaroekan, Jalan (untuk) Perubahan*: Kompas, 2008]

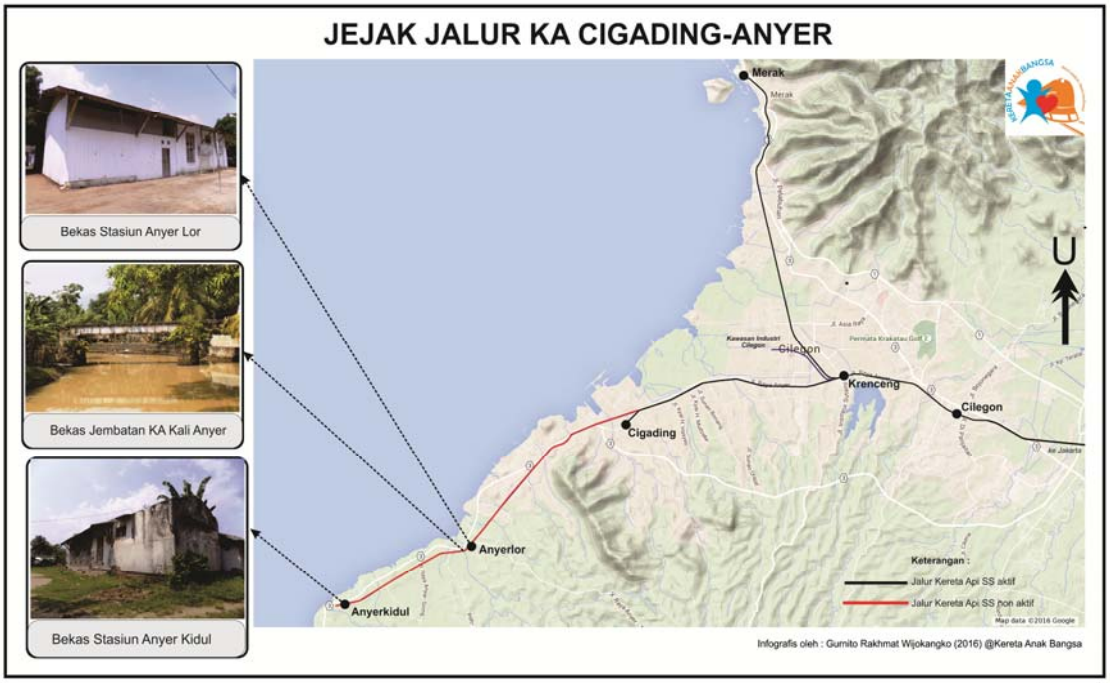
Tidak lama setelah Indonesia memproklamasikan kemerdekaannya, pengelolaan di jalur Jakarta-Rangkasbitung-Anyer Kidul dikelola oleh Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) hingga sampai Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Kemudian, di era PJKA inilah pada tahun 1981, ruas antara Cigading hingga Anyer Kidul sepanjang 12 km tidak dioperasikan lagi, sementara ruas antara Cilegon-Krenceng hingga Cigading masih beroperasi hingga kini untuk KA angkutan batubara. Stasiun Cigading kemudian dibuat bangunan baru di lokasi yang berbeda dengan Halte Cigading pada masa silam. Pemerintah Republik Indonesia membangun sepenggal jalur baru menuju Stasiun Cigading (baru) yang dilengkapi pula dengan sarana pemuatan batubara.

==========

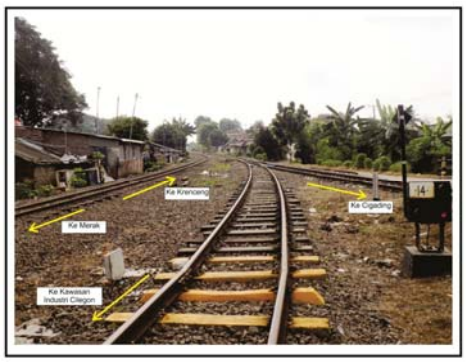
SUSUR JEJAK CIGADING-ANYERKIDUL

Pada jalur yang relatif singkat sepanjang 12 km antara Cigading hingga Anyer Kidul, setidaknya hingga tahun 2016, masih bisa dilihat jejak peninggalan seperti bekas bangunan stasiun dan jembatan KA, yaitu Stasiun Anyer Lor, Stasiun Anyer Kidul dan Jembatan Kali Anyer.

Peta Jalur KA Nonaktif Cigading-Anyer beserta objek peninggalan yang masih ada disajikan di bawah ini:



Bila dilakukan susur rel dirunut dari jalur KA aktif dari arah Krenceng, selepas Stasiun Krenceng ke arah barat, maka kemudian dijumpai percabangan 3 jalur KA, jalur ke arah barat menuju ke Cigading, dan 2 jalur ke arah barat laut, masing-masing adalah jalur menuju Merak dan Kawasan Industri Cilegon (Pabrik baja Krakatau Steel).



Percabangan jalur selepas Stasiun Krenceng. Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

Kemudian bila merujuk peta masa silam tahun 1924, di lintas antara Krenceng-Cigading, tertera pula Halte Tjigading yang terletak di sebelah timur dari Stasiun Cigading yang ada saat ini. Namun tidak dijumpai lagi bekas halte tersebut.

Lokasi sekitar bekas Halte Tjigading (dilingkari merah).
Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

Di area emplasemen timur Stasiun Cigading, jalur KA membelok ke arah selatan (kiri) menuju bangunan stasiun, sementara jalur nonaktif menuju Anyer Kidul masih membentang lurus.

Percabangan jalur aktif dan jalur nonaktif di Cigading dilihat dari Google Earth.

Stasiun Cigading yang ada saat ini bukan merupakan bangunan asli peninggalan masa Hindia Belanda. Stasiun ini dibangun untuk melayani pengangkutan batubara, dan hingga sekarang masih beroperasi KA pengangkut batubara dari Cigading menuju Bekasi melalui Jakarta.

Stasiun Cigading tahun 2014.
Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

Selepas Cigading, bekas jalur KA menuju Anyer Kidul kemudian menyeberang ke sisi selatan jalan raya dan kemudian menjauh dari jalan raya di belakang kawasan industri kimia.

Objek peninggalan pertama yang dapat dijumpai adalah Stasiun Anyer Lor. Stasiun ini dalam kondisi yang cukup utuh dan orisinil meski beberapa bagian sudah dibangun dinding tembok tambahan. Di depan stasiun telah diberikan papan penanda cagar budaya oleh pemerintah setempat.

Bekas Stasiun Anyer Lor.
Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

Di sisi barat bangunan, masih tertera tulisan nama stasiun dengan ejaan lama "Anjerlor". Menariknya, masih tersisa pula bekas pengait dan pangkal kabel kawat telegraf stasiun.

Tulisan nama stasiun “Anjerlor” dan pangkal kawat telegraf.
Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

Di bekas emplasemen, masih ditemukan beberapa potong rel jalur KA.

Rel KA di bekas emplasemen stasiun.
Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

Melanjutkan susur rel ke arah barat daya, tepatnya di Kali Anyer, masih bisa dijumpai bekas jembatan KA yang berlandaskan rangka baja. Tepat di atas jembatan, bekas potongan rel dan bantalan rel masih ada. Jembatan ini sekarang digunakan untuk jembatan akses penghubung penduduk setempat, dengan memberikan aspal diantara kedua batang rel.

Bekas jembatan KA Kali Anyer.
Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

Kemudian tibalah penyusuran di penghujung jalur nonaktif ini, yaitu Stasiun Anyer Kidul. Sayangnya stasiun ini dalam kondisi yang tidak terawat, tidak sebaik kondisi Stasiun Anyer Lor.

Bekas Stasiun Anyer Kidul.
Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

Di dinding sebelah barat dan bagian tengah stasiun masih tertera tulisan nama stasiun dengan ejaan lama “Anjer Kidul”.

Tulisan nama Stasiun “Anjer Kidul” di dinding sebelah barat (foto kiri) dan di dinding bagian tengah (foto kanan). Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

Bila dilihat pada foto Stasiun Anyer Kidul tahun 1990 dari *Spoorwegstations op Java: MVB de Jong* (halaman 6), stasiun ini memiliki 3 jalur kereta, yang sayangnya tidak ditemukan lagi bekas-bekas rel KA di sini. Hanya terlihat sisa-sisa peron stasiun.

Bekas peron Stasiun Anyer Kidul.
Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

Di sisi barat stasiun masih bisa dijumpai pula bekas bangunan menara air dan bekas lokasi alat pemutaran (turn table) lokomotif uap. Meski demikian, kondisinya tidak lagi utuh, menara air hanya menyisakan bangunan bagian bawah, sementara alat pemutar lokomotif, hanya tersisa bekas lingkarannya saja.

Bekas menara air (foto kiri) dan Bekas *turn table* (foto kanan) di area Stasiun Anyer Kidul.
Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

==========

RANGKASBITUNG-SAKETI-LABUAN, JALUR SENTRA PERIKANAN

KILAS RIWAYAT RANGKASBITUNG-SAKETI-LABUAN

Jalur KA Rangkasbitung-Pandeglang-Saketi-Labuan mulai dioperasikan pada tanggal 2 Mei 1906 oleh SS. Labuan adalah kota kecamatan di Kabupaten Pandeglang, Banten yang terletak di pantai barat Pulau Jawa, di tepian Selat Sunda. Stasiun KA Labuan juga dapat dikatakan adalah titik paling barat jalur KA di Pulau Jawa karena dua stasiun KA lainnya di tepi Selat Sunda, yaitu Stasiun Merak dan Stasiun Anyer Kidul posisinya masih berada lebih ke timur.

Selain ditujukan untuk membuka keterpencilan daerah Banten, Jalur Rangkasbitung-Labuan terutama juga digunakan untuk pengangkutan hasil perikanan. Labuan merupakan pelabuhan perikanan, dan dari sini di pagi hari, komoditas perikanan diangkut ke Batavia (*Spoorwegstation op Java*: M.V.B de Jong, 1993). Saat Jalur Saketi-Bayah mulai dioperasikan, jalur ini dari Saketi menuju Rangkasbitung, juga digunakan untuk pengangkutan batubara menuju Pelabuhan Tanjung Priuk.

Peta jalur KA Rangkasbitung hingga Saketi-Labuan serta titik percabangan dari Saketi menuju Bayah disajikan pada peta di bawah ini:

Jalur dari Rangkasbitung menuju Labuan melalui beberapa stasiun dan halte sebagai berikut: Warunggunung, Tjibuah, Pasirtangkil, Pandeglang, Tjibiuk, Tjimenjan, Kadukatjang, Sekong, Tjipeutjang, Tjikaduwen, Saketi, Sodong, Kenanga, Menes, Babakanlor, Kalumpang dan Labuan. Stasiun yang utama di Jalur ini adalah Stasiun Rangkasbitung, Pandeglang, Saketi, Menes dan Labuan. Stasiun KA Rangkasbitung tergolong stasiun besar, stasiun ini menjadi persimpangan jalur menuju Merak, Jakarta dan Labuan. Pada masa lalu di area stasiun ini juga berdiri Dipo Lokomotif Uap.

Sementara Stasiun Saketi memiliki jalur percabangan menuju ke Bayah. Saketi juga memiliki alat pemutar lokomotif (turn table). Jika ditilik dari lebarnya jarak peron antara bangunan stasiun dengan jalur satu, maka dapat diduga bahwa peron ini menjadi semacam tempat untuk menempatkan/menaruh komoditas pengangkutan pada masa itu. Berdasarkan penuturan narasumber yang menempati bekas bangunan stasiun, Stasiun Saketi memiliki 3 jalur KA. Bangunan Stasiun Saketi yang ada saat ini merupakan bangunan sejak tahun 1952, menggantikan bangunan buatan Belanda yang telah hancur pada era perang. Sempat pula dibangun perhentian sementara di sisi timur area stasiun, sebelum bangunan stasiun yang lebih baru didirikan.

Sedangkan Stasiun Labuan sebagai stasiun ujung/akhir juga memiliki bangunan dipo lokomotif, alat pemutar lokomotif (jembatan putar/*turn table*) dan tentunya juga menara dan keran air untuk pengisian air lokomotif uap.

Daftar jarak dan stasiun di lintas Rangkasbitung-Saketi-Labuan disajikan sebagai berikut:

LR. 1.

EBT			RANGKASBITUNG — LABUAN			PJKA
(6–19)	St.	—	Rangkasbitung.		Rk.	0.000
8 — 1.	—	Pl.	Warunggunung.	A.	Wrg.	8.885
2.	—	„	Cibuah.	B.	Cbh.	13.692
3.	—	„	Pasirtangkil.	B.	Ptk.	16.576
4.	St.	—	Pandeglang.		Pdg.	19.147
5.	—	Pl.	Cibiuk.	A.	Cbi.	21.222
5a	—	„	Cimenyan.	B.	Cmy.	23.350
6.	St.	—	Kadukacang.		Kdk.	26.429
8 — 7.	—	Pl.	Sekong.	A.	Se.	28.477
8.	—	„	Cipeucang.	A.	Cpg.	31.928
9.	—	„	Cikaduwen.	B.	Cwn.	33.466
10.	St.	—	Saketi.		Sti	35.543.20
11.	—	Pl.	Sodong.	A.	Sog.	39.644
12.	—	„	Kenanga	B.	Kna.	42.477
13.	St.	—	Menes.		Mns.	44.572
14.	—	Pl.	Babakanlor.	A.	Bbr.	49.879
15.	—	„	Kalumpang.	A.	Kal.	53.676
16.	St.	—	Labuan.		Lbn.	56.209
Jumlah	5.	12.				

Daftar Stasiun lintas Rangkasbitung-Saketi–Labuan
Sumber: Daftar Lintas Jalur Rel Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA)

Stasiun Rangkasbitung pada tahun 1990. Sumber : Spoorwegstation op Java_ M.V.B de Jong

Rangkaian kereta yang ditarik lokomotif uap B5138 di Stasiun Saketi.
Foto: dokumentasi Degahk

Stasiun Labuan pada tahun 1990. Sumber : Spoorwegstation op Java_ M.V.B de Jong

Lokomotif B 5119 di Stasiun Labuan. Foto: dokumentasi Degahk

Lokomotif yang umumnya digunakan untuk menarik rangkaian KA di jalur Rangkasbitung-Labuan adalah lokomotif seri B 51.

Merujuk pada Jadwal Perjalanan KA yang diterbitkan pada tahun 1931, yang bersumber dari *Officieele Reisgids der Spoor en Tramwegen en Aansluitende Automobieldiensten op Java en Madoera*, tergambarkan bahwa dari Rangkasbitung-Labuan terdapat 7 kali perjalanan KA dalam sehari. Sedangkan dari Labuan menuju Rangkasbitung terdapat 6 kali perjalanan KA dalam sehari. Waktu tempuh perjalanan rata-rata adalah 2 jam 30 menit. Perjalanan dari Batavia menuju Labuan atau sebaliknya pada saat itu, mengharuskan perpindahan KA dengan relasi Batavia-Rangkasbitung PP (lihat Jadwal Perjalanan pada halaman 10). Kereta penumpang yang digunakan adalah dari kelas 2, kelas 3 dan kelas 3 khusus untuk warga pribumi.

Staats spoorweg

7 Rangkasbetoeng — Laboean

TREINNUMMER KLASSE	970 2-3-I	972 2-3-I	974 2-3-I	976 2-3-I	978 2-3-I	980 2-3-I	982 2-3-I
6A Anjerkidoel V	—	—	*5.22*	*5.22*	*9.05*	*11.39*	*1.24*
8A Merak . . . . . „	—	—	*6.40*	*6.40*	—	*12.05*	—
6A Serang . . . . . „	—	*5.22*	*7.40*	*7.40*	*11.01*	*1.23*	*2.58*
5 Tanahabang . . . . . „	—	—	*6.50*	*8.26*	*8.26*	*11.59*	*2.33*
5 Paroengpandjang . . . . „	—	—	*7.37*	*9.54*	*9.54*	*1.22*	*3.23*
Rangkasbetoeng V	4.18	6.49	8.42	11.07	12.42	2.35	4.24
Waroenggoenoeng . . . . . „	5.07	7.09	9.02	11.27	1.02	2.55	4.44
Tjiboewah . . . . . „	|	s	s	|	s	s	s
Pasirtangkil . . . . . „	|	s	s	|	s	s	s
Pandeglang . . . . . „	5.31	7.43	9.35	11.52	1.36	3.28	5.17
Tjibioek . . . . . „	s	s	s	s	s	s	s
Kadoekatjang . . . . . „	5.55	7.59	9.51	12.08	1.52	3.45	5.37
Sekong . . . . . „	s	s	s	s	s	s	s
Tjipeutjang . . . . . „	6.13	8.13	10.05	12.22	2.06	4.00	5.51
Tjikadoewen . . . . . „	s	s	s	|	s	s	s
Saketie . . . . . „	s	s	s	s	s	s	s
Sodong . . . . . „	6.40	8.35	10.25	12.40	2.27	4.22	6.11
Kenanga . . . . . „	|	s	|	s	s	s	|
Menes . . . . . „	6.54	8.49	10.36	12.54	2.41	4.37	6.31
Babakanlor . . . . . „	7.06	9.00	10.47	1.05	2.52	4.49	6.41
Kaloempang . . . . . „	s	s	s	s	s	s	|
Laboean . . . . . A	7.20	9.14	11.01	1.19	3.06	5.03	6.48

7A Laboean — Rangkasbetoeng

TREINNUMMER KLASSE	971 2-3-I	973 2-3-I	975 2-3-I	977 2-3-I	979 2-3-I	981 2-3-I	983 2-3-I	985 2-3-I
Laboean V	—	5.18	8.15	10.02	11.47	1.39	3.55	5.26
Kaloempang . . . . . „	—	s	s	s	s	|	s	|
Babakanlor . . . . . „	—	6.02	8.33	10.20	12.05	1.53	4.17	5.40
Menes . . . . . „	—	6.16	8.48	10.35	12.18	2.06	4.35	5.53
Kenanga . . . . . „	—	s	s	s	s	s	s	|
Sodong . . . . . „	—	6.36	9.07	10.54	12.39	2.26	4.54	6.11
Saketie . . . . . „	—	s	s	s	s	s	s	|
Tjikadoewen . . . . . „	—	s	s	s	s	s	s	|
Tjipeutjang . . . . . „	—	7.01	9.30	11.17	1.02	2.49	5.21	6.33
Sekong . . . . . „	—	s	s	|	s	s	s	|
Kadoekatjang . . . . . „	—	7.18	9.51	11.29	1.18	3.05	5.41	6.49
Tjibioek . . . . . „	—	s	s	s	s	s	s	|
Pandeglang . . . . . „	5.37	7.38	10.08	11.48	1.35	3.24	6.01	A6.33
Pasirtangkil . . . . . „	s	s	s	|	s	s	s	—
Tjiboewah . . . . . „	s	s	s	s	s	s	s	—
Waroenggoenoeng . . . . . „	6.22	8.01	10.32	12.09	1.59	3.48	6.33	—
Rangkasbetoeng . . . . . A	6.37	8.15	10.46	12.23	2.13	4.02	6.48	—
5A Paroengpandjang . . . . A	*8.16*	*9.21*	*12.28*	*1.43*	*3.18*	*5.24*	—	—
5A Tanahabang . . . . . „	*9.43*	*10.07*	*2.00*	*3.10*	*4.10*	*6.22*	—	—
6 Serang . . . . . „	—	*9.17*	*12.53*	—	*3.33*	*5.15*	—	—
8 Merak . . . . . „	—	*10.14*	—	—	—	—	—	—
6 Anjerkidoel . . . . . „	—	*11.22*	*2.58*	—	*5.08*	—	—	—

Tabel perjalanan trem uap Labuan-Rangkasbitung pp tahun 1931
Sumber : *Officieele Reisgids der Spoor en Tramwegen en Aansluitende Automobieldiensten op Java en Madoera*

Rangkaian Kereta Api Rangkas-Labuan. Foto: dokumentasi Degahk

Lokomotif B5105 menarik rangkaian KA di jalur Rangkasbitung-Labuan pada tahun 1979.
Foto: Jan de Bruin – Het Indische Spoor in Oorlogstijd

Rangkaian Kereta Api Rangkasbitung-Labuan, yang dihela oleh lokomotif uap B 51.
Olah foto dari Film “Steam Across the World No.2, Sumatera & West Java” Alcazar Video 1995

Jalur KA Rangkasbitung-Labuan dihentikan operasinya pada tahun 1984 pada era pengelolaan PJKA. Penghentian operasi ini bersamaan dengan penutupan banyak lintas cabang KA di akhir 1970-an dan awal 1980-an yang terutama disebabkan oleh keterbatasan kondisi sarana dan prasarana, tingginya biaya operasi dan juga kalah bersaing dengan kendaraan angkutan jalan raya.

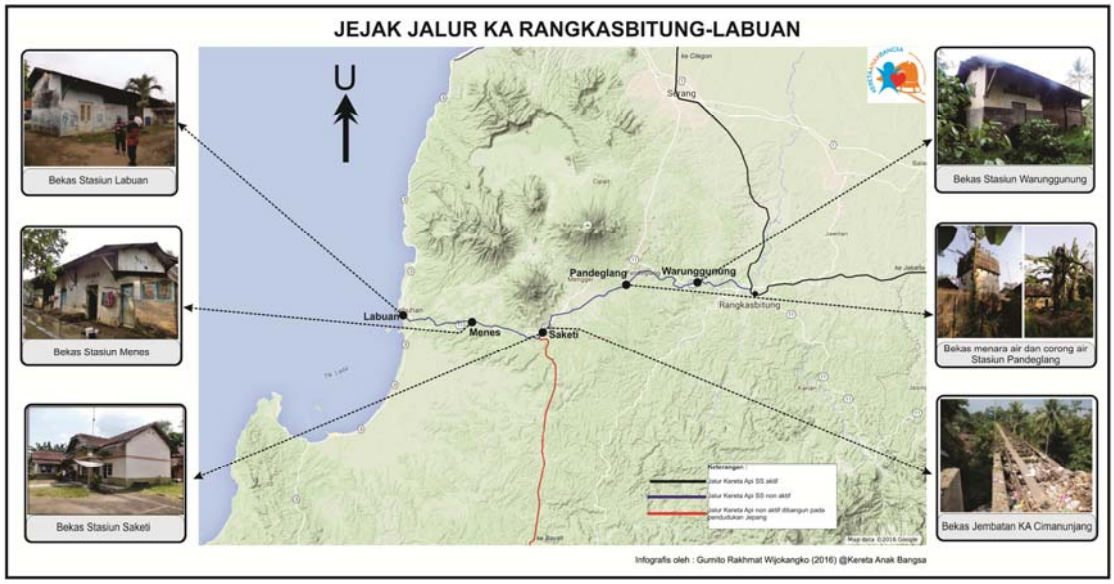
==========

SUSUR JEJAK RANGKASBITUNG-SAKETI-LABUAN

Jejak jalur KA Rangkasbitung-Saketi-Labuan lebih jelas dan mudah dikenali serta masih cukup menyisakan banyak aset peninggalan. Beberapa bekas bangunan stasiun seperti Warunggunung, Saketi, Menes dan Labuan masih tegak berdiri meski, terkecuali Saketi, semuanya dalam kondisi yang tidak terawat. Kondisi bekas bangunan Stasiun Pandeglang dan Kadukacang malahan lebih menyedihkan karena sudah dapat dikatakan hampir hancur dan tinggal tersisa sebagian kecilnya saja.

Bangunan lainnya seperti bekas jembatan KA masih bisa dijumpai di Cimanunjang, Saketi. Peninggalan peralatan-peralatan lainnya seperti bekas menara air dan keran air lokomotif uap dapat dijumpai di emplaemen bekas Stasiun Pandeglang dan Labuan.

Peta jalur KA Rangkasbitung-Saketi-Labuan beserta objek peninggalan yang masih ada disajikan pada gambar berikut:



Stasiun Rangkasbitung sebagai titik awal susur rel nonaktif Rangkasbitung-Saketi-Labuan merupakan stasiun kelas besar yang juga memiliki Dipo Lokomotif dan Dipo Kereta. Pada tahun 2017 mendatang, stasiun ini direncanakan akan terhubungkan oleh jalur KA ganda dengan elektrifikasi sehingga Kereta Rel Listrik (KRL) dari Jakarta akan dapat beroperasi hingga Rangkasbitung.

Stasiun Rangkasbitung tahun 2015.
Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

Jalur nonaktif Rangkasbitung-Saketi-Labuan bercabang dari jalur aktif Rangkasbitung-Serang-Merak, tepat sisi utara Jembatan KA Sungai Ciujung di Kota Rangkasbitung.

Percabangan jalur di sisi utara jembatan.
Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

Potongan rel di percabangan jalur Rangkasbitung-Labuan.
Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

Kemudian bekas jalur menjadi jalan setapak yang kemudian berbelok ke arah barat.

Bekas jalur KA kini menjadi jalan setapak.
Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

Saat mengarah menuju ke Warunggunung sejauh 8,8 km, bekas jalur KA menyeberang ke selatan dan menyeberang kembali ke utara jalan raya Rangkasbitung-Pandeglang.

Stasiun Warunggunung masih tegak berdiri meski kondisinya tidak terawat, sementara di bagian dalam stasiun masih tertera nama stasiun.

Bekas Stasiun Warunggunung.
Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

Di bekas emplasemen stasiun ini, masih ditemukan batang rel yang merupakan sepur (jalur) lurus yaitu jalur 2. Uniknya, batang rel ini terletak di atas empang karena sebagian emplasemen telah berubah menjadi empang.

Rel yang masih tersisa di atas empang.
Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

Selanjutnya, rel jalur 2 ini keluar emplasemen mengarah barat menuju Pandeglang dan menjadi jalan pemukiman warga setempat.

Rel yang menjadi jalan warga.
Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

Susur rel berlanjut di area bekas Stasiun Pandeglang, sekitar 10 km dari Warunggunung atau 19 km dari Rangkasbitung.

Area emplasemen bekas Stasiun Pandeglang cukup luas. Setidaknya terlihat ada 4 jalur rel dan 1 sepur badug (jalur buntu) di stasiun ini. Rel-rel masih banyak terlihat bahkan lengkap dengan bantalan besinya. Begitu pula bekas peron di sana-sini masih tampak.

Emplasemen rel-rel dan peron Stasiun Pandeglang.
Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

Bekas bangunan Stasiun Pandeglang dalam kondisi yang sangat menyedihkan karena telah hancur. Atap stasiun sudah musnah, begitu pula dengan dinding-dinding stasiun.

Bekas Stasiun Pandeglang.
Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

Temuan menarik, di salah satu sudut bangunan, yang kemungkinan besar merupakan ruang pengendali perjalanan KA, masih ditemukan tuas-tuas pengatur sinyal.

Tuas Sinyal Stasiun Pandeglang.
Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

Cukup banyak peralatan perkeretaapian yang masih tersisa di area stasiun ini, diantaranya bekas menara air, bekas sumur penampungan air, bekas corong/keran air di sisi utara dan selatan stasiun, bekas wesel pemindah jalur di beberapa titik.

Menara air (1), sumur air (2), corong/keran air (3) dan papan penanda wesel (4) di Stasiun Pandeglang. Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

Beberapa bangunan rumah dinas khas perkeretaapian yang merupakan peninggalan masa lalu juga dijumpai.

Rumah dinas Stasiun Pandeglang.
Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

Keluar dari emplasemen Stasiun Pandeglang, jalur KA mengarah ke barat daya menuju ke arah Kadukacang dan menjadi jalan pemukiman warga yang dapat dilalui oleh kendaraan roda dua.

Di daerah Kadukacang, sekitar 7 km dari Pandeglang, masih terdapat sisa bangunan bekas Stasiun Kadukacang yang telah hancur dan nyaris tidak bersisa, yang untungnya masih meninggalkan tulisan nama stasiun meski tidak lagi lengkap.

Bekas Stasiun Kadukacang.
Foto: https://www.flickr.com/photos/kikansha_cc201

Dari Kadukacang susur rel mengarah ke Saketi, yang berjarak sekitar 9 km dari Kadukacang.

Menjelang Stasiun Saketi, tepatnya di sisi timur jalan raya Saketi-Malingping terdapat gang kecil yang merupakan bekas jalur rel KA dan tepat di sebelah timur gang tersebut, terdapat bekas jembatan KA yang sangat panjang dan tinggi melewati semacam 2 lembah, yaitu jembatan Cimanunjang.

Bekas jembatan kereta api yang melewati Sungai Cimanunjang.
Foto: dokumentasi Asep Suherman – Kereta Anak Bangsa

Stasiun Saketi terletak tidak jauh dari Pasar Saketi. Di sekitar kawasan bekas Stasiun Saketi, masih dapat dijumpai beberapa peninggalan jalur ini, diantaranya adalah rel-rel yang ada di sekitar Pasar Saketi yang di atasnya sudah banyak didirikan kios dan lapak-lapak.

Bekas rel yang masih tersisa di sekitar Pasar Saketi . Foto: dokumentasi Asep Suherman & Trisilo Hartono – Kereta Anak Bangsa

Bangunan bekas Stasiun Saketi masih berdiri terawat baik meski mengalami perubahan karena masih ditinggali oleh keluarga anak cucu dari mantan kepala stasiun setempat. Seperti dijelaskan sebelumnya, jika ditilik dari lebarnya jarak peron antara bangunan stasiun dengan jalur satu, maka dapat diduga bahwa peron ini menjadi semacam tempat untuk menempatkan/menaruh komoditas pengangkutan pada masa itu. Fakta ini terlihat pula pada foto Stasiun Saketi masa lalu yang disajikan pada halaman 21-tengah (foto dokumentasi Degahk) dengan emplasemen Stasiun Saketi yang terhitung luas, dan hal ini menunjukkan bahwa stasiun ini memegang peranan penting karena merupakan stasiun persimpangan jalur ke Labuan, Rangkasbitung dan Bayah.

Stasiun Saketi dari arah bekas emplasemen (kiri) dan arah jalan (kanan).
Foto: dokumentasi Trisilo Hartono – Kereta Anak Bangsa

Bekas-bekas rel dan wesel (pemindah jalur rel) antara jalur 1 dan jalur 2 di bagian barat Stasiun Saketi juga masih terlihat.

Bekas rel dan wesel di bagian barat Stasiun Saketi yang masih terlihat. Foto: dokumentasi Asep Suherman – Kereta Anak Bangsa

Sementara itu di atas lingkaran bekas alat pemutar lokomotif (turn table) di timur Stasiun Saketi kini telah didirikan bangunan, dan uniknya bangunan tersebut juga berbentuk melengkung/melingkar mengikuti bentuk pemutar lokomotif tersebut.

Bekas alat pemutar lokomotif (turn table) di timur Stasiun Saketi.
Foto: Dokumentasi PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Jejak sejarah berikutnya adalah bekas bangunan Stasiun Menes, yaitu arah barat Stasiun Saketi menuju Labuan. Bekas bangunan Stasiun Menes masih ada dan kini menjadi tempat tinggal suatu keluarga. Dari pengamatan visual, stasiun ini memiliki 2 jalur, walaupun rel tidak terlihat karena tergenang air. Bekas bangunan gudang dan toilet stasiun, di dekat lokasi yang kini menjadi suatu lembaga pendidikan, juga masih tersisa. Bangunan gudang ini juga masih memiliki pintu depan dan belakang dengan papan kayu tebal.

Bekas gudang dan toilet yang berada di Stasiun Menes. Foto: dokumentasi Asep Suherman – Kereta Anak Bangsa

Bekas bangunan Stasiun Menes. Foto: dokumentasi Asep Suherman – Kereta Anak Bangsa

Peninggalan sejarah selanjutnya terletak di penghujung jalur ini, yaitu bekas Stasiun KA Labuan. Bagian depan bekas stasiun ini kini menjadi lahan parkir truk dan mobil. Rel tidak lagi dijumpai di emplasemen Stasiun Labuan.

Bekas bangunan Stasiun Labuan. Foto: dokumentasi Asep Suherman – Kereta Anak Bangsa

Tepat di depan stasiun ditemukan bekas keran air untuk pengisian air ke lokomotif uap dan bagian atas keran air sudah terpisah dengan bagian tiang keran.

Bekas keran air di depan Stasiun Labuan. Foto: dokumentasi Asep Suherman – Kereta Anak Bangsa

Di sebelah timur stasiun ke arah Menes, dalam kepadatan pemukiman penduduk, masih ditemukan bekas keran air yang relatif masih utuh. Keran air ini kemungkinan besar merupakan keran air yang sama dengan yang ada di foto sebelumnya pada masa lalu (halaman 22 - atas) saat lokomotif B5119 sedang diisi air (foto dokumentasi Degahk). Di dekat keran air tersebut, ditemukan juga bekas roda.

Bekas keran air (kiri) dan bekas roda (kanan) yang berada sebelum memasuki Stasiun Labuan. Foto: dokumentasi Asep Suherman – Kereta Anak Bangsa

Jejak terakhir di Stasiun Labuan adalah bekas menara air yang terletak berseberangan tidak jauh dari keran air seperti dijelaskan sebelumnya.

Bekas menara air Stasiun Labuan. Foto: dokumentasi Asep Suherman – Kereta Anak Bangsa

==========

SAKETI-BAYAH, JALUR BATUBARA BANTEN SELATAN

KILAS RIWAYAT SAKETI-BAYAH

Penggunaan kereta api di Indonesia pada masa pendudukan militer Jepang pada kurun waktu 1942-1945 lebih diutamakan untuk mendukung kepentingan militer. Beberapa jalur KA dibongkar untuk pembangunan jalur kereta api baru di tempat lain untuk kepentingan operasi militer Jepang. Jalur KA baru yang dibangun di Indonesia pada masa pendudukan militer Jepang adalah jalur KA di Banten (jalur Saketi-Bayah) dan di Sumatera Barat-Riau, yaitu jalur Muaro-Pekanbaru sepanjang 220 km. Kedua jalur tersebut digunakan untuk pengangkutan batubara dari pertambangan batubara menuju pelabuhan laut.

Terbatasnya ketersediaan bahan bakar terutama untuk pengoperasian kereta api dan kapal laut telah mendorong Pemerintah pendudukan militer Jepang untuk mendapatkan sumber bahan bakar yang baru. Bahan bakar yang dipergunakan untuk lokomotif KA adalah kayu jati dan batubara. Untuk pengoperasian KA, setidaknya diperlukan bahan bakar 900 ribu ton kayu bakar per tahunnya, sementara produksi kayu per tahun hanya sekitar 300 ribu ton, yang sebagian besarnya dari Dinas Kehutanan (*Dienst Van Het Boschwezen*).

Jepang memperoleh laporan dari tahun 1900 yang menyebutkan bahwa di daerah Bayah, Banten Selatan terdapat cadangan batubara muda yang mencapai 20-30 juta ton. Menurut perkiraan Jepang, produksi batubara dalam setahun dapat mencapai hingga 300 ribu ton, dan meski eksploitasi batubara tersebut sesungguhnya tidaklah ekonomis karena batubara tersebut tersebar pada area yang luas dan terisolasi serta memiliki lapisan yang tipis, hanya sekitar 80 cm, namun karena saat itu adalah masa peperangan, maka Jepang memutuskan untuk memanfaatkan batu bara muda di sekitar Bayah sebagai bahan bakar (*Het Indische Spoor in Oorlogstijd*: Jan de Bruin, 2003).

Untuk keperluan pengangkutan batubara tersebut dari daerah Bayah, maka Jepang membangun jalur KA dari Saketi (Kabupaten Pandeglang) menuju Bayah (Kabupaten Lebak) sepanjang 89 km. Jalur ini merupakan percabangan dari jalur KA Rangkasbitung-Pandeglang-Saketi-Menes-Labuan yang telah dibangun sebelumnya oleh perusahaan kereta api milik Pemerintah Hindia Belanda yang bernama *Staatsspoorwegen* (SS) pada tahun 1906.

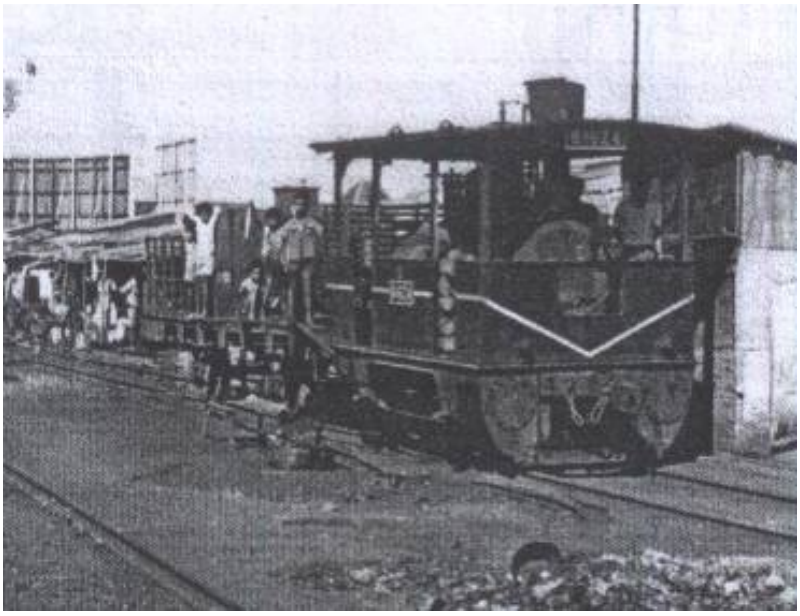
Peta jalur KA dari Saketi-Bayah beserta stasiun dan perhentiannya disajikan berikut ini:

Peta Jalur Kereta Api Saketi-Bayah. Sumber : Het Indische Spoor In Oorlogstijd_ Jan de Bruin

Merujuk pada sumber yang lain, peta jalur KA Saketi Bayah disajikan secara lebih detil pada gambar di bawah ini:

Peta Jalur KA Saketi–Bayah dan Bayah-Gunung Mandur
Sumber: http://www.lib.utexas.edu/maps/ams/indonesia/txu-oclc-21752461-sb48-11.jpg

Jalur Saketi-Bayah mulai dirancang pada bulan Juli 1942 dan pembangunannya dimulai pada bulan Februari 1943. Pakar perkeretaapian Belanda banyak yang dilibatkan secara paksa untuk pembangunan jalur ini. Merujuk pada "*Jalur Kereta Api Saketi-Bayah 1944-1952*: Unit Pusat Pelestarian, Perawatan dan Desain Arsitektur PT. Kereta Api Indonesia (Persero), 2015", pembangunan jalur Saketi-Bayah dimulai dari Saketi pada bulan Januari 1943 dengan tahapan pembukaan lahan, penyiapan dan peletakan batu balas/kricak, kemudian pemasangan bantalan dan rel KA menuju ke arah Bayah. Pembangunan jalur ini menggunakan material rel dan bantalan kayu yang dikirim dari seluruh Pulau Jawa, sedangkan material KA menggunakan lokomotif trem dari *Pasoeroean Stoomtram Maatschappij* (PsSM) No. 12 (B16) dan dari pabrik-pabrik gula yang ditutup.



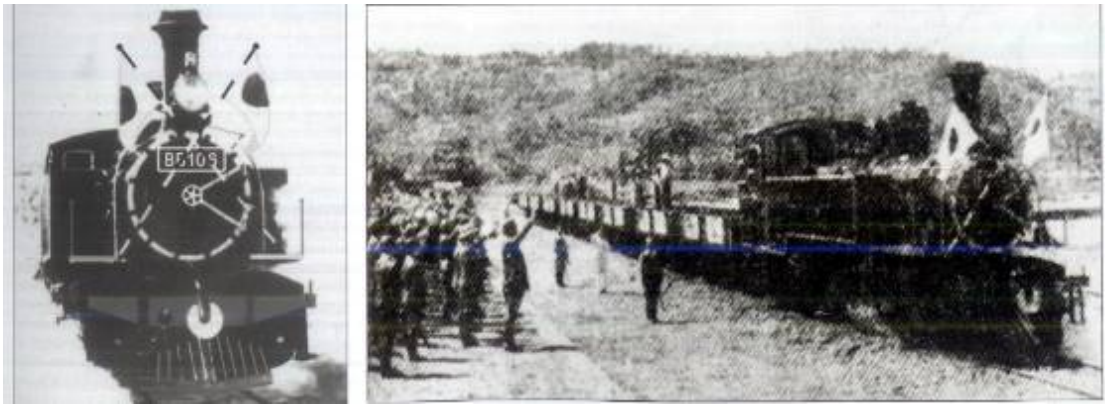
Ilustrasi gambar Lokomotif seri B 16 saat masih beroperasi. Sumber : De Stoomtractie op Java en Sumatera_J.J.G Oegema

Sebagaimana halnya pembangunan jalur KA Muaro-Pekanbaru di Sumatera, pekerjaan terberat pembangunan jalur KA Saketi-Bayah dilakukan dengan sistem kerja Romusha yang tidak manusiawi. Sistem kerja Romusha adalah sistem kerja paksa pada masa pendudukan Jepang di Indonesia. Tenaga kerja paksa ini merupakan orang Indonesia yang berasal dari desa-desa. Jepang menyebut tenaga kerja Romusha ini sebagai prajurit pekerja yang diperkerjakan untuk membangun prasarana-prasarana demi keperluan militer Jepang. Selama berada di tempat kerja, pada umumnya pekerja Romusha diperlakukan sangat buruk serta mendapat fasilitas sangat minim dan banyak yang tidak diberi upah yang memadai dan bahkan tidak diberi upah sama sekali. Sebagai akibatnya, banyak pekerja Romusha yang meninggal baik karena dipaksa bekerja melebihi daya tahan tubuh, kelaparan dan terkena penyakit.

Pekerja Romusha yang dikerahkan selama masa pembangunan jalur KA Saketi-Bayah sekitar 25-55 ribu pekerja. Pekerja Romusha ini banyak yang menjadi korban karena kekurangan makan atau terkena penyakit tropis, ketiadaan obat-obatan, sistem kerja yang tanpa batas serta parahnya kondisi medan yang dihadapi yang masih merupakan hutan rimba, rawa-rawa dan perbukitan yang penuh dengan hewan buas. Jumlah pekerja yang tewas untuk pembangunan jalur ini diperkirakan bervariasi dari 20 ribu hingga 60 ribu pekerja, dan jumlah ini belum termasuk tewasnya 20 ribu pekerja tambang. Tercatat tidak kurang dari 500 pekerja Romusha yang tewas setiap harinya. Sejauh yang diketahui tidak terdapat tawanan perang (Prison of War/POW) yang dipekerjakan untuk membangun jalur ini.

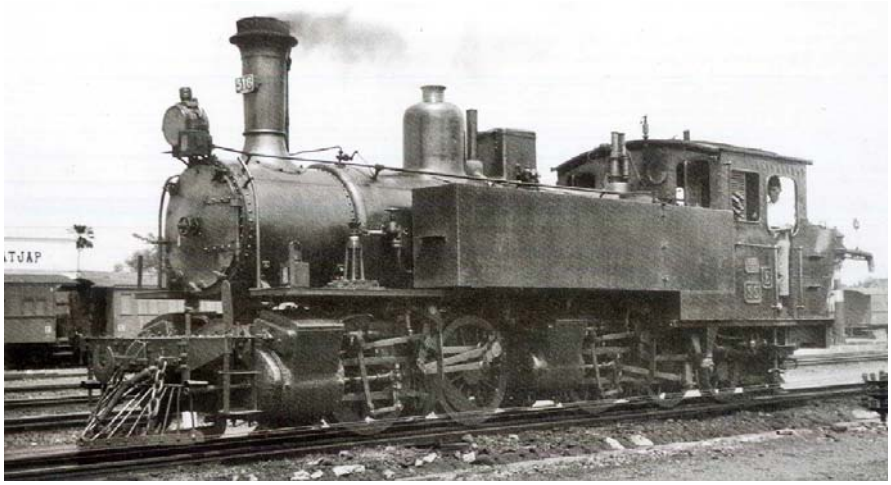
Sedemikian banyak korban yang berjatuhan selama pembangunan jalur Saketi-Bayah seperti juga saat pembangunan jalur KA Muaro-Pekanbaru, hingga kedua jalur KA ini dijuluki Jalur Maut (Death Railway). Julukan ini juga diberikan untuk jalur KA yang dibangun oleh Jepang di luar negeri yaitu, jalur KA Thailand-Burma. Konon, nama "Saketi" adalah dari bahasa Sunda yang berarti seratus ribu, yang dimaknai suatu ramalan bahwa akan terjadi jatuh korban sebanyak 100 ribu jiwa untuk pembangunan jalur Saketi-Bayah.

Pada bulan Maret 1944, jalur ini telah siap dan diresmikan penggunaannya pada tanggal 1 April 1944 oleh para pejabat Pendudukan Jepang. Kereta api pertama yang dioperasikan dihela oleh lokomotif seri BB 10.06. Setiap hari tidak lebih dari 300 ton batubara muda dibawa dari Bayah ke Saketi.



Pemberangkatan pertama KA di lintas Saketi-Bayah pada tanggal 1 April 1944 di Saketi. Lokomotif yang digunakan adalah Lokomotif BB 10 dengan dipasang 2 bendera Jepang.
Sumber : *Het Indische Spoor In Oorlogstijd*_ Jan de Bruin, dari Majalah Asia Raya 6 April 1944

Lokomotif yang umum digunakan adalah juga lokomotif milik SS seperti seri BB 10. KA penumpang juga dioperasikan, namun karena daerah ini berpenduduk jarang, maka sebagian besar penumpang adalah pekerja kereta api atau pekerja tambang. Tercatat setiap hari sejumlah 800 penumpang berpergian dengan menggunakan 15 kereta kelas 3.



Lokomotif seri BB 10 yang digunakan di lintas Saketi-Bayah, saat beroperasi di Cilacap.
Sumber : *Het Indische Spoor In Oorlogstijd*_ Jan de Bruin, dari koleksi Ir. L.J. Biezeveld

Jalur Saketi-Bayah memiliki sembilan stasiun dan lima halte atau perhentian KA, berturut-turut dari Saketi adalah Cimangu, Kaduhauk, Jasulang (Jalupang), Pasung (Picung), Kerta, Gintung, Malingping, Cilangkahan, Sukahujan, Cihara, Panyawungan, Bayah dan Gunungmandur. Gunungmandur adalah letak tambang batu bara yang terjauh dengan jarak dua kilometer dari stasiun Bayah. Sedangkan bila merujuk pada *Daftar Lintas Perusahaan Jawatan Kereta Api* (PJKA), jarak antara Bayah dengan Gunung Mandur (Madur) adalah 5,7 km, yang berarti ujung jalur Gunung Madur terletak tidak jauh dari Pantai Wisata Pulo Manuk.

Daftar jarak dan stasiun di lintas Saketi-Bayah dan Bayah-Gunung Mandur dari Daftar Lintas PJKA disajikan sebagai berikut:

EBT		SAKETI — BAYAH		PJKA
(8–10 St.	—	Saketi.	Ski.	0.000
31ª– 1. —	P.	Jasugi.		5.307
2. St.	—	Cimanggu.	Cmgu.	10.143
3. —	P.	Kaduhauk.	Khk.	16.278
4. St.	—	Jalupang.	Jlp.	23.513
5. —	P.	Pasung.	Pasg	32.541
6. St.	—	Kerta.	Ket.	38.497
7. —	P.	Gintung.	Gt.	46.174
8. St.	—	Malingping.	Mal.	54.510
9. —	P.	Cilangkahan.	Ckn.	60.229
10. St.	—	Sukahujan.	Suh.	64.632
11. »	—	Cihara.	Cha.	74.474
12. »	—	Panyaungan.	Pyn.	77.193
13. —	P.	Cisiih	Csh.	82.639
14. St.	—	Bayah.	Bah.	89.256
Jumlah.				

EBT		BAYAH — GUNUNGMADUR (Lebar sepur 700 m.m)		PJKA
(31ª–14) St.	—	Bayah.	Bah.	0.000
31ª– I				1.747
II				3.997
III St.		Gunungmadur.		5.796

Daftar Stasiun lintas Saketi–Bayah dan Bayah-Gunung Mandur
Sumber: Daftar Lintas Jalur Rel Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA)

Jalur KA dari Bayah menuju Gunung Mandur pada tabel tersebut disebutkan merupakan jalur KA dengan lebar rel 700 mm.

Het Indische Spoor in Oorlogstijd: Jan de Bruin, 2003 menyebutkan ada 3 lokasi pertambangan batubara muda di dekat Bayah dan Gunung Mandur. Lubang pertambangan tersebut terdiri dari 20 lubang dengan kedalaman hingga 140 meter. Dari lubang-lubang pertambangan, batubara muda diangkut melalui jalur-jalur rel sempit menuju Stasiun Gunung Mandur dan Bayah. Panjang jalur-jalur rel sempit ini adalah 8 km, namun tidak diketahui asal muasal sarana (lokomotif dan gerbong) yang digunakan serta ukuran lebar rel sempit tersebut. Di Gunung Mandur dan Bayah, batubara muda kemudian diangkut dengan menggunakan jalur rel normal 1.067 mm.

Mengacu pada *Romusa; Sejarah Yang Terlupakan:* Hendri F. Isnaeni & Apid, 2008, pertambangan Bayah memiliki 3 blok penambangan, yaitu Blok Madur, Blok Cihara dan Blok Cimang. Dari Pulo Manuk di Gunung Mandur, dibuat jalur-jalur kereta yang dinamakan *Stingkul*, yaitu kereta kecil pengangkut batubara dari lubang-lubang pertambangan. Dengan stingkul, batubara diangkut ke Pulo Manuk kemudian dipindahkan ke kereta pengangkut menuju Bayah, yang diteruskan dengan KA menuju ke Malingping, Saketi, Rangkasbitung, hingga ke Jakarta. Hal yang sama juga berlaku dengan lubang pertambangan yang lain, yang batubara muda-nya diangkut menggunakan stingkul ke stasiun terdekat.

Stasiun Bayah memiliki 5 jalur, sementara stasiun yang lain setidaknya memiliki 2 jalur dan bangunan kecil stasiun. Selain Stasiun Gunungmandur, stasiun lainnya dilengkapi sinyal dengan handel kayu, sementara Stasiun Bayah menggunakan sinyal Alkmaar. Jalur ini dibangun dengan relatif lebih kokoh daripada jalur Muaro-Pekanbaru dengan 29 jembatan KA yang kesemuanya dengan pangkal jembatan (*abutment*) dari batu.

Dari Saketi hingga Malingping, jalur KA ini melintasi pedalaman Banten selatan, namun selepas dari daerah Sukahujan, jalur ini terus berada di tepian Samudera Hindia selatan Pulau Jawa hingga mencapai Bayah, Gunung Mandur dan Pulau Manuk.

Berbeda dengan jalur KA Muaro-Pekanbaru yang tidak lagi digunakan setelah Jepang menyerah kepada pihak sekutu pada bulan Agustus 1942, jalur KA Saketi-Bayah masih tetap beroperasi setelahnya. Sesudah Jepang menyerah, jalur ini diambil alih oleh Angkatan Moeda Kereta Api (AMKA) dan kemudian dioperasikan Djawatan Kereta Api Repoeblik Indonesia (DKARI). Pada tahun 1946 dan 1947, meski di tengah situasi penuh ketegangan dan tidak menentu, jalur ini pun masih beroperasi. Di tahun 1948, meski dalam kondisi tidak layak, jalur ini tetap

dioperasikan hingga Agresi Militer Belanda yang kedua pada bulan Desember 1948. Merujuk pada catatan perjalanan yang dilaporkan pada tahun 1948, perjalanan KA dari Rangkasbitung-Bayah memerlukan waktu hingga setengah hari.

Setelah pengakuan kedaulatan Indonesia pada bulan Desember 1949, Pemerintah Indonesia juga belum melakukan penutupan atas jalur tersebut karena situasi keamanan yang belum kondusif. Pada bulan Januari 1951, jalur KA ini masih digunakan lagi, antara lain, untuk memindahkan berbagai mesin dan peralatan dari Bayah. Pada tahun 1951 juga, barulah diputuskan penghentian operasi di jalur Saketi-Bayah. Pertimbangan utama penutupan jalur tersebut adalah karena pemulihan dan peningkatan jalur akan memerlukan biaya yang tinggi yang tidak sebanding dengan pendapatan yang dihasilkan, dan selain itu, kawasan Banten Selatan masih berpenduduk jarang. Tidak seperti umumnya jalur-jalur KA yang tidak digunakan lagi di Jawa, jalur Saketi-bayah segera rusak setelah tidak lagi dioperasikan. Mengutip "*Jalur Kereta Api Saketi-Bayah 1944-1952*: Unit Pusat Pelestarian, Perawatan dan Desain Arsitektur PT. Kereta Api Indonesia (Persero), 2015", sepanjang Saketi-Bayah, transportasi KA akhirnya diganti peranannya oleh Bus (DAMRI) pada tahun 1952-1953 sesuai Surat Keputusan Menteri Perhubungan pada tahun-tahun tersebut, dan hingga tahun 2016 ini, Bus DAMRI masih beroperasi pada lintas ini.

Selain terkenal karena sejarah Romusha, Bayah juga tercatat menjadi tempat persembunyian dari Tan Malaka, tokoh pergerakan perjuangan Indonesia merdeka. Tan Malaka aktif dan ikut berjuang melakukan perlawanan terhadap pemerintah Belanda dan pada masa pendudukan Jepang dengan terlibat dalam gerakan bawah tanah. Tan Malaka berhasil membuat Bung Karno terkesan dengan strategi revolusioner, yang menekankan pada mobilisasi umum dan persatuan nasional.

Tan Malaka pernah menyamar sebagai juru tulis di Bayah dengan nama samaran Ilyas Husein dan sempat mengorganisasikan para pekerja Romusha di daerah ini. Untuk mengenang sejarah Romusha dan Tan Malaka di Bayah, maka didirikan monumen Romusha di tengah kota Bayah tepatnya di sebelah SLTP Negeri 1 Bayah.

==========

SUSUR JEJAK SAKETI-BAYAH

Dapat dikatakan bahwa jejak peninggalan di jalur KA Saketi menuju Bayah-Gunung Mandur-Pulau Manuk amatlah minim, terutama bila dibandingkan dengan jejak jalur KA Rangkasbitung-Saketi-Labuan yang lebih jelas dan mudah dikenali serta masih cukup menyisakan banyak aset peninggalan. Hal ini wajar, mengingat jalur Saketi-Bayah telah ditutup pada tahun 1950-an, sementara jalur Rangkasbitung-Labuan "baru" ditutup sekitar tahun 1984.

Bangunan stasiun, rel, jembatan, persinyalan sudah tidak ditemukan lagi. Hanyalah gundukan tanah yang merupakan bekas badan jalan rel (*railbed*), bekas pondasi jembatan, bekas pondasi emplasemen bangunan stasiun yang dapat menunjukkan bahwa pernah ada jalur KA di wilayah ini. Keberadaan jalur KA ini lebih tampak di ruas antara Malingping-Bayah ketimbang di ruas Saketi-Malingping. Hal ini dikarenakan pada ruas antara Malingping-Bayah, jalur KA dapat dikatakan selalu bersisian dengan jalan raya dan juga dengan tepian Samudera Hindia. Sementara di ruas Saketi-Malingping, jalur KA melingkar cukup jauh dari jalan raya dan hanya sesekali melintas menyeberangi jalan raya.

Berdasarkan penelusuran yang dilakukan pada bulan Maret 2014 dan September 2015, bekas Stasiun KA Saketi sendiri masih berdiri terawat baik meski mengalami perubahan karena masih ditinggali oleh keluarga anak cucu dari mantan kepala stasiun setempat. Melangkah ke arah barat emplasemen stasiun, maka akan ditemukan persimpangan jalur menuju Bayah. Jalur yang lurus ke barat menuju Labuan, sementara jalur menuju Bayah membelok ke kiri arah selatan.

Menurut penuturan narasumber bernama Momo Mujaya (64 tahun), menantu dari mantan kepala stasiun Saketi yang saat ini tinggal menempati bekas bangunan Stasiun Saketi bersama keluarganya, Stasiun Saketi memiliki 3 jalur dan jalur menuju Bayah adalah jalur 3 (paling selatan).

Bekas bangunan Stasiun Saketi. Foto: dokumentasi Asep Suherman – Kereta Anak Bangsa

Bekas persimpangan jalur menuju Bayah (merah) dan Labuan (biru) yang kini menjadi jalan warga. . Foto: dokumentasi Asep Suherman – Kereta Anak Bangsa

Di dekat persimpangan tersebut, masih dijumpai patok PERUMKA serta papan kepemilikan aset PT. KAI.

Patok Aset Perusahaan. Foto: Dokumentasi PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Sepanjang koridor Saketi-Malingping, tidak banyak yang bisa terlihat dari arah jalan raya karena jalur KA tidak bersisian dengan jalan raya. Namun sekitar kurang dari 10 km melewati Saketi, sesuai petunjuk yang diberikan oleh narasumber warga setempat yang bernama Katman (60 tahun), jalur KA berada sekitar 1 km di sisi barat jalan raya dengan badan jalan rel berupa gundukan tanah yang terlihat lebih tinggi daripada tanah disekitarnya.

Gundukan tanah bekas rel di koridor Saketi-Malingping. Foto: dokumentasi Asep Suherman – Kereta Anak Bangsa

Bekas area Stasiun Malingping hanya menyisakan bekas peron stasiun dan gundukan-gundukan bekas jalur KA.

Bekas peron di area Stasiun Malingping.
Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

Melewati Kota Malingping menuju Bayah, tepatnya di jembatan Sungai Cilangkahan, masih tampak bekas pondasi jembatan KA.

Bekas pondasi jembatan Sungai Cilangkahan.
Foto: dokumentasi Asep Suherman – Kereta Anak Bangsa

Selepas dari Sukahujan menuju Bayah, keberadaan jalur ini lebih mudah dikenali karena bersisian dengan jalan raya dan di beberapa tempat, telah didirikan papan tanda kepemilikan lahan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero). Pada ruas ini, jalur KA ada di tepian Samudera Hindia. Pada umumnya gundukan badan jalan rel ditanami pohon kelapa atau pisang, walaupun tak jarang telah berdiri rumah penduduk atau bangunan lainnya.

Bekas pondasi jembatan di daerah Sukahujan
Foto: Dokumentasi PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Penyusuran di antara Bayah-Malingping juga banyak dijumpai batubara muda di kiri-kanan jalan raya.

Batubara muda di jalur Bayah-Malingping.
Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

Di tepi Samudera Hindia (Pantai Selatan Banten) masih dijumpai salah satu bekas pondasi jembatan KA dengan pemandangan yang menawan.

Bekas pondasi jembatan KA tepi Samudera Hindia.
Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

Foto bekas pondasi jembatan KA dari arah Samudera Hindia.
Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

Pada suatu ruas di sekitar daerah Cihara, bekas jembatan KA di atas muara sungai telah menjadi bagian jalan raya dan kemungkinan sempat digunakan sebagai jalan raya yang lama. Pada beberapa bekas pondasi yang tersisa di kiri-kanan jalan, dibuat menjadi semacam cerukan/celuk.

Bekas jembatan KA di atas muara sungai di daerah Cihara (foto kiri) dan terdapat cekungan/celuk di badan jembatan (foto kanan). Foto: dokumentasi Asep Suherman – Kereta Anak Bangsa

Di daerah Cisiih, terdapat dua bekas pondasi jembatan KA tampak sangat jelas dengan salah satu ujungnya telah disambung dengan bangunan di ujung jembatan.

Bekas pondasi jembatan kereta api di daerah Cisiih timur.
Foto: dokumentasi Asep Suherman – Kereta Anak Bangsa

Bekas pondasi jembatan kereta api di daerah Cisiih barat.
Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

Di Kota Kecamatan Bayah, jejak sejarah di sekitar bekas Stasiun Bayah hanya menyisakan gundukan-gundukan tanah badan jalan rel dan bekas pondasi yang diduga merupakan bekas pondasi emplasemen stasiun. Area kawasan Stasiun Bayah terletak di sebelah selatan lapangan sepakbola di belakang Kantor Koramil dan Kantor Kecamatan Bayah.

Gundukan-gundukan tanah badan jalan rel dan diduga bekas pondasi emplasemen Stasiun Bayah .
Foto: dokumentasi Asep Suherman – Kereta Anak Bangsa

Lokasi yang diduga merupakan letak Stasiun Bayah.
Foto: dokumentasi Trisilo Hartono – Kereta Anak Bangsa

Pada bagian sisi timur area bekas Stasiun Bayah, masih ditemukan bekas jalur "sepur kolong", yaitu jalur yang umum dijumpai di stasiun/dipo lokomotif untuk tempat pemeriksaan bagian bawah kereta/lokomotif. Diduga area tersebut merupakan area bekas Dipo Lokomotif.

Bekas Jalur Kolong/Perawatan Sarana Dipo Bayah
Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

Selanjutnya, jalur rel menuju Gunung Mandur-Pulau Manuk dengan melewati jembatan besar berkerangka besi Sungai Cimadur yang saat ini menjadi Jembatan jalan raya menuju kawasan wisata Pulau Manuk dan Pantai Sawarna. Konon, pembangunan jalur KA ini tercium oleh pihak sekutu dan jembatan yang baru selesai tersebut kemudian langsung dibom oleh sekutu, dan sebelum selesai diperbaiki, Jepang telah lebih dulu menyerah dalam perang melawan sekutu.

Selanjutnya, mendekati Pulau Manuk, tepatnya di persimpangan jalan raya menuju Pantai Sawarna, masih ditemui bekas pondasi jembatan KA. Sementara di Kawasan Wisata Pantai Pulau Manuk, beberapa sumber menyebutkan bahwa hanya tersisa bekas pondasi emplasemen bangunan yang tertutup rumput dan tanaman liar.

Bekas pondasi jembatan rel jalur Saketi-Bayah mendekati daerah Pulau Manuk (dilingkari merah).
Foto: dokumentasi Trisilo Hartono – Kereta Anak Bangsa

Bekas tambang batubara di Gunung Mandur telah menjadi area perkebunan karet. Selain tambang batubara, di kawasan ini juga terdapat makam-makam pekerja Romusha dan bekas-bekas pondasi jembatan KA, yaitu bekas pondasi jembatan KA Cileungka.

Bekas area Tambang Batubara Gunung Mandur yang telah menjadi Perkebunan Karet.
Foto: Dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

Pondasi Jembatan Cileungka yang terletak di dekat Tambang Batubara Gunung Mandur
Foto: Dokumentasi PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Makam Romusha
Foto: Dokumentasi PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Untuk mengenang kegetiran kerja paksa pekerja Romusha dalam membangun jalur KA Saketi-Bayah dan peran Tan Malaka di Bayah, maka di tengah kota Bayah, tepatnya di sebelah SLTP Negeri 1 Bayah dibangun Monumen atau Tugu Romusha, yang disebut juga Tugu Tan Malaka. Tidak diperoleh data pasti tahun pembuatan monumen tersebut, namun diduga dibangun antara tahun 1945-1950. Sangat disayangkan bahwa kondisi monumen terbengkalai dan tidak terawat serta minim informasi mengenai monumen itu sendiri.

Monumen Tugu Romusha atau Tugu Tan Malaka yang terletak di daerah Bayah.
Foto: dokumentasi Gurnito – Kereta Anak Bangsa

==========

REAKTIVASI GUNA MENDUKUNG PENGEMBANGAN WILAYAH

Dalam upaya untuk meningkatkan pertumbuhan perekonomian dan mobilias masyarakatnya, Provinsi Banten memerlukan dukungan pembangunan infrastruktur transportasi yang kuat dan luas, terutama untuk membuka aksesibilitas di daerah pedalaman Banten hingga Banten selatan. Infrastruktur yang diperlukan terutama juga sarana transportasi berbasis rel.

Revitalisasi sekitar 157 km jalur rel KA nonaktif yang ada di Banten serta pembangunan jalur-jalur KA baru akan memberikan kemanfaatan yang besar bagi peningkatan kesejahteraan masyarakat Banten. Pertumbuhan kawasan wisata pantai di Anyer dan Carita, Kawasan Ekonomi Khusus Pariwisata Tanjung Lesung, Kawasan Industri Cilegon, Perkebunan kelapa sawit dan karet di Kabupaten Lebak, industri semen di Bayah dan daerah wisata pantai selatan Banten seperti Pantai Sawarna, merupakan potensi-potensi yang perlu dukungan suatu infrastruktur transportasi berbasis rel. Selain itu peningkatan aksesibilitas di wilayah Banten selatan dan keterhubungan dengan wilayah selatan Jawa Barat menjadi suatu keharusan untuk menggerakkan perekonomian di bagian selatan Pulau Jawa, dan untuk hal ini keterhubungan melalui pembangunan prasarana baru transportasi KA menjadi suatu jawaban yang masuk akal.

Merujuk pada peta Rencana Jaringan Perkeretaapian Pulau Jawa sebagaimana tertuang dalam Rencana Induk Perkeretaapian Nasional 2030, yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan pada tahun 2011, memperlihatkan bahwa seluruh jalur nonaktif di Banten, yaitu Cigading-Anyer Kidul, Rangkasbitung-Labuan dan Saketi-Bayah telah masuk dalam rencana reaktivasi hingga tahun 2030. Bahkan dari Bayah telah direncanakan pembangunan jalur baru KA hingga menuju ke Sukabumi di Jawa Barat bagian selatan, yang juga direncanakan terbangun hingga tahun 2030. Hal ini menunjukkan bahwa reaktivasi dan pengembangan jaringan KA di Banten merupakan suatu keniscayaan dan kebutuhan bagi pengembangan infrastruktur transportasi Banten guna peningkatan kesejahteraan warga Banten.

==========

DAFTAR PUSTAKA

Alcazar Video. *Steam Across the World No.2, Sumatera & West Java*. 1995

Bruin, Jan de. *Het Indische Spoor In Oorlogstijd: de spoor- en tramwegmaatschappijen in Nederlands-Indië in de vuurlinie, 1873-1949*. Uitgeverij Uquilar. Nederlands. 2003.

Degahk, Foto-foto dokumentasi

De Jong, M.V.B.*Spoorwegstation op Java*. De Batafsche Leeuw.1993.

Isnaeni, Hendri F & Apid. *Romusa, Sejarah yang Terlupakan*. Ombak. Yogyakarta: 2008

Kompas. *Ekspedisi Anjer-Panaroekan, Laporan Jurnalistik Kompas 200 Tahun Anjer-Panaroekan, Jalan (untuk) Perubahan*. PT Kompas Media Nusantara. Jakarta. 2008

Oegema, J.J.G. *De Stoomtractie op Java en Sumatera*. Kluwer Technische Boeken. Nederlands. 1982.

Sato, Shigeru. *War, Nationalism, and Peasants: Java Under The Japanese Occupation 1942-1945*. Armonk. New York. 1994

Sujadi, Akhmad. Membangun Perkeretaapian Jakarta-Banten: Aman, Nyaman, Modern, Terpadu. PT Ilalang Sakti Komunikasi. Depok. 2011

Tim Telaga Bakti Nusantara. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*. Angkasa.1997

Unit Pusat Pelestarian, Perawatan dan Desain Arsitektur PT. Kereta Api Indonesia (Persero). *Jalur Kereta Api Saketi-Bayah 1944-1952*. 2015