

**KEBERADAAN STASIUN KERETA API JALUPANG (JALUR SAKETI-BAYAH)
TERHADAP KEHIDUPAN SOSIAL MASYARAKAT DI DESA CIDAHU
KABUPATEN LEBAK, BANTEN TAHUN 1942-1950**

Weny Widyawati Bastaman^{1 a} & Neng Resiana^b

^a *Dosen Pendidikan Sejarah, STKIP SETIA BUDHI*

^b *Alumni Mahasiswa Pendidikan Sejarah, STKIP SETIA BUDHI
Jl. Budhi Oetomo No. 22 L Rangkasbitung, Lebak, Banten*

ABSTRAK

Secara umum jalur kreta api yang tidak aktif telah ditempati menjadi hunian masyarakat, keberadaannya telah di aktifkan kembali oleh pemerintah sehingga ini menjadi persoalan sosial di Desa Cidahu Kabupaten Lebak Banten. Metode yang digunakan oleh penulis dalam karya ilmiah ini adalah metode historis atau metode sejarah. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa keberadaan stasiun Jalupang merupakan awal dimana kehidupan masyarakat Desa Cidahu berubah secara drastis, yang awalnya Desa Cidahu merupakan daerah yang sepi, belum adanya alat transportasi apapun sehingga kegiatan berpergian sangatlah sulit dan kegiatannya sebagian besar bertani dan berpendidikan pondok pesantren dan ketika stasiun Jalupang beroperasi kehidupan mereka membaik, seperti adanya penunjang transportasi sehingga tidak sulit lagi untuk berpergian ke suatu tempat dan adanya peluang atau tempat untuk berjualan. Maka, ketika perkeretaapian jalur Saketi-Bayah beroperasi dan adanya stasiun Jalupang di Desa Cidahu, daerah tersebut ramai oleh penumpang kereta yang berasal dari dalam daerah maupun luar daerah yang akan berpergian entah ke tempat saudara, tempat bekerja ataupun pondok pesantren atau penumpang kereta api yang hanya transit di stasiun Jalupang tersebut.

Kata Kunci: *Stasiun Kereta Api, Jalupang, Kehidupan Sosial, Masyarakat Desa*

ABSTRACT

In general, the inactive fire route has been occupied as a community residence, its existence has been reactivated by the government so that this has become a social problem in the Cidahu Village of Lebak Regency, Banten. The method used by the author in this scientific work is the historical method or historical method. The results of this study indicate that the existence of the Jalupang station is the beginning where the lives of the people of Cidahu Village changed drastically, initially Cidahu Village was a quiet area, there was no means of transportation so travel activities were very difficult and activities were mostly farmed and educated by Islamic boarding schools Jalupang operates their lives improved, such as the existence of transportation support so it is no longer difficult to travel to a place and there are opportunities or places to sell. So, when the Saketi-Bayah railway line operates and there is a Jalupang station in Cidahu Village, the area is crowded with train passengers who come from within the region and outside the area who will travel either to your place, work or boarding school or train passengers who only transit at the Jalupang station.

Keywords: *Railway Station, Jalupang, Social Life, Village Community*

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan Negara ke 2 setelah India di Asia yang mempunyai perkeretaapian tertua di dunia. Setelah tanam paksa pada tahun 1830-1850, hasil pertanian di Jawa tidak lagi untuk sekadar memenuhi kebutuhan sendiri, tapi untuk pasar internasional. Maka dari itu,

diperlukan sarana transportasi untuk mengangkut hasil pertanian ke pelabuhan, karena transportasi merupakan mobilitas untuk barang dan jasa. Karena saat itu hanya ada jalan raya yang dirasa tidak memadai lagi, muncul gagasan untuk pembangunan Kereta Api. Namun, tidak semua orang setuju dengan gagasan pembangunan tersebut.

¹ Penulis Koresponden

E-mail address: wenywb1988@gmail.com

doi: <http://dx.doi.org/10.25157/ja.v5i2.1945>

Copyright©2018 Jurnal Artefak e-ISSN: 2580-0027

Senada dengan yang dituliskan oleh Yoga, Prabowo dan Diaz (2017:28) bahwa sejarah perkeretaapian Indonesia tidak dapat lepas dari peran NISM (*Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij*) sebagai maskapai pertama yang membangun jalur rel pertama di Indonesia khususnya pulau Jawa. Pembangunan rute Kereta Api di Indonesia dikendalikan oleh NISM (*Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij*) pada masa penjajahan Belanda. Pembangunan yang dilakukan bertujuan untuk memudahkan pengangkutan barang produksi ataupun penumpang.

Seperti halnya yang dinyatakan dalam majalah TEMPO (2017:51) bahwa jejak jalur Kereta Api yang dibangun oleh masa penjajahan Jepang sangat berbeda dengan pembangunan jalur Kereta Api yang direncanakan oleh Belanda, dikarenakan keberhasilan Jepang merebut Indonesia dari tangan Belanda pada tahun 1942. Jepang yang tak ingin mewujudkan keinginan Belanda, merombak besar-besaran jalur Kereta Api yang dirintis Hindia-Belanda, jalur percabangan di pulau Jawa dipereteli untuk membangun lintasan Saketi-Bayah di Banten.

Seperti yang dinyatakan oleh Adi Sudirman (2014:289) Jepang membutuhkan bantuan tenaga kerja membangun sarana pendukung perang, antara lain kubu pertahanan, jalan raya, dan rel Kereta Api. Jepang membutuhkan banyak tenaga kerja. Pengerahan tenaga kerja itu disebut Romusha. Menurut (Sudiro, 1979) dalam Halwany dan Mudjahid menyatakan bahwa sepanjang jalan antara Saketi dan Bayah ditemui banyak mayat para romusha yang tergeletak begitu saja di pinggir jalan. Hal serupa tertulis dalam majalah TEMPO (2017: 64) bahwa sebagian para pekerja dikirim ke Saketi-Bayah di Banten, juga untuk membuat jalan kereta. Mereka nyaris tidak pernah mendapat ransum. Akibatnya, satu persatu tumbang terhantam disentri, malaria, pelagra, dan beri-beri. Masih dalam majalah TEMPO (2017:65) menyebutkan bahwa kabar horor dari Saketi-Bayah tersebar sehingga pada 1944 tidak ada lagi pendaftar romusha.

Salah satu daerah yang pernah dilintasi perkeretaapian Saketi-Bayah yaitu Desa Cidahu. Dimana di Desa Cidahu ini terdapat 1 (satu) Stasiun yaitu Stasiun Jalupang. Berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber yang bernama Sakirin (90 tahun) beliau merupakan masyarakat di Desa Cidahu, Kecamatan Banjarsari, Kabupaten Lebak-Banten yang mengatakan bahwa Kereta Api buatan Jepang

pernah melintas dari arah Saketi menuju Bayah, dan di Desa Cidahu terdapat Stasiun yang beridiri di atas tanah warga, bahkan beliau pernah merasakan bagaimana rasanya menumpang Kereta Api dari Stasiun Jalupang menuju Stasiun Saketi.

Bukti lain bahwa Kereta Api pernah melintas di Desa Cidahu dilihat dari lokomotif uap yang pernah beroperasi, menurut Yoga, Prabowo dan Diaz (2017:31) bahwa lokomotif uap B10 pernah beroperasi pada masa penjajahan Jepang di tahun 1942. Untuk pembangunan jalur Banten Selatan ini digunakan material Kereta Api dari pabrik-pabrik gula yang ditutup dan lok tram PsSM No. 12 (B16). Setelah beroperasi, digunakan material SS dan lok BB10. Dibangunnya jalur Kereta Api Saketi-Bayah dan beberapa lokomotif yang pernah beroperasi dari beberapa sumber, maka sudah dipastikan Kereta Api melewati Desa Cidahu.

Selain Kereta Api yang melintas, di Desa Cidahu pun terdapat Stasiun Kereta Api Jalupang. Bahwa di jalur Saketi-Bayah ada tiga stasiun besar, yakni Saketi, Malingping, dan Bayah. Di luar itu ada 10 stasiun kecil atau halte, yakni di Cimanggu, Kaduhauk, Jalupang, Pasung, Kerta, Gintung, Cilangkahan, Sukahujan, Cihara, Panyawungan, Gunung Mandur. Stasiun Kereta Api Jalupang pernah beroperasi dan keberadaannya benar adanya, dimana stasiun Jalupang merupakan tempat transit Kereta Api menuju Bayah ataupun menuju Saketi.

Pada saat pembangunan, Stasiun Kereta Api Jalupang dibangun di atas tanah hutan, sawah dan makam yang dibongkar. Bukan hanya tenaga kerja saja yang bersifat pemaksaan, namun kepemilikan tanah masyarakat pun bersifat memaksa dan dibayar dengan harga murah.

Hal tersebut sesuai dengan pernyataan Sarkani (84th) salah satu masyarakat yang menyaksikan proses pembangunan perkeretaapian di Desa Cidahu, tepatnya pembangunan stasiun Jalupang yang mengatakan bahwa pembangunan stasiun Jalupang sebelum tahun kemerdekaan Indonesia, dimana dibangun diatas tanah dan makam yang dibongkar serta sawah kepemilikan warga yang diganti rugi dengan harga murah. Disadari atau tidak, keberadaan Stasiun Kereta Api Jalupang di Desa Cidahu, membawa pengaruh di masyarakat.

Pembangunan Stasiun Kereta Api Jalupang di Desa Cidahu ditujukan untuk proses pengiriman barang dari Bayah ke Saketi dan digunakan sebagai alat transportasi masyarakat sekitar. Seperti yang tertera dalam Yoga, Prabowo dan Diaz (2017:37) bahwa tujuan Pemerintah Jepang membangun jalan rel rute tersebut pada tahun 1942-1945 adalah untuk mengangkut batu bara dari daerah Bayah, Banten yang memang dikenal sebagai penghasil utama batu bara. Sudah bukan rahasia umum lagi bahwa transportasi merupakan mobilitas barang dan jasa. Karena dengan adanya transportasi dapat mempermudah masyarakat dalam berpergian dan memasarkan hasil taninya, meski harus menunggu dengan waktu yang tidak sebentar.

Bukan tidak ada arti dan tidak ada maksud Jepang membangun rute Kereta Api di jalur Saketi-Bayah jika bukan untuk kelancaran mereka dalam menjajah Indonesia. Jepang memanfaatkan kekayaan Sumber Daya Alam dan Sumber Daya Manusia yang dimiliki Indonesia untuk memenuhi kebutuhan perang mereka. Setelah pembangunan selesai dan Kereta Api resmi beroperasi, kehidupan masyarakat Desa Cidahu pun semakin berjalan dinamis. Seperti yang dikatakan Siti (90th) bahwa *“dibangunnya Kereta Api Saketi-Bayah memberikan peluang untuk masyarakat Desa Cidahu bekerja, saya dulu kerja jadi kuli pembawa tanah, kami menyebutnya Nimbris dan dibayar sebesar 3 ketip 5 sen dan setelah Kereta Api berjalan, saya berjualan getuk lindri dan pisang kukus di sekitar stasiun terkadang saya ikut Kereta Api ke bayah, saya jual dengan harga 1 sen”*.

Keberadaan stasiun Jalupang banyak memberikan perubahan dalam kehidupan masyarakat Desa Cidahu, berdasarkan hasil wawancara bersama Misra (84th) bahwa dimana sebelum adanya Kereta Api untuk berpergian ke tempat bekerja, pondok pesantren ataupun rumah saudara harus ditempuh dengan berjalan kaki dengan jarak berkilo-kilo meter dikarenakan tidak adanya alat transportasi apapun. Namun, setelah beroperasinya Kereta Api Saketi-Bayah dalam berpergian masyarakat Desa Cidahu mampu menempuh dengan waktu yang relatif cepat.

Perkeretaapian beroperasi singkat, karena mengalami beberapa polemic dan mengalami kerugian besar, tidak adanya pemasukan untuk perusahaan Kereta Api pada saat itu. Banten yang terkenal dengan daerah *jawara*, banyak

orang-orang yang tidak ingin membayar tiket kereta meski harga karcis sebesar 14 sen, Waktu ke waktu perilaku masyarakat pengguna Kereta Api jalur Saketi-Bayah semakin berani, mereka terbiasa dengan karcis yang didapatkan secara gratis. Dengan demikian hal tersebut mengakibatkan perkeretaapian jalur Saketi-Bayah tidak berjalan dengan baik dan mengalami kerugian besar dan pada akhirnya ditutup.

Pada tahun 1945 semenjak jalur Kereta Api Saketi-Bayah tidak dioperasikan, kehidupan masyarakat di Desa Cidahu banyak mengalami penurunan bahkan kembali ke kehidupan semula sebelum adanya perkeretaapian di Lebak. Masyarakat kembali bekerja sebagai petani dan sebagian mereka memutuskan untuk pergi ke Ibu kota. Hal tersebut disebabkan karena tidak adanya lahan untuk mereka berjualan. Untuk hal berpergian pun mereka kembali berjalan kaki, karena pada saat itu tidak ada alat transportasi selain Kereta Api dan ketika Kereta Api ditutup, maka tidak ada lagi transportasi yang dapat digunakan.

Saat ini, jalur Kereta Api Saketi-Bayah yang dibuat oleh masa penjajahan Jepang kini hanya ada beberapa bekas peninggalan, yang tersisa hanya rel Kereta Api disaketi yang telah tertutup pasar, tugu jembatan rel Kereta Api di malimping yang sudah berlumut dan tugu pembuatan rel Kereta Api di Bayah. Menurut catatan PNKA dalam Yoga, Prabowo dan Diaz (2017:31) semua lokomotif seri B10 telah hilang tak berbekas, termasuk aset dan dokumentasinya. Seperti halnya lokomotif uap seri B16 yang pernah beroperasi di rute Saketi-Bayah tak berbekas, namun masih bisa dijumpai di daerah Surabaya, yang saat ini dipajang di kompleks pabrik PT INKA (Industri Nasional Kereta Api) Kota Madiun, Jawa Timur. (Yoga, Prabowo dan Diaz. 2017:37)

Stasiun Kereta Api Jalupang yang dulu pernah ada di Desa Cidahu, kini sudah tidak ada lagi bekas bangunan ataupun bekas rel kereta yang membuktikan bahwa stasiun pernah berdiri dan pernah beroperasi di Desa Cidahu. Kini, bekas bangunan Stasiun Kereta Api Jalupang dipakai untuk kepentingan masyarakat sekitar, yaitu untuk pendidikan dan pemukiman. Diatas tanah bekas Stasiun Kereta Api Jalupang dibangun lembaga pendidikan Sekolah Dasar Negeri 2 Cidahu. Letak sekolah tersebut dikelilingi oleh pemukiman warga dan sawah. tepat sebelah Utara dan Selatan terdapat pemukiman warga yang membangun rumah

diatas tanah bekas rel Kereta Api yang melintas, sebelah Barat dan Timur terdapat sawah kepemilikan warga sekitar.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Sueb (65 tahun) bahwa status kepemilikan tanah separuh masih milik PT. KAI. Pihak PT. KAI mengizinkan tanah tersebut dipakai untuk sekolah dan pemukiman warga, namun dengan kesepakatan ketika jalur Kereta Api Saketi-Bayah diaktifkan kembali sekolah akan dipindahkan ke tempat yang lebih aman dan nyaman, dan untuk warga yang menempati tanah PT. KAI harus pindah rumah.

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan oleh penulis dalam karya ilmiah ini adalah metode historis atau metode sejarah. Metode historis merupakan penelitian yang berfokus pada mengungkapkan peristiwa-peristiwa masa lalu dengan sumber data atau saksi sejarah yang masih hidup. Menurut Dudung Abdurahman (1999:43) Hal serupa dinyatakan oleh Nugroho Notosusanto (1986 : 22-23) bahwa metode sejarah juga dapat merekonstruksi sebanyak-banyaknya peristiwanya masa lampau manusia.

Pengertian yang lebih khusus, sebagaimana dikemukakan oleh Gilbert J. Garraghan dalam Dudung Abdurahman (1999:43&44), bahwa metode penelitian sejarah adalah seperangkat aturan dan prinsip sistematis untuk mengumpulkan sumber-sumber sejarah secara efektif, menilainya secara kritis, dan mengajukan sintesis dari hasil-hasil yang dicapai dalam bentuk tertulis.

Senada dengan apa yang dikemukakan oleh Louis Gottchalk (1983:39) menjelaskan metode sejarah sebagai proses menguji dan menganalisis secara kritis rekaman dan peninggalan masa lampau. Seperti yang dikemukakan oleh Taufik Abdullah (1979:20) bahwa Tujuan dari penelitian historis adalah untuk membuat rekonstruksi masa lampau secara sistematis dan objektif, dengan cara mengumpulkan, mengevaluasi serta menyesuaikan penggunaan metode pemecahan bukti-bukti untuk menegakkan fakta dan memperoleh kesimpulan yang kuat

Dalam penelitian ada beberapa prosedur penelitian yang harus dilakukan. Penulis membaginya dalam pra penelitian, pelaksanaan dan penulisan laporan. Langkah-langkah tersebut penulis implementasikan dalam

penelitian ini, menggunakan langkah-langkah penelitian menurut Gottchalk. Menurut Gottchalk (1983:42) bahwa ada 4 (Empat) Langkah dalam mensistematisasikan penelitian, yaitu sebagai berikut :

1. Heuristik

pengumpulan objek yang berasal dari suatu zaman dan pengumpulan bahan-bahan tertulis dan lisan yang relevan. Pada langkah pertama ini yang akan dilakukan yaitu pengumpulan data yang berkaitan dengan penelitian yang akan dikaji, baik berupa tertulis yang diangkat dari buku, jurnal atau surat kabar ataupun lisan yang menanyakan langsung kepada saksi hidup.

Pada langkah ini penulis mencari dan mengumpulkan sumber-sumber yang relevan dengan penelitian yang akan dikaji dalam Karya ilmiah mengenai Keberadaan Stasiun Kereta Api Jalupang (Jalur Saketi-Bayah) terhadap Kehidupan Sosial Masyarakat Cidahu tahun 1942-1950, penulis mulai melakukan kegiatan pencarian sumber data pada bulan Januari 2018. Penulis berkunjung ke tempat eks Stasiun Jalupang yang kini telah didirikan bangunan lembaga pendidikan dan dijalur rel kereta api dijadikan pemukiman warga. Selain itu, penulis juga mencari sumber di perpustakaan Daerah Lebak yaitu Perpustakaan Saija dan Adinda, Perpustakaan Nasional Republik Indonesia (PNRI), dan Perpustakaan Daerah & Arsip Banten dan mencari informasi dari situs internet yang menyajikan informasi tentang Stasiun Kereta Api Jalupang.

Selain mencari informasi dengan cara mandiri, penulis pun mendapat bantuan langsung dari Dosen dalam pencarian sumber data, baik berupa Buku dan diskusi kecil dalam mengkaji permasalahan penelitian yang akan ditulis.

2. Kritik

Kritik merupakan penyingkiran bahan-bahan (atau bagian-bagian daripadanya) yang tidak otentik. Dalam tahap ini yang harus dilakukan yaitu mem-*filter* data dan informasi yang didapatkan dari narasumber atau informan. Hal tersebut bertujuan untuk mencocokkan dengan catatan peristiwa yang pernah terjadi

Ada 2 macam sumber kritik, yaitu :

a. Kritik Ekstern

Verifikasi atau pengujian sumber pada tahap ini, menyangkut aspek-aspek luar dari sumber tersebut, di mana kapan dan siapa penulis sumber tersebut.

b. Kritik Intern

Penentuan dapat tidaknya keterangan dalam dokumen digunakan sebagai fakta sejarah. Biasanya yang dicari adalah keterangan yang benar.

Penulis dilakukan melalui pencocokan dengan data tertulis yang otentik. Seperti halnya hasil wawancara dengan saksi hidup sejarah mengatakan bahwa pembuatan rel kereta api jalur Saketi-Bayah pada tahun 1945, namun setelah dicocokkan dengan buku Sejarah Kabupaten Lebak dan jurnal perkeretaapian bahwa pembangunan rel kereta api Saketi-Bayah pada tahun 1942 pada masa pendudukan Jepang.

3. Interpretasi

menyimpulkan kesaksian yang dapat dipercaya berdasarkan bahan-bahan yang otentik. Tahap ini yang harus dilakukan yaitu Setelah menyaring semua informasi yang didapat, menyimpulkan hasil pengumpulan data berdasarkan dari cerita informan dan dari buku. Menurut Kuntowijoyo (1995:100) bahwa analistis dan sintesis dipandang sebagai metode-metode utama dalam interpretasi.

4. Historiografi

penulisan kesaksian yang dapat dipercaya itu menjadi suatu kisah atau penyajian yang berarti. Maka, setelah semua telah diselesaikan

yang harus dilakukan yaitu menuliskan dalam tulisan penelitian secara sistematis. Menurut Dudung Abdurahman (1999:67) bahwa historiografi adalah fase terakhir dalam metode sejarah, yang merupakan cara penulisan, pemaparan, atau pelaporan hasil penelitian sejarah yang telah dilakukan.

Senada dengan yang dikemukakan oleh Hasan Usman dalam Dudung Abdurahman (1999:68) bahwa: keseluruhan pemaparan sejarah haruslah argumentatif, artinya usaha peneliti dalam mengerahkan ide-idenya dalam merekonstruksi masa lampau itu didasarkan atas bukti-bukti terseleksi, bukti yang cukup lengkap, dan detail fakta yang akurat.

Agus Mulyana & Darmiasti (2009:121) pun berkontribusi pemikiran tentang historiografi, bahwa :

dalam historiografi terdapat beberapa hal yang harus diperhatikan oleh sejarawan yaitu penggunaan fakta sebagai sumber, kemahiran menulis, kemahiran menstruktur fakta-fakta dalam bentuk tulisan sejarah dan kemampuan si sejarawan dalam menggunakan metode, pendekatan serta teori apa yang digunakan dalam menampilkan sejarah sebagai suatu tulisan ilmiah.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

1. Latar Belakang dibangunnya Stasiun Jalupang

Tabel 1 Daftar Nama Stasiun kereta api Jalur Saketi-Bayah

Nama Stasiun	Singkatan	Letak
Saketi	STI	km 35+543 lintas Rangkasbitung–Labuan km 0+000 lintas Saketi–Bayah
Jasugi	JSG	km 5+307 lintas Saketi–Bayah
Cimanggu	CMG	km 10+143 lintas Saketi–Bayah
Kaduhauk	KHK	km 16+278 lintas Saketi–Bayah
Jalupang	JLP	km 23+513 lintas Saketi–Bayah
Pasung	PUN	km 32+451 lintas Saketi–Bayah
Kerta	KERT	km 38+497 lintas Saketi–Bayah
Gintung	GIN	km 46+174 lintas Saketi–Bayah
Malingping	MLP	km 54+510 lintas Saketi–Bayah
Cilangkahan	CLA	km 60+229 lintas Saketi–Bayah
Sukahujan	SHJ	km 64+632 lintas Saketi–Bayah
Cihara	CHA	km 74+474 lintas Saketi–Bayah
Cisiih	CIS	km 82+639 lintas Saketi–Bayah
Bayah	BYH	km 89+256 lintas Saketi–Bayah
Gunungmadur	GGM	Km 91+796 lintas Saketi–Bayah

Tabel di atas adalah daftar Nama Stasiun kereta api Jalur Saketi-Bayah, Salah satu stasiun yang pernah beroperasi di jalur Saketi-Bayah yaitu stasiun Jalupang yang berada di Desa Cidahu.

Stasiun Kereta Api Jalupang dibangun pada tahun 1942 di atas tanah hutan, sawah dan makam yang dibongkar milik warga, hal tersebut dilakukan untuk kelancaran pembangunan perkeretaapian.

Jepang tidak memperdulikan perkeretaapian yang mereka bangun jika harus dibangun diatas makam sekalipun, Jepang lebih memilih membayar ganti rugi kepada warga yang memang tanah hutan, sawah dan makamnya yang dibongkar. Seperti yang dikatakan oleh Sakirin (90 tahun) "*baheula mah jalan kareta dibangunna diluhur tanah kebon, sawah boga masyarakat. Eta kuburan dibongkar taneuhna dibawaun jeung nyieun jalan kareta. Tanah dibayarna 50 perak jeung saluas tanah nu kapake, mun sawah atuh dibayar parena doing 30 perak, ai eweh parean mah ngeun dibayar 15 perak. Ai kuburan mah ngeun dipindah tempatkeun doing ka tempat anu luas, eta nu kuari di ciateul 1*". Saat kereta api dibangun pada masa penjajahan Jepang, tanah hutan, sawah dan makam milik warga terpakai untuk pembangunan kereta api tersebut. Jepang membayar 50 perak untuk berapapun luas tanah yang terpakai, sawah hanya dibayar padinya saja sebesar 30 perak jika sawah tidak ada padi yang tumbuh maka hanya dibayar 15 perak dan untuk makam hanya dipindahkan tempatnya saja tanpa ada uang ganti rugi.

Pembangunan perkeretaapian jalur Saketi-Bayah memberikan pengaruh terhadap kehidupan masyarakat di Desa Cidahu, dimana pada saat awal pembangunan masyarakat diberikan kesempatan untuk bekerja, meskipun bekerja sebagai pekerja kasar seperti membawa tanah atau masyarakat sering menyebutnya *Nimbris* yang dibayar dengan upah sebesar 3 ketip 5 sen (koin bolong). Karena untuk pekerjaan seperti mandor, dipercayakan kepada orang Sukabumi. Seperti yang dikatakan Siti (90 tahun) bahwa "*dibangunnya kereta api Saketi-Bayah memberikan peluang untuk masyarakat Desa Cidahu bekerja, saya dulu kerja jadi kuli pembawa tanah, kami menyebutnya Nimbris dan dibayar sebesar 3 ketip 5 sen. Kalo untuk mandor itu orang Sukabumi*"

Pembangunan Stasiun Kereta Api Jalupang di Desa Cidahu ditujukan untuk proses pengiriman barang dari Bayah ke Saketi dan

digunakan sebagai alat transportasi masyarakat sekitar. Seperti yang tertera dalam Yoga, Prabowo dan Diaz (2017:37) bahwa tujuan Pemerintah Jepang membangun jalan rel rute tersebut pada tahun 1942-1945 adalah untuk mengangkut batu bara dari daerah Bayah, Banten yang memang dikenal sebagai penghasil utama batu bara. Sudah bukan rahasia umum lagi bahwa transportasi merupakan mobilitas barang dan jasa. Karena dengan adanya transportasi dapat mempermudah masyarakat dalam berpergian dan memasarkan hasil taninya, sehingga hasil tani yang mereka pasarkan tidak terlalu lama dalam perjalanan dan membuat intensitas kesegarannya bisa terjaga.

Adanya stasiun Jalupang di Desa Cidahu membawa perubahan dalam pemasaran hasil tani masyarakat, dimana masyarakat lebih mudah untuk membawa hasil tani seperti padi, sayuran untuk dijual dengan menggunakan transportasi kereta api. sehingga tidak perlu berjalan kaki lagi untuk memasarkan hasil taninya.

Bangunan stasiun Jalupang berukuran Panjang 100 meter dan Lebar 50 meter dengan bahan bangunan batu bata dan semen apu sehingga bangunan stasiun Jalupang permanen. Stasiun Jalupang termasuk stasiun besar yang banyak orang datang untuk menggunakan jasa kereta api ataupun hanya transit saja. Stasiun Jalupang yang berada di Desa Cidahu yang menghadap kearah selatan terletak 500 meter dari jalan raya. Sehingga harus ditempuh dengan berjalan kaki untuk sampai ke lokasi.

Petugas stasiun seperti penjaga sinyal dan loket datang tiap hari untuk melaksanakan tugasnya. Petugas sinyal kereta api berasal dari Cimanggu yang bernama Jasiman, ketika bertugas ia memakai seragam warna merah dengan peralatan tugasnya hanya peluit dan papan sinyal. Jika ada kereta api yang akan berhenti ia akan mengangkat papan sinyal sekaligus meniup peluit sebagai tanda bahwa kereta api sudah dekat.

Loket stasiun setiap harinya dibuka pada pukul 08:00 WIB dan tutup paling lambat pukul 22:00 WIB oleh petugas loketnya yang bernama Supardi yang berasal dari Sukabumi. Karena biasanya ada keterlambatan pemberangkatan dari kereta api, jika pemberangkatan normal tidak ada kendala maka pukul 20:00 WIB sudah ditutup. Biasanya pemberangkatan kereta api dibagi dalam 3 (tiga) waktu, yaitu pagi, siang dan sore. Dalam penggunaan jasa kereta api, stasiun Jalupang memberikan tarif disetiap karcisnya dengan harga 14sen.

Dibangunnya stasiun Jalupang yang terletak diantara pesawahan kepemilikan warga bukan sekedar asal membangun, namun mereka melihat lokasi yang strategis, dimana lokasi tersebut dekat dengan perairan yaitu sungai yang mengalir. Stasiun yang dekat dengan perairan dapat mempermudah cadangan air di mesin uap. Seperti yang dikatakan oleh responden, yaitu Sakirin (90 tahun) *“Bukan tanpa alasan mengapa stasiun jalupang dibangun di Desa Cidahu. Karena letaknya berada di dekat sungai, sehingga mempermudah dalam pengisian air untuk kelancaran perkeretaapian”*. Hal serupa dikatakan oleh Misra (\pm 84 tahun) *“stasiun dibangun di Desa Cidahu karena tempatnya yang luas, pas untuk dijadikan stasiun”*

Stasiun kereta api Jalupang dibangun di lokasi yang strategis. Setiap kereta api yang melintas maka berhenti di stasiun Jalupang, karena stasiun kereta api Jalupang merupakan tempat pemberhentian kereta api untuk pengisian cadangan air perkeretaapian.

Perkeretaapian jalur Saketi-Bayah beroperasi sangat singkat. Perkeretaapian yang dibangun pada tahun 1942 dan diresmikan pada tahun 1944, namun pada tahun 1945 perkeretaapian jalur Saketi-bayah ini ditutup. Karena mengalami beberapa polemik, pembangunan perkeretaapian tidak sesuai dengan rencana yang dipikir akan menghasilkan keuntungan. Berbagai permasalahan terjadi di jalur kereta api Saketi-Bayah ini, seperti tidak adanya pemasukan kepada perusahaan kereta api yang disebabkan oleh masyarakat yang tidak mau membayar karcis dan memaksa untuk tetap menaiki kereta. Seperti yang dikatakan oleh Sakirin (90 tahun) *“urang mah kasebut daerah jawarana, makana bagian dipenta duit jeng karcis lain duit nu kaluar tapi peureup”*. Hal tersebut lah merupakan salah satu mengapa perkeretaapian di jalur Saketi-Bayah mengalami kerugian, dan pada akhirnya ditutup.

Kini bangunan stasiun Jalupang digantikan dengan lembaga kependidikan yaitu SDN Cidahu 2. Letak SDN Cidahu 2 yang menghadap ke sebelah Timur tersebut berada di tengah-tengah pemukiman warga sekitar dan sawah. Tepat sebelah Utara dan Selatan terdapat pemukiman warga yang membangun rumah diatas tanah eks rel kereta api yang melintas, sebelah Barat dan Timur terdapat sawah kepemilikan warga sekitar.

2. Keberadaan Stasiun Kereta Api Jalupang terhadap Kehidupan Sosial Masyarakat di Desa Cidahu

Dalam hidup ada yang namanya timbal balik dan sebab akibat. Dimana segala sesuatu akan berdampak pada kehidupan. Seperti halnya keberadaan stasiun kereta api Jalupang yang membawa pengaruh terhadap kehidupan masyarakat Desa Cidahu. Dulu sebelum adanya perkeretaapian di jalur Saketi-Bayah dan sebelum adanya Stasiun Jalupang kehidupan masyarakat Desa Cidahu berjalan monoton,

Sebelum adanya perkeretaapian jalur Saketi-Bayah aktifitas sehari-hari mereka tempuh dengan sederhana. Salah satunya dalam berpergian, karena tidak adanya transportasi apapun maka mereka harus menempuh jarak berkilo-kilo meter untuk sampai ke tempat tujuan. Hal tersebut mereka nikmati tanpa terpikirkan bagaimana caranya mereka datang ke tempat tujuan dengan waktu yang cepat. Dalam bidang mata pencaharian sebagian besar mereka berprofesi sebagai petani, karena dulu banyak sekali lahan sawah dan hanya ada hutan-hutan belantara. Selain petani, profesi di Desa Cidahu juga ulama, karena daerah tersebut sangat kental terhadap keyakinan yang dianutnya yaitu agama islam. Orang-orang dulu tidak memperhatikan pendidikan umum, namun lebih memperhatikan pendidikan agama. Seperti yang dikatakan oleh responden, yaitu Siti (90 tahun) *“sekitar tahun 1940-an disini tidak ada mobil, motor ataupun bus. Kami berpergian ke rumah saudara, pergi ke pondok pesantren ataupun bekerja harus berjalan kaki. Dulu dari saketi ke sini ke jalupang itu jalan kaki meskipun jauh berjarak 30km. Ya gitu, karena tidak ada angkutan umum. Sejauh apapun jaraknya kami jalan kaki, tapi kami kuat. Dulu disini tuh sepi, tidak ada apa-apa, kebanyakan hutan saja.”*

Kehidupan mereka jalani dengan apa adanya, terbukti dari kegigihan mereka dalam berjalan kaki dengan jarak yang berkilo-kilo meter untuk sampai ke tempat yang mereka tuju. Hal tersebut membuktikan bahwa sebelum adanya perkeretaapian di jalur Saketi-Bayah kehidupan mereka sangat sulit, karena mengurus tenaga dan mengurus waktu yang ada. Beberapa tahun kemudian, pada tahun 1942 mulailah Jepang melancarkan rencananya dalam pembangunan perkeretaapian di Lebak, yaitu kereta api jalur Saketi-Bayah. Akhirnya pada tahun 1944 dengan selesainya pembangunan dan sudah diresmikan untuk beroperasi, kehidupan masyarakat Desa Cidahu beranjak membaik.

Terbukti dari ketika mereka berpergian, dalam berpergian mereka tak lagi berjalan kaki, mereka gunakan transportasi yang ada, yaitu kereta api. Dengan menggunakan transportasi kereta api waktu mereka tidak terbuang begitu saja hanya karena jauhnya jarak tempuh dengan berjalan kaki. Seperti halnya yang dikatakan oleh responden Sarkani (84 tahun) *“Tahun 1943 kereta api mulai beroperasi, saya dulu kalo berpergian harus jalan kaki. Saya pernah naik kereta api ke pasung dan itu hanya membutuhkan waktu beberapa menit saja beda jika saya berjalan kaki harus menempuh 5km. Dulu saya juga jualan distasiun atau ikut bersama kereta. Masyarakat juga banyak yang menggunakan kereta api, baik itu untuk bekerja, ke rumah saudara ataupun pergi ke pondok pesantren”*

Adanya kereta api membantu dalam meringankan beban masyarakat dalam berpergian dan adanya stasiun Jalupang di Desa Cidahu membantu dalam ekonomi masyarakat, sehingga masyarakat mampu memanfaatkan peluang yang ada untuk berjualan. Dalam bidang transportasi dan ekonomi yang semakin maju mempengaruhi dalam kehidupan sosial masyarakat cidahu, sehingga kehidupan sosial masyarakat Cidahu berangsur membaik.

Seiring berjalannya waktu, dimulai dari pembangunan sampai beroperasinya kereta api jalur Saketi-Bayah yang dibuat pada masa penjajahan Jepang tersebut membantu dalam kehidupan masyarakat Desa Cidahu. Banyak peluang pekerjaan untuk masyarakat, bukan hanya pekerjaan, peluang untuk berdagang pun banyak tinggal bagaimana kemauan masyarakatnya saja. Hal tersebut mempengaruhi pemasukan masyarakat dan kesejahteraan sosial di kehidupan masyarakat Desa Cidahu.

Keberadaan stasiun Jalupang merupakan awal dimana kehidupan masyarakat Desa Cidahu berubah secara drastis, yang awalnya Desa Cidahu merupakan daerah yang sepi, belum adanya alat transportasi apapun sehingga kegiatan berpergian sangatlah sulit dan kegiatannya sebagian besar bertani dan berpendidikan pondok pesantren dan ketika stasiun Jalupang beroperasi kehidupan mereka membaik, seperti adanya penunjang transportasi sehingga tidak sulit lagi untuk berpergian ke suatu tempat dan adanya peluang atau tempat untuk berjualan. Maka, ketika perkeretaapian jalur Saketi-Bayah beroperasi dan adanya stasiun Jalupang di Desa Cidahu, daerah tersebut ramai oleh penumpang kereta yang berasal dari

dalam daerah maupun luar daerah yang akan berpergian entah ke tempat saudara, tempat bekerja ataupun pondok pesantren atau penumpang kereta api yang hanya transit di stasiun Jalupang tersebut.

3. Dampak keberadaan stasiun Jalupang terhadap kehidupan Sosial masyarakat di Desa Cidahu

Perkeretaapian jalur Saketi-Bayah yang dibuat pada masa penjajahan Jepang yang diketuai oleh Tuan Smith berhasil memberikan perubahan dalam kehidupan masyarakat. Salah satunya masyarakat di Desa Cidahu, kehidupan berubah ketika perkeretaapian jalur Saketi-Bayah beroperasi ditambah dengan adanya stasiun Jalupang di Desa Cidahu.

Adanya stasiun Jalupang memberikan dampak yang signifikan terhadap kehidupan sosial masyarakat di Desa Cidahu. Dimana, dengan adanya stasiun Jalupang masyarakat terbantu dalam kegiatan berpergian baik itu untuk pergi ke tempat bekerja, rumah saudara ataupun ke pondok pesantren. Bukan hanya terbantu dalam proses berpergian, namun adanya stasiun Jalupang di Desa Cidahu membantu dalam ekonomi dan kehidupan sosial masyarakat Desa Cidahu berangsur membaik menuju sejahtera.

Keberadaan stasiun Jalupang berdampak pada kehidupan sosial masyarakat di Desa Cidahu, dimana adanya perubahan dalam kegiatan sehari-hari mereka. Dulu sebelum adanya stasiun Jalupang, kegiatan mereka pergi ke sawah untuk bertani tapi setelah adanya stasiun Jalupang sebagian masyarakat berjualan di sekitar stasiun ataupun ikut dengan kereta dan berjualan di dalam kereta. Bukan hanya di bidang usaha, bidang transportasi pun mereka berubah dalam menempuh jarak, dulu mereka harus berjalan kaki dan setelah adanya perkeretaapian jalur Saketi-Bayah mereka gunakan jasa kereta api. Keberadaan stasiun Jalupang berdampak pada kehidupan sosial masyarakat di Desa Cidahu, seperti semakin ramainya pengunjung yang datang ke stasiun Jalupang, baik dari dalam daerah maupun luar daerah. Seperti berdasarkan hasil wawancara bersama Siti (90 tahun) bahwa *pada saat pembangunan perkeretaapian di Jalur Saketi-Bayah diketuai oleh Tuan Smith, dan adanya kereta api dari Saketi menuju Bayah membuat kehidupan masyarakat semakin ramai oleh para penumpang kereta api yang berasal dari luar daerah Cidahu yaitu Jawa.*

Pada tahun 1945, perkeretaapian di jalur Saketi-Bayah secara resmi ditutup dan tidak beroperasi. Hal tersebut pun membuat masyarakat merasakan dampak dari ditutupnya perkeretaapian jalur Saketi-Bayah tersebut, yaitu masyarakat harus kembali ke kehidupan sebelum adanya transportasi darat yaitu kereta api. Mereka harus berjalan kaki ke tempat yang mereka tuju, dan pekerjaan pun mereka kembali ke tani meskipun sebagian dari masyarakat memilih untuk mengadu nasib ke ibukota. Ditutupnya perkeretaapian jalur Saketi-Bayah berdampak pada ekonomi masyarakat di Desa Cidahu, yaitu turunnya ekonomi yang disebabkan tidak adanya pemasukan sehingga dalam tingkat kesejahteraan masyarakatpun menurun.

PENUTUP

Simpulan

Pembangunan Stasiun Kereta Api Jalupang di Desa Cidahu ditujukan untuk proses pengiriman barang dari Bayah ke Saketi dan digunakan sebagai alat transportasi masyarakat sekitar. Jepang membangun jalan rel rute tersebut pada tahun 1942-1945 adalah untuk mengangkut batu bara dari daerah Bayah, Banten yang memang dikenal sebagai penghasil utama batu bara. Sudah bukan rahasia umum lagi bahwa transportasi merupakan mobilitas barang dan jasa. Karena dengan adanya transportasi dapat mempermudah masyarakat dalam berpergian dan memasarkan hasil taninya, sehingga hasil tani yang mereka pasarkan tidak terlalu lama dalam perjalanan dan membuat intensitas kesehariannya bisa terjaga.

Keberadaan stasiun Jalupang merupakan awal dimana kehidupan masyarakat Desa Cidahu berubah secara drastis, yang awalnya Desa Cidahu merupakan daerah yang sepi, belum adanya alat transportasi apapun sehingga kegiatan berpergian sangatlah sulit dan kegiatannya sebagian besar bertani dan berpendidikan pondok pesantren dan ketika stasiun Jalupang beroperasi kehidupan mereka membaik, seperti adanya penunjang transportasi sehingga tidak sulit lagi untuk berpergian ke suatu tempat dan adanya peluang atau tempat untuk berjualan. Maka, ketika perkeretaapian jalur Saketi-Bayah beroperasi dan adanya stasiun Jalupang di Desa Cidahu, daerah tersebut ramai oleh penumpang kereta yang berasal dari dalam daerah maupun luar daerah yang akan

berpergian entah ke tempat saudara, tempat bekerja ataupun pondok pesantren atau penumpang kereta api yang hanya transit di stasiun Jalupang tersebut.

Keberadaan stasiun Jalupang berdampak pada kehidupan sosial masyarakat di Desa Cidahu, dimana adanya perubahan dalam kegiatan sehari-hari mereka. Dulu sebelum adanya stasiun Jalupang, kegiatan mereka pergi ke sawah untuk bertani tapi setelah adanya stasiun Jalupang sebagian masyarakat berjualan di sekitar stasiun ataupun ikut dengan kereta dan berjualan di dalam kereta. Bukan hanya di bidang usaha, bidang transportasi pun mereka berubah dalam menempuh jarak, dulu mereka harus berjalan kaki dan setelah adanya perkeretaapian jalur Saketi-Bayah mereka gunakan jasa kereta api.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, Taufik. 1979. *Sejarah Lokal di Indonesia*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Abdurahman, Dudung. 1999. *Metode Penelitian Sejarah*. Jakarta : Logos Wacana Ilmu
- Gottchalk, Louis. 1983. *Mengerti Sejarah*, terj. Nugroho Notosusanto. Jakarta : UI Press
- Kuntowijoyo. 1995. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta : Yayasan Bentang Budaya
- Michrob Halwany, dan Chudari Mudjahid. A. 1993. *Catatan Masa Lalu Banten (Edisi Revisi)*. Banten : "SAUDARA" Serang
- Mulyana, Agus,. Darmiasti. 2009. *Historiografi di Indonesia (Dari Magis-Religius Hingga Strukturis)*. Bandung : PT Refika Aditama
- Notosusanto, Nugroho. 1986. *Hakekat Sejarah dan Metode Sejarah* . Jakarta: Mega Book Store
- Sudirman, Adi. 2014. *Sejarah Lengkap Indonesia*. Jogjakarta : DIVA Press

