



## Perjalanan Ibadah Haji Masyarakat Jawa Pada Masa Kolonial (1905–1942)

Akhmad Syaekhu Rakhman, Fahmi Hidayat  
Pendidikan Sejarah Universitas Indraprasta PGRI  
Email: [a03rakhman@gmail.com](mailto:a03rakhman@gmail.com), [hidayatlisa@gmail.com](mailto:hidayatlisa@gmail.com)

### Abstract

*This study is to describe the social and economic situation of the Javanese people of the Late 19th Century, to describe the policy of the Dutch colonial government towards the implementation of the pilgrimage in Java, and to describe the hajj activities in Java until the end of the Dutch colonial rule. The method used is the historical method, which is taken through four stages, namely heuristics, source criticism, interpretation, and historiography. The results obtained in this study are the improving economic conditions in the agricultural, plantation and trade sectors provide opportunities for indigenous people to perform the pilgrimage. Furthermore, at the beginning of the 20th century, when there was an increase in the number of prospective pilgrims from Java, the need for facilities and infrastructure for the transportation of prospective pilgrims from Java was carried out by the colonial government using transportation facilities that were previously used to transport commodity products. trading. Furthermore, the pilgrimage journey that residents want to carry out in Java begins with listening to the information obtained by residents through leaflets provided by Hajj travel agents.*

**Keywords:** Hajj, Javanese Society

### Abstrak

Penelitian ini untuk menjabarkan situasi sosial dan ekonomi masyarakat Jawa Akhir Abad 19, untuk menjabarkan kebijakan pemerintah kolonial Belanda terhadap penyelenggaraan ibadah haji di Jawa, dan untuk menjabarkan akitivitas haji di Jawa hingga masa akhir pemerintahan kolonial Belanda. Metode yang digunakan adalah metode sejarah, yang ditempuh melalui empat tahapan, yaitu heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Hasil yang didapat dalam penelitian ini adalah keadaan ekonomi yang meningkat dalam sektor pertanian, perkebunan hingga perdagangan memberikan kesempatan bagi masyarakat pribumi untuk menjalankan ibadah haji. Selanjutnya, pada awal abad ke20, di saat terjadi peningkatan terhadap jumlah calon jamaah haji yang berasal dari Jawa, kebutuhan akan sarana dan prasarana untuk pengangkutan calon jamaah haji yang berasal dari wilayah Jawa dilakukan oleh pemerintah kolonial menggunakan sarana transportasi yang sebelumnya digunakan untuk mengangkut hasilhasil komoditi perdagangan. Selanjutnya, upaya perjalanan ibadah haji yang hendak dilaksanakan oleh warga di Jawa diawali dengan menyimak informasiinformasi yang didapatkan oleh para warga melalui selebaranselebaran yang diberikan para agen perjalanan haji.

**Kata Kunci:** Ibadah Haji, Masyarakat Jawa



## WIKSA: PROSIDING PENDIDIKAN SEJARAH UNIVERSITAS INDRAPRASTA PGRI

### PENDAHULUAN

Penerapan aktivitas ibadah haji yang dicoba oleh umat Islam di Indonesia sejatinya telah dilaksanakan sejak masa dini proses Islamisasi di Nusantara. Walaupun tidak bisa disebutkan ataupun dilacak siapa yang awal kali melaksanakan aktivitas rukun Islam kelima tersebut, hendak namun sebagian sumber sudah mengatakan kalau sebagian kelompok bangsawan serta para orang dagang di sebagian Kerajaan di Nusantara sudah melaksanakan ekspedisi dagang yang di dalamnya menempel pula kegiatan religi, ialah: belajar menimpa Islam dan ibadah haji ke Timur Tengah( Azra, 1994: 62).

Penerapan aktivitas ibadah haji yang dicoba oleh para penduduk di Nusantara memanglah tidak bisa dilepaskan dari kemunculan serta pengintegrasian jalan pelayaran serta perdagangan yang menghubungkan Nusantara dengan daerah- daerah luar semacam Timur Tengah, Asia Timur, Afrika, serta Eropa. Berbekal suasana sosial serta ekonomi yang demikian, hingga

penyelenggaraan serta penerapan ibadah haji selaku suatu fenomena historis teramat bisa jadi buat dicoba. Melakukan ibadah haji memanglah tidak dimungkinkan apabila tidak ditopang oleh kenaikan kegiatan sosial serta ekonomi, sebab relasi- relasi, dan jalinan sosial yang dibalut dengan aspek murah hendak membuat penerapan aktivitas religi tersebut bisa dicoba. Lewat uraian di atas, hingga jalinan kedekatan sosial serta kenaikan jumlah kegiatan murah ialah mata rantai utama dalam penerapan aktivitas keagamaan( ibadah haji) tersebut pada masa kolonial. Lewat sarana- sarana sosial tersebut, hingga individu- individu semacam Ar- Raniri, Al- Makksari serta Al- Bantani mempunyai kesempatan buat bisa memperdalam khazanah serta pengetahuan keagamaan( Islam) mereka( Burhanuddin, 2012: 16).

Esensi yang ditawarkan dalam aktivitas riset ini, tidaklah dalam rangka buat menceritakan bagaimana aspek ritual, prosedur, dan rangkaian ekspedisi aktivitas ibadah haji yang hendak dicoba oleh orang, apalagi bisa jadi para



penduduk Nusantara secara universal dari dini keberangkatan, sampai kembali kembali. Riset ini berupaya buat bisa menguasai lebih lanjut gimana fenomena ibadah haji bila boleh tetapkan selaku suatu variabel jadi suatu pola universal yang terjalin pada satu masa periode sejarah Indonesia masa kolonial Belanda. Dengan menempatkan satu daerah lokalitas tertentu ialah Banten, hingga diharapkan penelusuran sejarah dengan menempatkan ibadah haji selaku fokus kajiannya, hendak bisa membagikan rekonstruksi yang bertabiat unik terhadap wilayah tersebut.

Merupakan Banten selaku suatu daerah yang lumayan mempunyai derajat nilai Islam yang lumayan besar( baik dalam tingkat elite sampai grassroot) di ujung barat Pulau Jawa. Keberadaan wujud orang semacam Al- Bantani, Kesultanan Banten, gelar ataupun penyebutan kepada wujud Sultan

Haji, sekiranya bisa jadi cerminan kalau daerah Banten dalam bundaran elite mempunyai serta mengadopsi ciri nilai- nilai Islam. Begitu pula dengan kondisi di tingkatan pangkal rumput, keberadaan haji yang terletak dalam naungan pemerintah kolonial( penghulu) serta kiai yang terletak di tengah warga( non-afiliasi dengan kekuatan politik manapun), jadi semacam agen-agen sosial yang sekali lagi membagikan cerminan sekilas menimpa derajat Islamisasi yang berjalan di wilayah Banten( Kartodirjo, 1993: 35).

Keberadaan haji selaku suatu kelompok sosial pada warga Banten, sekiranya tidak sangat galat bila dimengerti selaku suatu produk dari skema proses kegiatan religius. Secara universal bisa dipaparkan lewat suatu rangkaian ekspedisi, dimana ekspedisi tersebut merupakan ekspedisi yang melintasi Samudera serta daratan, suatu ekspedisi yang pula

dimulai kegiatan ritual tertentu sepanjang sebagian waktu (mengarah wukuf di Arafah), berdialog, berdiskusi, serta memperdalam khazanah pengetahuan tentang Islam dalam tarekat- tarekat tertentu di Tanah Suci, serta ditutup dengan bawa kembali buah pengetahuan dalam wujud lisan ataupun tulisan.

Narasi sejarah yang dipaparkan tadinya ialah aspek ritual secara universal yang dicoba oleh para orang yang hendak melaksanakan ibadah haji ke Tanah Suci, spesialnya oleh umat Islam yang berasal dari Nusantara. Ritual- ritual bonus bisa jadi pula dicoba oleh para umat Islam yang hendak melakukan ibadah haji, semacam selamatan, berdoa seseorang diri, sampai melaksanakan jenis- jenis tradisi yang lain. Kepulangan seseorang dari Tanah Suci hendak membagikan nuansa baru ataupun pula memantapkan nilai- nilai lama

menimpa Islam yang telah terdapat di Nusantara.

Perihal ini hendak disusul dengan ekspedisi ibadah haji oleh orang yang yang lain. Perputaran ini semacam siklus yang tidak sempat menyudahi, bisa jadi pas semacam yang dikatakan oleh Kartodirjo( 1966: 20) selaku suatu fenomena kebangunan ukuran agama pada masa kolonial. Fenomena kebangunan ukuran agama ini pula yang dipaparkan selaku suatu faktor serta mata rantai yang menimbulkan banyaknya perlawanan terhadap kolonial.

Bersumber pada pemaparan di atas, aktivitas ibadah haji yang bersinggungan dengan dunia di luar Nusantara, bisa membagikan banyak pengaruh terhadap pertumbuhan dinamika sosial di dalam Nusantara. Perihal yang lumayan menarik pada periode sejarah Indonesia menimpa konteks ibadah haji merupakan pergantian metode pandang Islam(



## WIKSA: PROSIDING PENDIDIKAN SEJARAH UNIVERSITAS INDRAPRASTA PGRI

nilai- nilai) menimpa pergantian era, dimana pada akhir abad ke- 19 pendekatan Islam terhadap perjuangannya. Pergantian perlawanan dari memakai senjata mengarah perjuangan yang terorganisasi. Pergantian metode pandang Islam yang diterjemahkan oleh para kalangan muslim di Nusantara, pada dekade dini abad ke- 20 jadi semacam penafsiran dini kenapa organisasi- organisasi semacam Nahdlatul Ulama serta Muhammadiyah bisa tumbuh pesat di Jawa pada dini abad ke- 20.

### **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan metode sejarah digunakan untuk menjelaskan tentang Perjalanan Ibadah Haji Masyarakat Jawa Pada masa kolonial 1905-1942. Tahap tahap dalam tata cara metode sejarah dilakukan melalui tahapan heuristik (Pengumpulan informasi), kritik, interpretasi, dan historiografi (penyusunan sejarah) (sjamsuddin, 2007).

Proses heuristik dilakukan dimana data-data dikumpulkan dari buku dan jurnal. Pengumpulan data-data ini diperoleh lewat riset kepustakaan yang relevan dengan riset yang sedang dilakukan. Setelah itu proses selanjutnya dilakukan kritik untuk mendapatkan fakta yang akurat dan dapat dipertanggung jawabkan. Tahap berikutnya adalah interpretasi.

Interpretasi merupakan tahapan dimana data-data yang telah diverifikasi sehingga menjadi fakta sejarah kemudian dianalisis untuk memperoleh rangkaian peristiwa yang dihubungkan satu sama lain sehingga jadi satu kesatuan yang utuh serta logis. Tahap selanjutnya ialah penyusunan sejarah dimana dalam tahapan terakhir ini kerangka sejarah sudah terbentuk, selanjutnya disusun jadi suatu historiografi yang lengkap (Gottschalk, 1985:57)

### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

## **Gambaran Kehidupan Sosial-Religi di Jawa Awal Abad ke-20**

### **1. Situasi Sosial dan Ekonomi di Jawa Awal Abad ke-20**

Politik eksploitasi terhadap kekayaan bangsa Indonesia dalam bentuk penjajahan secara ekonomi berlangsung pada masa VOC tahun 1602–1800, ialah dengan mempraktikkan sistem dominasi serta perlindungan guna mengisi perbendaharaan kas negara Belanda. Tetapi, politik eksploitasi yang dijalankan pemerintah kolonial ini baru mendapatkan sistem yang tentu serta hasil yang lebih baik sehabis diterapkannya sistem Tanam Paksa di Jawa pada tahun 1830–1870.

Sistem Tanam Paksa yang diterapkan di Jawa sesungguhnya ialah sistem eksploitasi yang sama dengan sistem yang sempat dijalankan oleh VOC tadinya. Kelainannya, bila di era VOC penerapan penyerahan harus diserahkan kepada kepala rakyat tiap-tiap wilayah tanpa pengawasan

yang ketat dari pegawai VOC, hingga dalam sistem Tanam Paksa penerapan serta pengawasan buat sistem tersebut diserahkan kepada pegawai Eropa dari pemerintah kolonial. Dengan demikian, pengaruhnya terhadap penduduk pribumi jauh lebih terasa dibandingkan pada era VOC. Bisa dikatakan kalau sistem Tanam Paksa ini lebih mirip diucap selaku sistem perbudakan yang tertib serta rakus, setelah itu sangat berakibat kurang baik untuk pertumbuhan perekonomian bangsa Indonesia (Kartodirdjo, 1993: 16).

Akibat sistem Tanam Paksa ini lebih terasa lagi sebab dalam penerapannya terjalin bermacam penyimpangan dari peraturan-peraturan yang sudah diresmikan. Tidak tidak sering areal yang ditanami buat komoditi ekspor pemerintah kolonial melebihi seperlima dari tanah yang mereka miliki serta apalagi terkadang meliputi sesuatu desa tertentu. Di samping itu para penduduk pribumi



pula masih wajib melaksanakan kerjardi ataupun menanggung penderitaannya sendiri yang diakibatkan oleh kegagalan panen yang terjalin( Kartodirdjo, 1993: 20).

Sistem Tanam Paksa sepanjang 4 dasawarsa sudah sukses menutupi defisit yang dialami pemerintah Belanda, serta apalagi bisa tingkatkan kemakmuran bangsa Belanda sendiri. Jumlah total dari batig slot ataupun keuntungan yang diperoleh negara Belanda dari Tanam Paksa sudah menggapai angka f 784 juta, sesuatu angka yang sangat besar pada dikala itu. Sedangkan di pihak lain, beban yang dipikul rakyat meningkat berat. Penderitaan rakyat tersebut mayoritas diakibatkan oleh kerjardi yang mereka jalani, baik buat membangun serta memelihara benteng- benteng tentara kolonial ataupun pula perawatan infrastruktur berbentuk jalur, jembatan, serta irigasi. Banyak dari pekerja rodi tersebut setelah itu mati sebab penyakit serta kekurangan santapan

yang diakibatkan perawatan kesehatan yang sangat kurang( Ricklefs, 2007: 91).

Sehabis aktivitas Tanam Paksa ini mulai banyak didengar serta diperbincangkan oleh golongan tokoh- tokoh Belanda, mereka mempertanyakan apakah pelaksanaan sistem ini selaku sesuatu sistem eksploitasi kolonial di bidang ekonomi masih efektif ataupun tidak. Oleh sebab itu, pada tahun 1870 sistem Tanam Paksa ini dihentikan, selaku gantinya antara tahun 1870—1900 pemerintah kolonial Belanda mempraktikkan sistem liberalisme selaku sistem ekonominya di Hindia Belanda.

Dengan diterapkannya sistem ekonomi ini, berarti terbentuk peluang untuk kalangan liberal Belanda buat menginfestasikan modal mereka di perkebunan- perkebunan besar di Hindia Belanda secara leluasa. Produktivitas perkebunan serta volume perdagangan setelah itu tumbuh dengan pesat, sehingga terjalin

penanaman modal secara besar-besaran. Hendak namun, di lain pihak terlihat begitu jelas kalau perusahaan-perusahaan swasta ini menampilkan isyarat yang lebih memencet daripada industri pemerintah, sebab Undang-undang Agraria pada realitasnya cuma melindungi owner modal Eropa yang menanamkan modalnya di bermacam perkebunan serta senantiasa membuka kondisi-kondisi yang menguntungkan untuk mereka, misalnya tenaga kerja yang sangat murah. Dari sebagian kebijakan yang diterapkan pemerintah kolonial Belanda, baik tanampaksa ataupun liberal, pada realitasnya sangat merugikan perekonomian rakyat Hindia Belanda ataupun dalam perihal ini Jawa. Meningkatnya produktivitas perkebunan serta pertanian memanglah terjalin begitu pesat. Tetapi, perihal itu cuma menguntungkan satu pihak saja dengan mempertaruhkan kemakmuran serta kesejahteraan

rakyat yang kian lama kian terpuruk keadaannya( Ricklefs, 2007: 117).

Menjelang abad ke- 20, keadaan tersebut menggugah kalangan politisi Belanda buat membagikan tekanan supaya politik kolonial yang diberlakukan oleh pemerintah Belanda tidak sekedar buat kepentingan ekonomi saja, namun pula didasarkan pada revisi nasib penduduk pribumi, dan mendidik mereka supaya lebih sejahtera. Berkaitan dengan perihal tersebut, pada tahun 1899 timbul ilham menimpa politik etis yang diprakarsai oleh van Deventer. Dia memiliki pengaruh besar terhadap politik etis tersebut berkaitan dengan karangannya hutang kehormatan. Tetapi, meski tujuan dini politik etis yakni membalas budi terhadap penduduk Hindia- Belanda, namun pada penerapannya nyatanya menaruh iktikad tertentu dari pemerintah Kolonial. Dengan kata lain, politik etis cumalah upaya pemerintah Kolonial buat menemukan simpati rakyat dengan





tujuan menguatkan perannya di Hindia Belanda. Pemerintah Belanda yang berperan selaku penguasa Hindia Belanda mau terus mempertahankan politik pintu terbukanya buat mengalami persaingan besar dalam mencari wilayah jajahan dengan negara-negara besar yang lain. Aksi pemerintah Belanda tersebut menyebabkan pertumbuhan yang lumayan pesat dalam bidang industri agraris, pertambangan, serta pengangkutan di Hindia Belanda. Tanah serta murahness tenaga kerja yang didapat di Hindia Belanda ialah keuntungan tertentu untuk negara Belanda buat bisa melaksanakan usahanya dengan mendirikan bermacam berbagai industri dengan modal yang sedikit namun memperoleh keuntungan yang besar (Kartodirdjo, 1993: 24).

Tetapi, kemajuan ekonomi yang didapat pemerintah Belanda nyatanya tidak memunculkan perkembangan sosial untuk penduduk yang dicerminkan dengan

tingkatan kehidupan yang terus menjadi rendah. Tidak hanya itu, apalagi penduduk terus menjadi tergantung kepada owner modal asing selaku penyewa tanah serta pembayar tenaga mereka. Akibat dari kondisi tersebut yang sangat mencolok yakni perbandingan ekonomi yang sangat besar antara kalangan asing serta kalangan pribumi. Cuma segolongan kecil kalangan pribumi yang menemukan kesejahteraan serta peran yang baik pada dikala itu, semacam golongan pamong praja serta pegawai pemerintahan Belanda. Tidak hanya itu, rakyat pribumi pula tidak memiliki opsi tidak hanya menjual tanah-tanah mereka kepada pemerintah kolonial supaya pemerintah bisa mendirikan pabrik-pabrik serta membuka perkebunan guna menaikkan pendapatan kas pemerintah kolonial.

## **2. Kehidupan Religi di Era Kolonial**

Pemerintahan pusat Batavia atau ditempa oleh pendidikan non-

formal lainnya seperti pesantren. Sekolah-sekolah tradisional milik Muslim biasanya ada yang menjadi cabang-cabang perkembangan tarekat. Dalam penelitian K.F.Holle selama di Jawa misalnya bahwa manifestasi perkembangan tarekat ini bisa dilihat dari tumbuhnya sekolah sekolah tradisional keagamaan Muslim dan meningkatnya jumlah orang yang berangkat ibadah haji. Dalam bahasa Sartono Kartodirdjo inilah menjadi tanda semangat keagamaan pribumi Muslim (Kartodirdjo, 1966:19).

Dalam agenda perayaan-perayaan keagamaan sangat menarik massa dalam jumlah besar di Batavia. Hari-hari raya Islam seperti Idul Fitri, Idul Adha, Isra Mikraj, dan Maulid Nabi menarik ribuan Muslim untuk ke masjid-masjid besar terutama bila ada penceramah yang menjadi panutan atau favorit warga. Misalnya dalam peringatan Isra Mikraj yang biasanya dalam kalender Islam

diselenggarakan pada tanggal 27 Rajab di masjid-masjid ,warga pribumi Batavia mendatangi Masjid Pekojan untuk mendengar ceramah Isra Mikraj dari Sayyid Ali bin Abd-al Rahman al-Habashi. Para jamaahnya banyak berasal dari luar kota (*Ommelanden*) Batavia,Tandjung Priok, Meester Cornelis, dan Tangerang (Loir, 2013:42).

Dalam ceramah-ceramah tersebut mereka diberikan ketauladanan Nabi Muhammad SAW , keutamaan Tanah Suci Mekkah dan Madinah sebagai pusat "*ngelmu*" dan pusat informasi umat Muslim serta keutamaan mengunjunginya. Hal ini ditambah motivasi orang-orang yang pernah melaksanakannya, menjadi penyemangat pribumi untuk menjalankan ibadah haji dan karena niat awal mereka yang besar ,walau tidak didukung perbekalan yang cukup. Selanjutnya menurut van Bruinessen semuanya adalah karena motivasi untuk mencari pahala lebih di Tanah Suci



Kesulitan-kesulitan yang akan dihadapi jamaah haji setiap tahun secara historis selalu terjadi, tetapi kemudian bagi jamaah Haji kesulitan tersebut adalah bagian dari ibadah haji itu sendiri. Kesulitan dalam perjalanan ibadah haji itu bagi jamaah adalah peluang untuk mendapat pahala dan haji mabrur (Loir, 2013: 42).

### **Kebijakan Pemerintah Hindia-Belanda Terhadap Kegiatan dan Perjalanan Ibadah Haji di Jawa**

#### **1. Gambaran Umum Politik Pemerintah Kolonial Terhadap Perkembangan Keagamaan (Islam) di Hindia-Belanda**

Pada tahun 1825, Residen Batavia sudah memberi tahu, tiap tahun jumlah orang yang berangkat haji terus bertambah serta para haji ini tidak ingin bekerja lagi, sebaliknya orang pribumi yakin kalau para haji itu memiliki kekuatan gaib. Oleh sebab Resolutie tahun 1825, secara universal, dalam konteks politik yakni supaya para jamaah haji bisa dikendalikan kolonial. Selaku upaya

buat menghindari “gerakan” orang-orang yang sudah melakukan haji yang biasa meningkatkan fanatisme beragama. Dalam laporan kolonial jumlah pribumi Muslim Batavia yang mempengaruhi sampai akhir tahun 1887 dihitung dari jumlah jawara menggapai 22906 orang, 3886 jumlah yang telah berhaji, serta 1134 guru agama. Apabila direpresentasikan dari jumlah populasi di Karesidenan Batavia dikala itu yang menggapai 937. 289 orang, maksudnya terdapat 0, 53% orang yang mempengaruhi (Madjid, 2008: 4).

Akibat terbentuknya perlawanan oleh para ulama kepada Kolonial, kesimpulannya pemerintah Hindia Belanda berupaya menghalangi ekspedisi haji ke Mekkah. Keyakinan warga yang sangat fanatik terhadap para haji ditakutkan Belanda bisa bawa pengaruh negatif untuk eksistensi pemerintah Kolonial. Bagi Aqib Suminto bawah inilah yang membuat pemerintah Belanda menghasilkan

bermacam peraturan yang bertujuan buat mempersulit umat Islam ke Mekkah, kemudian dikeluarkanlah ordonansi yang antara lain, berisi larangan untuk umat Islam Jawa buat berangkat ke Mekkah tanpa diiringi pesan cocok jalur( Suminto, 1985: 11).

Pengamatan ini merunut secara kronologis akibat dari pemberontakan pribumi Muslim yang dalam perspektif kolonial dari gerakan tarekat tetapi pula berhubungan dengan pertumbuhan haji di Nusantara. Di daerah Batavia sendiri, pengawasan begitu ketat dilaksanakan pemerintah koloni. semacam permasalahan sanksi yang diberikan kepada seseorang Mualim di Onderdistrik Meester Cornelis tahun 1901. Tidak cuma itu, kejadian 1888 di Banten Utara yang akibatnya telah tersebar seantero Jawa dikala itu, membuat pemerintah Hindia Belanda di Batavia geram serta pula melaksanakan pengawasan ketat terhadap pertumbuhan tarekat-

tarekat di Pulau Jawa yang mengerti ortodoksinya membenci kalangan kafir ataupun berideologi semacam Haji Wasid serta kawan- kawannya. Ini yang membuat pemerintahan Hindia Belanda semenjak lama buat mengambil inisiatif berlagak preventif dengan begitu ketat mengawasi para pengajar- pengajar alumni haji yang sudah berguru ke Timur Tengah( Madjid, 2008: 15).

Pada tahun 1907, Snouck Hurgronje sebagai penasihat urusan pribumi membagikan anjuran melalui suratnya kepada gubernur jenderal lumayan pertumbuhan ajaran- ajaran Islam yang butuh menemukan pengawasan Kolonial di daerah- daerah spesialnya di Karesidenan Batavia. Sebab aksi preventif yang kelewatan bisa memunculkan dampak yang lebih kurang baik untuk pemerintah. Di Afdeling Kota Batavia sendiri jumlah orang- orang yang berangkat buat ibadah Haji ke Mekkah terus bertambah. Pada masa haji tahun 1907- 1908 jumlahnya 196 jamaah, setelah itu



pada tahun selanjutnya 1908/ 1909 naik menggapai 279 jamaah( Madjid, 2004: 92).

Pertumbuhan pandangan hidup yang mewakili kelompok perlawanan yang lain yang diawasi Pemerintah Hindia Belanda yakni pertumbuhan Komunisme yang mendunia sehabis revolusi Bolshevik tahun 1917 di Rusia serta jadi topik pemberitaan di media- media pemerintah Hindia Belanda. Perihal tersebut diakibatkan, pihak Komunis sendiri senantiasa membagikan propaganda anti- penindasan penjajah di tanah Hindia untuk pertumbuhan Nasionalisme Muslim yang diwakili Sarekat Islam waktu itu.

Perihal itu setelah itu menginisiasi berdirinya PKI tahun 1924 yang berawal dari pecahnya Sarekat Islam faksi S. I. Merah. Sementara rezim sosialis sendiri yang didirikan pada tahun 1917 di Rusia, bagi Akira Nagazumi mereka memiliki kepentingan yang sama atas jamaah haji( Madjid, 2004: 93).

Semenjak tahun 1925, Kedutaan Inggris serta Belanda menebak terdapatnya aktivitas propaganda Soviet yang diperuntukan kepada para jamaah haji di Mekkah lewat selebaran- selebaran anti penjajahan barat, serta mengkhawatirkan pengaruhnya atas gerakan- gerakan kalangan nasionalis di negara jajahan. Puncak gerakan Komunis di Hindia Belanda merupakan pemberontakan kalangan Komunis oleh PKI kepada penjajahan Belanda pada bertepatan pada 12 serta 13 November 1926 yang bermula di Banten serta Batavia. Pemberontakan pihak Komunis di Batavia pada hari Jumat bertepatan pada 12 November 1926 jam 16. 00 petang, dikala huru- hara tersebut berakibat setelah itu cuma sedikit sekali masyarakat Muslim Batavia yang memohon pesan jalur( cocok Haji) kepada Bupati( Regentschap) buat menunaikan Haji ke Mekkah sebab mereka rasa tidak nyaman buat keluar daerah. Pemberontakan

PKI tersebut sukses dipadamkan pemerintah pada pertengahan Desember tahun 1926( Ricklefs, 2007: 185).

Suasana dikala itu pemerintah takut apabila Mekkah serta Madinah dibolehkan secara terang- terangan buat jadi pusat propaganda anti kolonial Belanda. Ancaman yang lain merupakan propaganda kepada jamaah haji di Mekkah oleh kelompok Komunis, buat itu usaha Menteri Luar Negara Belanda melindungi ikatan dengan Arab Saudi terus diupayakan. Pemerintah Saudi sendiri menegaskan kembali“ kalau Mekkah tidaklah tempat yang nyaman untuk mereka yang mau menentang penguasa Kolonial di tanah airnya, serta di Mekkah kita cuma menekuni Agama”. Perihal itu lumayan mengasyikkan hati Konsulat serta Pemerintah Belanda buat melenyapkan sisa pengaruh pihak-pihak Komunis.

## **2. Penyusunan Transportasi Ibadah Haji di Jawa**

Pelabuhan di Kota Lama Batavia waktu itu sangat terpengaruh sekali oleh pembukaan Terusan Suez tahun 1869 yang mempersingkat hubungan laut antara Asia dan Eropa. Lalu lintas perdagangan pun semakin ramai dan kegiatan bongkar muat barang waktu itu memerlukan waktu cepat. Aktivitas perdagangan di Sunda Kelapa pun kian meningkat drastis, ditambah inovasi teknologi perkapalan dengan munculnya kapal-kapal uap saat itu. Sayangnya kapal-kapal bertonase besar yang datang tak bisa bersandar langsung di dermaga pelabuhan pada masa itu, lantaran dangkalnya perairan Sunda Kelapa di Pasar Ikan. Pemerintah Hindia Belanda pada tahun 1870, memerlukan pelabuhan baru yang bisa menggantikan fungsi pelabuhan lama. disisi lain, sejak abad ke-19, peranan Kota Batavia telah berubah menjadi pusat kekuatan kolonial untuk mengontrol wilayah Hindia Belanda. Di samping itu, mengambil alih persaingan



ekonomi pelayaran dengan Singapura yang didirikan Raffles sejak tahun 1819 (Madjid, 2008:52).

Setelah berbagai pertimbangan maka dipilihlah pembuatan Pelabuhan besar di Tanjung Priok yang jaraknya sekitar 8 km dari pelabuhan lama Sunda Kelapa atau 5 mil sebelah timur Batavia sebagai lokasi pembangunan pelabuhan baru. Pelabuhan Tanjung Priok pembangunannya dimulai sejak tahun 1877 dan selesai tahun 1887. Pertama, dengan dibangunnya batu penahan gelombang (dam) dalam yakni dari tahun 1877 sampai 1882, Setelah pembangunan pelabuhan baru Tanjung Priok selesai tahun 1886 dan diresmikan tahun 1887. Sejak saat itu para pengunjung Batavia mendarat di Tanjung Priok menggunakan kereta api untuk menuju ke dalam kota. Batavia dengan dengan adanya Pelabuhan Tanjung Priok semakin berkembang di berbagai bidang, pembangunan ini berdampak pada perkembangan

mobilitas perekonomian Hindia Belanda (Madjid, 2008:55).

Dengan dikembangkannya Pelabuhan ini Jawa memiliki pelabuhan laut dalam pertama, di mana kapal-kapal dapat bersandar di dermaga, memuat batubara dan menjalani perbaikan di dok kering. Perlu diketahui ada beberapa komoditas ekspor penting dalam transaksi perdagangan di Pelabuhan Tanjung Priok, di antaranya teh, karet, tapioca dan tembakau. Beberapa produk unggulan lainnya yang menjadi komoditas dagang ialah gula, beras, sayuran, coco, kopi, dan minyak kelapa. Bahan-bahan tersebut diantara beberapa bahan pokok yang menjadi komoditas dagang makanan yang diekspor dari Pelabuhan Tanjung Priok. Dalam hal lain di pelabuhan ini juga cukup banyak produksi perkapalan (Rahmawati, 2018:24).

Pelabuhan Tanjung Priok, di Batavia ditetapkan sebagai salah satu pelabuhan embarkasi dan debarkasi haji (*Pelgrims Haven*)

dalam ordonansi pelayaran haji tahun 1898 dan 1922. Selanjutnya semenjak lama diketahui Pelabuhan Tanjung Priok di Batavia menjadi tempat keberangkatan calon jamaah haji dari Jawa, dan Madura, beberapa jamaah dari daerah timur, yang rata-rata persentase antara 75–80% sebelum tahun 1922. Seperti laporan pelabuhan tahun 1921, ada 23.665 jamaah berangkat dari Pelabuhan Tanjung Priok dari total jamaah haji asal Hindia Belanda masa itu yang berjumlah 28.795 jamaah (Madjid, 2008:99).

Pelabuhan yang jaraknya cukup jauh, membuat akses untuk ke pelabuhan para calon jamaah harus menumpang transportasi Kereta api bila menggunakan jalur darat dan harus transit terlebih dahulu di Stasiun Kota Batavia, kemudian turun di Stasiun Tanjung Priok. Apabila melalui jalur laut calon jamaah harus menumpang kapal-kapal KPM untuk menuju pelabuhan, atau ada alternatif lain menggunakan perahu-perahu nelayan melalui sungai atau

pelabuhan lama Batavia melalui kanal Ancol keluar di Dermaga 1 Pelabuhan Tanjung Priok.

Dalam perkembangannya Pelabuhan Tanjung Priok selalu menjadi pelabuhan paling ramai yang dikunjungi perusahaan pelayaran yang juga memfasilitasi pengangkutan jamaah haji menuju Jeddah. Tidak hanya perusahaan-perusahaan kongsi tiga yang dikontrak pemerintah Hindia Belanda untuk mengangkut jamaah haji, bahkan ada beberapa agen perusahaan pelayaran milik swasta yang memfasilitasi pengangkutan jamaah haji, baik milik perseroan Arab maupun Inggris. Di ketahu sejak abad ke-19 tempat yang sering menjadi embarkasi atau debarkasi jamaah haji adalah Pelabuhan Batavia, Singapura, Penang dan Padang. Namun kesibukan pengangkutan jamaah haji lebih banyak di antara dua pelabuhan utama masing-masing negara, Hindia Belanda dengan mengandalkan Tanjung Priok di





wilayah Batavia, sementara Inggris mengandalkan pelabuhan yang telah dibuat tahun 1819 yaitu Singapura (Putuhena, 2007: 83).

Sebagai pelabuhan utama Hindia Belanda pada abad 20 pengawasan kesehatan terus digalakkan karena sebagai pelabuhan pemberangkatan Haji yang ditetapkan dalam ordonansi Haji 1898 dan 1922. Setelah ordonansi Haji 1922 ditetapkan Tanjung Priok bersama beberapa Pelabuhan lainnya seperti: (Makassar, Surabaya, Palembang, Emmahaven, Sabang, Belawan-Deli (*Stb 1927 No.508*), dan Semarang (*Bijblad No.10236,11018,11780*) selain menjadi tempat pemberangkatan jamaah haji juga menjadi tempat pemeriksaan kondisi kesehatan jamaah haji sebelum naik ke kapal haji (Putuhena, 2007:89).

### **3. Pelayanan dan Administratif Perjalanan Haji**

Sudah sejak lama penyelesaian administrasi untuk berangkat haji dari Hindia Belanda

dinilai cukup menyulitkan. Ini tidak lain dampak dari beberapa kebijakan Kolonial yang dinilai mengikat terhadap keinginan calon jamaah Haji lalu berdampak beberapa jamaah memilih kapal atau tempat lain untuk berangkat ke Mekkah. Permasalahan di lapangan tahun 1904 adalah karena uang perjalanan haji yang harus mereka tunjukkan kepada petugas setempat saat di atas kapal dalam jumlah besar itu dianggap menyusahkan. Beberapa calon jamaah bahkan harus meminjam uang terlebih dahulu dengan bunga mahal kepada para broker yang berada di tempat, serta tidak jarang ditemukan menyuap juru tulis atau penjaga keamanan agar proses administrasi berjalan dengan lancar. Kemudian pada tahun 1905, ditetapkan dalam *Stb 1905 No.288* pemerintah menghapuskan ketentuan pemeriksaan besaran uang perjalanan para calon jamaah haji untuk ke Mekkah (Hamid, 2013: 9).

Masalah lainnya adalah saat tertahannya surat jalan jamaah haji, beberapa kejadian yang dilaporkan oleh Konsulat Belanda di Jeddah bahwa banyak calon jamaah haji surat jalannya tertahan oleh agen kapal, sehingga mereka terlantar di Tanjung Priok. Pada bulan September 1909, N.Scheltema seorang Konsul Belanda di Jeddah yang menjabat antara periode 1905-1911 menerangkan permasalahan proses administrasi saat calon jamaah haji hendak melakukan pemberangkatan di Embarkasi haji Tanjung Priok, Batavia untuk berangkat ke Jeddah (Berg, 2010: 19).

Merujuk laporan N.Scheltema, dimana sering ditemukan kasus para jamaah haji yang surat jalannya tidak diberikan langsung oleh agen Haji. Pada pemberangkatan musim haji tahun 1910 bahkan ada beberapa syekh yang meninggalkan calon jamaah haji. Perbuatan Syekh tersebut sangat merugikan jamaah haji

sehingga biaya pengangkutan barang-barang ke Tanjung Priok dan penginapan di bawa lari. Dampaknya kepada jamaah haji adalah yang sudah lama tinggal ditempat berangkat pelabuhan Tanjung Priok, terpaksa harus naik dengan kapal lain, dan berakibat jamaah yang tiba di Jeddah tidak mempunyai data yang lengkap, karena itulah jamaah haji mengajukan keluhannya. Maka pemerintah selanjutnya harus menegaskan agen kapal tidak diperkenankan untuk membawa berkas surat jalan calon jamaah haji, mereka harus segera memberikan surat jalannya. Hal ini juga terjadi di Pelabuhan Embarkasi Padang, Peraturan untuk masalah surat jalan sangat penting untuk mengawasi jumlah calon jamaah Haji (Berg, 2010: 25).

Calon jamaah haji juga sering mendapatkan masalah dengan tiket perjalanan yang sering menjadi permainan calo haji, dalam Ordonansi haji 1898 tidak tercantum tentang ketentuan tiket kapal, oleh



karena itu, calo haji bisa beroperasi dengan bebas. Agen-agen perjalanan yang melakukan praktek percaloan terhadap jamaah Haji sebenarnya telah lama mendapat peringatan dari pemerintah Hindia Belanda, terutama calo-calo yang berdomisili di Singapura (Hurgronje, 1993: 8).

Dalam sejarah perjalanan haji sejak abad ke-19 problem atas penyebaran penyakit endemik dalam aktivitas perkapalan telah menjadi perhatian dunia internasional, umumnya penumpang yang tidak mendapat ruangan karena penuh akibatnya jamaah yang tinggal di atas geladak kapal bahkan dalam gudang kapal lebih sering terkena penyakit menular. Karena itu upaya untuk pencegahan penyakit endemik terus diberlakukan untuk kapal pengangkutan jamaah haji saat di Pelabuhan maupun saat masuk Karantina haji. Di sini peran para Dokter Haji (*Pelgrimsart*) sangat penting karena praktik untuk menjaga kebersihan harus sudah

disosialisasikan baik diatas kapal ataupun saat di Jeddah sebagai bekal jamaah nanti. Peran seorang nahkoda kapal juga sangat dibutuhkan dalam penjagaan kesehatan penumpang selama di Kapal selain peran Dokter Kapal atau Dokter Haji. sebelum berangkat mereka harus disuntik dan selama di kapal harus mendapatkan makanan yang layak (Madjid, 2004: 137).

Di Pelabuhan Hindia Belanda seperti Tanjung Priok, Nahkoda kapal harus bisa menerangkan kepada komisi penguji dari personalia dokter kapal dari mana dia mendapat diploma, lalu dapat menerangkan proses mendapatkan surat keterangan untuk layak berlayar, dan menjelaskan kondisi kapal selama 21 hari berlayar apakah di pelabuhan singgah sudah berjangkit penyakit *pest*, *kolera*, dan penyakit endemik lain. Lalu, dalam kapal apakah ada penumpang yang terjangkit penyakit atau berhubungan dengan Kapal yang berpenyakit.

Hal-hal di atas juga diperbantukan oleh dokter kapal, pada ketentuan tahun 1887, seorang Dokter Haji (*Pilgrimsart*) harus bisa menjaga kesehatan lebih dari 200 jamaah haji dalam suatu kapal saat melakukan perjalanan ke Jeddah. Laporan Konsulat Belanda tahun 1914 di Jeddah memaparkan banyak jamaah haji asal Hindia Belanda yang meninggal di tanah Mekkah diketahui karena kondisi fisik yang kurang baik semenjak berada di pelayaran kapal haji dan saat tiba di Jeddah. Oleh karena itu, Konsulat Belanda mengusulkan kepada Direktur Pengajaran, Keagamaan dan Kerajinan agar menanggulangi permasalahan yang terus terjadi ini (Madjid, 2008: 124).

Pada tahun-tahun berikutnya, kondisi sanitasi kapal-kapal Haji milik Hindia Belanda masih belum memuaskan. Sering kali kejadian meninggalnya jamaah haji saat perjalanan keberangkatan atau kepulangan disebabkan oleh kondisi kapal yang tidak sesuai dengan

faktor-faktor higienis dalam pelayanan kesehatan pada pelabuhan haji di Hindia Belanda. Menurut wartawan harian *Java Bode* yang memberitakan perjalanan haji Bupati Wiranatakoesoema tahun 1924 menuliskan “bahwa perusahaan pelayaran tidak dapat dipersalahkan, tetapi yang jelas memang kapal yang digunakan adalah kapal pengangkut barang”. Kapalkapal haji adalah kapal-kapal pengangkut barang yang dilengkapi akomodasi untuk penumpang. karena bila menggunakan kapal-kapal penumpang, maka biaya karcis bagi penumpang akan menjadi terlalu tinggi. Meskipun ada ketetapan syarat-syarat kapal haji, namun keadaan di atas kapal jauh dari yang di inginkan oleh penumpang tampak seperti pemindahan para penumpang pada waktu pemuatan batu bara di atas kapal, sedangkan sebelum di gunakan oleh para penumpang tempat-tempat itu tidak bersihkan terlebih dahulu kemudian



pengaturan cahaya ventilasi yang tidak selalu efektif dalam dek kapal (Madjid, 2008: 126).

Dalam peristiwa ini dalam kebijakan pelayaran haji sebelumnya tahun 1898 telah diketahui sebelum kapal bertolak pergi ke Jeddah, akan diberikan sertifikat Kapal Haji oleh komisi penguji kapal haji (*de Commissie tot Keuring van Pelgrimsschepen*) sebagai bentuk kelayakan berlayar. Setelah kapal tiba di Stasiun Karantina Kamaran, persyaratan itu diteliti kembali oleh Dinas Kesehatan Internasional yang berkedudukan di Iskandaria. Dalam beberapa kasus badan ini kadang menemukan kapal haji yang berasal dari Hindia Belanda yang tidak memenuhi persyaratan hasil konferensi internasional.

Peningkatan sarana kesehatan atau kelayakan kapal haji sendiri kemudian diperbaiki dalam ordonansi Pelayaran Haji berikutnya yaitu tahun 1922. Dalam ordonansi Haji tahun 1922 di atas kapal harus ada persediaan yang memadai dari

bahan obat-obatan, kain verban, dan sebagainya. Selain itu Juga bahan pembersih kuman dan peralatan lainnya. Untuk obat-obatan dan perban biasanya diperlukan untuk 100 penumpang kelas rendah dalam satukali perjalanan. Untuk obat pembersih kuman-kuman, suntik serum dokter dan instrument alat-alat kesehatan lainnya di berikan secukupnya di atas Kapal. Dan di haruskan ada 2 dokter berijazah yang berada di dalam Kapal untuk menjaga kesehatan lebih dari 1000 penumpang (Putuhena, 2007: 102).

Setelah di tetapkannya Undang-undang baru tentang pelayaran haji tahun 1922 yang sebagian besar aspek fasilitas kesehatan kapal, dalam aplikasinya juga kadang dilanggar. Dalam laporan Snouck Hurgronje tahun 1923 menilai “dalam anggapan perusahaan-perusahaan kapal uap dan Nahkoda serta para dokter yang bekerja sebagai karyawan, menganggap peraturan-peraturan tersebut menyulitkan dan berlebih-

lebih.” Dalam keadaan diam-diam agar tidak ketahuan, kadang mereka yang bertanggung jawab atas penyelenggaraan haji bersama jamaah yang mereka layani kerap melanggar aturan tersebut.

### **Perjalanan Para Haji (Keberangkatan dan Kepulangan) di Jawa**

Pada bagian-bagian terdahulu telah dijelaskan mengenai kompleksitas pembangunan dan penyusunan perjalanan aktivitas ibadah haji di Hindia-Belanda. Pada sub-bab kali ini, akan dijabarkan secara umum mengenai perjalanan ibadah haji yang berlangsung dan dilakukan oleh masyarakat Banten. Upaya perjalanan ibadah haji yang hendak dilaksanakan oleh warga Banten diawali dengan menyimak informasi-informasi yang didapatkan oleh para warga melalui selebaran-selebaran yang diberikan oleh para agen perjalanan.

Selebaran-selebaran tersebut ditempel oleh agen-agen perjalanan dan keberadaannya

menurut sumber hingga mencapai wilayah pelosok-pelosok. Dalam selebaran tersebut terdapat informasi mengenai jadwal pemberangkatan, biaya yang harus dikeluarkan, hingga fasilitas-fasilitas yang dijanjikan oleh agen perjalanan kepada setiap calon jamaah haji (Putuhena, 2007:91).

Melalui selebaran yang disebar, calon jamaah haji akan mendapatkan gambaran mengenai waktu dan pelayanan yang akan didapatkan oleh sang calon, jika hendak berangkat haji dengan menggunakan agen perjalanan tertentu. Dalam hal menentukan agen perjalanan yang hendak dipilih, biasanya diterima oleh para calon haji melalui dua metode. Pertama, mendapatkan rekomendasi melalui kerabat atau kenalan yang sudah lebih dahulu berangkat haji melalui agen perjalanan tertentu. Kedua, mendapatkan rekomendasi melalui elite atau pimpinan satu wilayah tertentu. Biasanya untuk kasus ini informasi didapatkan melalui guru



atau tokoh agama dan pejabat pemerintahan tertentu yang memiliki hubungan dengan biro penyelenggara perjalanan haji (Putuhena, 2007:115).

Setelah mendapatkan dan menentukan agen atau biro perjalanan yang hendak dipilih menjadi fasilitator perjalanan haji, maka sang calon haji memenuhi kebutuhan administratif yang diperlukan oleh agen/ biro perjalanan sebagai data untuk mendapatkan izin perjalanan dari pemerintah kolonial. Berkaitan dengan persyaratan administratif penduduk Banten minimum harus mendapatkan izin untuk melaksanakan ibadah haji melalui aparaturnya pada masa kolonial yang disebut dengan *Wedana*. *Wedana* inilah yang kemudian memberikan izin untuk melaksanakan ibadah haji, dengan tanda bukti berupa kartu pas jalan (Madjid, 2008:136).

Setelah kelengkapan administrasi mengenai perizinan untuk menjalankan ibadah haji,

seorang calon haji wajib menyerahkan persyaratan administrasi tersebut kepada agen perjalanan, disertai pula dengan biaya perjalanan yang harus diselesaikan oleh calon haji. Berkaitan dengan pembiayaan dalam perjalanan ibadah haji, laporan Residen Banten F.G. Putman Creamer menjelaskan bahwa dalam membiayai perjalanan haji yang memakan cukup banyak biaya, Banyak calon jamaah haji yang rela mengorbankan hartabendanya, meminta zakat dan ada pula yang mencari jalan dengan berdagang pakaian (Putuhena, 2007:163).

Menjelang waktu keberangkatan haji yang hampir tiba, umumnya calon jamaah haji yang akan melaksanakan ibadah haji melakukan ritual tradisional. Ritual tradisional yang dimaksud adalah menjalankan kebiasaan yang berlaku dalam masyarakat Banten, ritual tersebut pada masyarakat Banten bernama acara *Wawacan*

*Syekh* atau *Maca Syekh*. Ritual tadisional ini dilakukan agar mendapatkan keselamatan, keberkahan dan keinginannya tercapai. Dengan kata lain, ritual *Maca Syekh* yang mereka lakukan bertujuan meminta keselamatan dan tolak bala.

Pada saat harinya calon jamaah haji harus berangkat ke Batavia menuju Pelabuhan Tanjung Priok untuk berangkat ke tempat karantina, sang calon jamaah haji tersebut diantar oleh para kerabat dan tetangganya hingga ke stasiun kereta api. Hanya sebagian keluarga saja, atau hanya keluarga inti saja yang mengantarkan sang calon jamaah haji hingga ke pelabuhan Tanjung Priok. Suasana pelepasan sang calon jamaah haji sangat diliputi oleh suasana haru, bahkan dapat dikatakan seperti melepas kerabat atau anggota keluarga yang meninggal dunia (Putuhena, 2007:163).

Sebelum benar-benar mengarungi perjalanan ibadah haji

dengan melintasi samudera, para calon jamaah haji diwajibkan oleh pemerintah kolonial untuk mengikuti kegiatan karantina. Kegiatan ini sejatinya dilakukan untuk mengecek tingkat kesehatan sang calon jamaah haji. Kegiatan karantina ini dilakukan di Kepulauan Seribu, dengan pulau Onrust sebagai lokasi untuk mengecek keadaan medis sang calon jamaah haji (Putuhena, 2007:170).

Sementara itu para keluarga akan menanti kedatangan para haji yang baru kembali dari Tanah Suci di Stasiun Kereta Api Serang. Para haji tersebut akan disambut dengan hangat dan haru oleh para saudara, kerabat dan sahabatnya. Suasana penyambutan juga akan bertambah nuasa religi manakala, penyambutan tersebut juga menggunakan tradisi alat musik hadroh yang memainkan kesenian dengan corak Timur Tengah.

### **KESIMPULAN**

Secara umum masyarakat Banten khususnya pribumi Banten





memiliki mata pencaharian sebagai petani, dengan bercocok tanam di areal persawahan. Bercocok tanam padi yang dilakukan oleh para penduduk Banten dengan tiga model yakni irigasi, sawah tadah hujan dan perhumaan kering. Akan tetapi sejak memasuki tahun 1905, dengan dimulainya pembangunan saluran irigasi yang berasal dari ungai Ciujung keadaan kondisi pertanian menjadi semakin baik. Usaha perkebunan karet merupakan usaha yang hanya dimiliki oleh kelompok masyarakat Eropa dan didalam beberapa kesempatan dapat dimanfaatkan oleh penduduk pribumi. Keadaan perekonomian wilayah Banten Selatan yang menghadapkan kepentingan ekonomi perkebunan dan pertanian pribumi dalam bentuk huma, tidak selalu berdampak buruk, Hal tersebut di karenakan ketika harga karet melambung tinggi, perkebunan karet membuka kesempatan besar bagi penduduk untuk menjadi

tenaga kuli sadapan karet hingga pekerjaan gudang dan pengangkutan. Keadaan tersebut memberikan kesempatan bagi penduduk untuk menambah pendapatan dari sektor perkebunan karet. Keadaan ekonomi yang meningkat dalam sektor pertanian, perkebunan hingga perdagangan memberikan kesempatan bagi masyarakat pribumi untuk menjalankan kegiatan ibadah haji. Berdasarkan keuntungan dan pendapatan melalui peningkatan ekonomi di awal abad ke-20, pemerintah kolonial juga mampu membangun infrastruktur ternasportasi yang dapat digunakan untuk mengangkut masyarakat di Hindia-Belanda untuk menjalankan ibadah haji ke Timur Tengah.

Perjalanan ibadah haji pada era kolonial merupakan rangkaian perjalanan yang cukup panjang, dan harus ditempuh oleh setiap individu yang hendak berangkat haji ke Tanah Suci. Hal ini dapat dipahami karena transportasi pada era

kolonial yang digunakan untuk mengangkut para calon jamaah haji belum semodern saat ini (menggunakan pesawat terbang). Pada awal abad ke-20 disaat disaat terjadi peningkatan terhadap jumlah calon jamaah haji yang berasal dari Jawa untuk menjalakan ibadah haji, kebutuhan akan sarana dan prasarana untuk pengangkutan calon jamaah haji yang berasal dari wilayah Jawa dilakukan oleh pemerintah kolonial dengan menggunakan sarana transportasi yang sebelumnya digunakan untuk mengangkut hasil-hasil komoditi perdagangan.

Upaya perjalanan ibadah haji yang hendak dilaksanakan oleh warga di Jawa diawali dengan menyimak informasi-informasi yang didapatkan oleh para warga melalui selebaran-selebaran yang diberikan oleh para agen perjalanan. Persyaratan administrasi dan penyelesaian pendanaan untuk perjalanan ibadah haji, menjadi langkah berikutnya yang harus

diselsaikan oleh calon jamaah haji sebelum berangkat ke tanah suci. Menghadapi keberangkatan menuju Kota Jeddah, para calon jamaah haji diwajibkan untuk mengikuti kegiatan karantina. Hal ini juga berlaku ketika para jamaah haji akan tiba kembali pulang. Bagi para haji yang berasal dari wilayah Banten, perwakilan agen perjalanan hanya mengantarkan para haji tersebut hingga stasiun kereta api di Batavia.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Azra, Azyumardi. (1994). *Jaringan Ulama Timur Tengah dan Kepulauan Nusantara Abad ke-17 dan 18*. Bandung: Mizan.
- Berg, L.W.C van den. (2010). *Orang Arab di Nusantara*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Burhanudin, Jajat. (2012). *Ulama dan Kekuasaan : Pergumulan Elite Muslim dalam Sejarah Indonesia*. Jakarta: Mizan.
- Dhofier, Zamakhsyari. (1984). *Tradisi Pesantren : Studi Tentang Pandangan Hidup Kyai*. Jakarta: LP3ES.
- Hamid, Abdurrahman. (2013). *Sejarah Maritim Indonesia*. Yogyakarta: Ombak.
- Hurgronje, Snouck. (1993). *Tulisan-Tulisan Tentang Islam di*



*Hindia-Belanda Jilid VIII*. Jakarta: INIS.

Kartodirdjo, Sartono. (1966). *The Peasants' Revolt of Banten in (1888): Its Condition, Course, and Sequel*. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff.

\_\_\_\_\_. (1993). *Pengantar Sejarah Indonesia Baru. (1500—1900)*. Jakarta: Gramedia Pustaka.

\_\_\_\_\_. (1992). *Pendekatan ilmu Sosial dalam Metodologi Sejarah*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Gottschlak, Louis .(2006). *Mengerti Sejarah*. Jakarta: UI Press.

Kuntowijoyo. (2004). *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana.

Loir, Henri Chambert, et.al .(2013). *Naik Haji di Masa Silam: Kisah-Kisah Orang Indonesia Naik Haji. (1482—1964)*.Jilid I-III. Jakarta:Kepustakaan Populer Gramedia.

Majid, Dien. (2008). *Berhaji Di Masa Kolonial*. Jakarta: CV Sejahtera

Noer,Deliar. (1982). *Gerakan Moderen Islam di Indonesia. (1900—1942)*. Jakarta: LP3ES.

Putuhena, M.Saleh. (2007). *Historiografi Haji Indonesia*.Yogyakarta: LkiS.

Ricklefs, M.C. (2007). *Sejarah—h Indonesia Modern. (1200—2004)*. Jakarta: Serambi Alam Semesta.

Suminto, Aqib. (19850). *Politik Islam Hindia Belanda*. Jakarta:LP3ES.

Martin Van Bruinessen. *Mencari Ilmu dan Pahala di Tanah Suci:Orang Nusantara Naik Haji*. (Jakarta:Jurnal Ulumul Qur'an, No.5 Vol II, (1990).

M.Dien Madjid. *Aktivitas Travel Haji Firma Al-Segaf & Co di Semenanjung Melayu dalam Arsip Belanda. (1855—1899)*. (Jakarta: Fakultas Adab dan Humaniora UIN Syarif Hidayatullah Jakarta; Jurnal Al-Turas, No.1 Vol IO, Januari. (2004), ISSN:0853-1692.

Rahmawati, Siti. “(Kebijakan Hindia- Belanda Terhadap Haji di Batavia (1870—1920)”. Jakarta: UIN Syarif Hidayatullah .