

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia atau dulunya bernama Nusantara, sebagian besar masyarakatnya menganut agama Islam.¹ Diprediksi umat Islam di wilayah tersebut telah menunaikan ibadah haji ke Tanah Suci sejak awal masuknya Islam ke Nusantara. Namun, belum ditemukan data yang kuat tentang siapa atau berapa banyak, kapan atau bagaimana umat Islam di Nusantara menunaikan ibadah haji untuk mewujudkan rukun Islam yang kelima.²

Ibadah haji merupakan salah satu rukun Islam yang ke lima, di mana ibadah ini dilakukan bagi orang-orang yang mampu baik dari sisi lahiriah, batIndiah, maupun finansial. Pelaksanaan ibadah haji yang dilaksanakan umat Islam memiliki potret peristiwa sejarah yang sangat panjang. Pelaksanaan ibadah haji telah dilakukan sejak zaman Nabi Adam *'alaihis Salam*. Diketahui bahwasanya Allah SWT memerintahkan malaikat Jibril untuk menyampaikan wahyu pada Adam dan Hawa. Sekaligus menunjukan lokasi Ka'bah, maka Jibril menyampaikan wahyu itu dan berkata: "Dirikanlah untuku sebuah bangunan". Setelah Ka'bah selesai dibangun, Allah memerintahkan nabi Adam dan Hawa untuk melaksanakan tawaf, dan Allah berfirman: "Engkau adalah manusia pertama dan ini adalah

¹ Ahmad Syafi'i Ma'arif, *Islam dalam Bingkai KeIndonesiaan dan Kemanusiaan: Sebuah Refleksi Sejarah* (Bandung: Mizan, 2009), hlm. 55.

² Achmad Taqiyudin dkk, *Antara Mekkah dan Madinah*, (Jakarta: Penerbit Erlangga, 2009), hlm. 204.

bangunan yang pertama.”³ Hingga kini pelaksanaan tersebut masih dapat dilakukan umat Islam di seluruh dunia termasuk Indonesia.

Dr. M. Shaleh Putuhena dalam bukunya *Historiografi Haji Indonesia*⁴ menyatakan, sejak abad ke 16 telah ada umat Islam Indonesia yang menunaikan ibadah haji. Kemudian pada abad-abad berikutnya juga umat Islam Indonesia banyak yang pergi haji walaupun melalui perjuangan yang sangat berat. Bahkan, ada di antara mereka yang menempuh perjalanan hingga bertahun-tahun. Saat mereka meninggalkan Indonesia dan berangkat ibadah haji ke Mekkah mereka singgah di Singapura atau di Malaysia. Ketika umat Islam Indonesia sudah ada di tempat tersebut, umat Islam yang memiliki keinginan untuk berhaji ini rela menjadi pekerja kasar. Di antaranya ada yang menjadi tukang kebun, menggarap sawah, dan pekerjaan lainnya hanya untuk satu tujuan, yaitu berkunjung ke Baitullah.

Oleh karena itu perjalanan haji memakan waktu yang cukup lama yaitu 3 sampai 4 tahun. Sedangkan pelayaran yang normal dari Nusantara ke Jeddah memakan waktu 5 sampai 6 bulan. Hal ini dipengaruhi oleh faktor alam, tetapi jika menumpang kapal dari pelabuhan di sekitarnya memakan waktu lebih lama tergantung waktu transit di tiap-tiap pelabuhan untuk

³ Ali Husni Al-Kharbuthli, *Sejarah Ka'bah; Kisah Rumah Suci yang Tak Lapuk Dimakan Zaman*, terj. Fuad Ibn Rusyd, (Jakarta: Tuross Khazanah Pustaka Islam, 2013, Cet. III), hlm. 19-20.

⁴ Dr. M. Shaleh Putuhena, *Historiografi Haji Indonesia*, (Yogyakarta: PT. LKiS Pelangi Aksara, 2007), hlm. 106-107

berganti kapal layar Saudagar Arab yang menuju pelabuhan Jeddah lebih banyak terseia di pelabuhan Singapura.⁵

Sebelum ada kapal api, perjalanan haji menggunakan perahu layar, di mana penggunaan kapal layar ini sangat tergantung kepada musim. Biasanya perjalanan mereka sering berpindah karena menumpang pada kapal dagang. Perjalanan dilalui dengan melewati berbagai pelabuhan di Nusantara ke Aceh, yaitu pelabuhan terakhir di Indonesia yang dijuluki dengan *Serambi Mekkah* untuk menunggu kapal ke India. Kemudian di India mereka mencari kapal yang bisa membawa mereka ke Hadramaut, Yaman atau langsung ke Jeddah. Perjalanan ini memerlukan waktu setengah tahun sekali jalan, bahkan lebih.

Saat melakukan perjalanan untuk pergi haji, mereka berhadapan dengan bermacam-macam bahaya. Tidak jarang perahu yang mereka tumpangi karam dan penumpangnya tenggelam atau terdampar di pantai tak dikenal. Ada juga haji yang semua harta bendanya dirampok bajak laut atau malah dirampok oleh awak perahu sendiri. Saat sudah sampai ke tanah Arab pun belum berarti mereka sudah aman, karena di sana suku-suku Badui sering merampok rombongan yang menuju Makah. Tidak jarang juga wabah penyakit melanda jama'ah haji, di perjalanan maupun di tanah Arab. Naik haji, pada zaman itu, memang bukan pekerjaan ringan.⁶

⁵ Henri Chambert Loir, *Naik Haji di Masa Silam: Kisah-kisah Orang Indonesia Naik Haji 1482-1890, Jilid I*, (Jakarta: Grameia, 2013), hlm. 374-375

⁶ Cerita Rakyat Sulawesi Selatan Mengenai Perjalanan naik Haji Syaikh Yusuf dalam: *Djirong Basang, Riwayat Syekh Yusuf dan Kisah I Makkutaknang dengan Mannuntung*. (Jakarta: Dep. P dan K, Proyek Penerbitan Buku Sastra Indonesia dan Daerah, 1981), hlm. 120-151.

Pada awal abad ke-16, kapal-kapal dagang Nusantara mulai berlayar ke Jazirah Arab melalui jalur perdagangan Samudera Hindia. Saat itu kapal-kapal dagang Nusantara sudah mendukung kapal-kapal pengapalan yang sering digunakan umat Islam ke tanah Hijaz.⁷ Industri galangan kapal nusantara ini berlokasi di Jepara, Banjarmasin, Lawe dan Tanjung Pura. Kapal tersebut bernama Armada Pasai dan Pide Niaga. Dengan demikian, Kapal Saudagar Nusantara telah mendukung armada niaga internasional dan sering digunakan, termasuk untuk mengangkut jemaah haji.

Pada abad ke 17 pelayaran di Samudera India mulai didominasi oleh kapal Niaga Eropa. Jama'ah haji pada masa itu terpaksa harus berpindah kapal pada suatu pelabuhan niaga, karena tidak adanya kapal yang berangkat langsung ke Hijaz. Pada saat itu pula Belanda mulai mengembangkan usaha dagang dengan mendirikan perusahaan dagang yang dikenal sebagai VOC (*Verenigde Oost Indische Compagnie*) tahun 1602.⁸

Ketika Memasuki abad ke 18 pelayaran Nusantara pun mulai lalu lintas antara Samudra Hindia dan mulai didominasi oleh kapal-kapal milik bangsa Eropa di antaranya kapal *Galleon dan Frigate*.⁹ Para calon jama'ah haji merasakan dampaknya terhadap kapal-kapal milik bangsa Eropa tersebut, kadang harus berlayar menggunakan kapal-kapal milik VOC dari Batavia menuju Teluk Aden sebelum para calon jama'ah haji berlabuh ke Jeddah. Situasi ini bermasalah karena kapal milik Belanda

⁷M.Saleh Putuhena, *Op Cit*, hlm. 132

⁸M. Dien Majid, *Berhaji di Masa Kolonial*, (Jakarta: CV. Sejahtera, 2013), hlm.

⁹Larrie D. Fereiro, *Ships and Naval: The Birth Naval Architecture in The Scientific Revolution, 1600-1800*. (London: MIT Press Cambridge, 2007), hlm. 2

dilarang mengangkut jemaah haji berdasarkan keputusan pemerintah Hindia Belanda tanggal 4 Agustus 1716 M.¹⁰

Dengan adanya kebijakan seperti ini bagi para pribumi sangat menyulitkan sekali, kemudian para jama'ah pun berinisiatif sembunyi-sembunyi untuk menumpang kapal-kapal niaga yang dimiliki pemerintah Belanda dari pelabuhan satu ke pelabuhan lainnya, atau menumpang kapal-kapal milik saudagar Arab yang sering memberikan tumpangan.¹¹

Pada tahun 1825, orang-orang Nusantara yang hendak melaksanakan ibadah haji untuk pertama kalinya, menggunakan kapal khusus pengangkut jama'ah haji yang telah diatur oleh Syekh Umar Bugis.¹² Sejak saat itu pengangkutan jama'ah haji dilakukan dengan menggunakan kapal haji milik seorang Syekh. Kemudian pada abad ke 19, jumlah jama'ah haji Nusantara semakin meningkat. Selama ini jama'ah Nusantara menggunakan kapal layar (*zeilschip*) kemudian pada masuknya tahun 1858 mereka menggunakan kapal uap (*stoomschip*). Keadaan inipun ikut dimanfaatkan oleh orang-orang Arab di Batavia sebagai peluang bisnis dengan mengangkut jama'ah haji Nusantara. Orang Arab tersebut membeli sebuah kapal api dari *Firma Besier en Jonkheim* untuk membawa penumpang dari Batavia melalui Padang dan langsung ke Jeddah dengan kapasitas 400 jama'ah.¹³

¹⁰ Johan Eisenberger, *Indie en de Bedevaart naar Mekkah*. (Leiden: M. Dubbeldeman, 1928), hlm. 14

¹¹ Pada tahun 1825 diketahui Syaikh Magbar Al-Bagusi memberikan penumpangan para jama'ah Haji sebanyak 200 orang yang akan berangkat dari Pelabuhan Batavia dengan kapalnya. M. Saleh Putuhena, *Op Cit*, hlm. 134

¹² Syekh Umar Bugis dikenal sebagai orang pertama yang mengangkut para jama'ah haji dengan kapal khusus pada tahun 1825

¹³ M.Saleh Putuhena, *Op Cit*, hlm. 133-134

Sepanjang abad ke 19, ketika masa kapal-kapal layar masih tetap eksis digunakan untuk pelayaran, kemudian secara kapasitas pelayaran sering kesulitan untuk menampung jama'ah haji yang setiap tahun terus bertambah. Ketika Terusan Suez dibuka pada tahun 1869 M, persaingan pedagang pun kala itu semakin meningkat, ditandai berkembangnya kapal uap dan sekaligus menjadi tanda kemajuan transportasi haji berawal dari menggunakan kapal layar kemudian berganti menggunakan kapal uap. Pemerintah kolonial Belanda pada tahun 1873 M, mulai berpartisipasi dalam pengangkutan jama'ah haji. Dengan seiringnya waktu Pemerintah kolonial Belanda pun mulai bekerja sama dengan tiga pelayaran untuk mengangkut para jama'ah haji di antaranya yaitu *Nederland Rotterdamsche Lloyd*, *Ocean*, serta *Ocean Hoiline* (maskapai Inggris).¹⁴

Setelah menggunakan kapal uap atau kapal api, perjalanan untuk beribadah haji menjadi lebih singkat, dengan perjalanan sekitar 20 sampai 25 hari untuk sampai di Jeddah. Akan tetapi, ada juga jama'ah haji Nusantara yang tidak berangkat langsung dari pelabuhan Nusantara ataupun Singapura. Mereka lebih memilih berangkat dari pelabuhan Bombay, Aden atau Suez. Mereka berangkat dengan menggunakan kapal dagang ke Bombay karena kemungkinan mereka berangkat sambil berdagang dan mereka yang berangkat ke Suez atau Aden

¹⁴ Untuk menguasai pengapalan atas saingannya saat itu yaitu Inggris dan Arab. hal ini pemerintah ikut terjun dalam dunia bisnis pengangkutan jama'ah haji, melalui perusahaan pelayaran milik Kongsi Tiga yaitu *Rotterdamsche Llyod*, *Mij Nederland*, dan *Mij Ocean* tahun 1873 M. dalam buku M. Dien Majid. *Berhaji Masa Kolonial*. (Jakarta: CV. Sejahtera, 2008), hlm. 54-56

menggunakan kapal pos,¹⁵ karena kapal yang mereka tumpangi bukan kapal haji maka bisa saja terjadi keterlambatan tiba di Jeddah.¹⁶

Dari uraian yang telah dijelaskan di atas, penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam mengenai transportasi yang digunakan jama'ah haji dan perkembangan pasca dibukanya Terusan Suez tahun 1869-1900. Ini menjadikan satu hal yang menarik untuk dikaji dalam bentuk penelitian dengan judul **“Perkembangan Transportasi Haji Indonesia Pasca Pembukaan Terusan Suez Tahun 1869-1900”**.

B. Rumusan Masalah

Bagian ini ditunjukkan untuk memberikan penjelasan mengenai ruang lingkup supaya memfokuskan penelitian, sehingga peneliti mempunyai acuan atau landasan yang jelas ketika melakukan penelitian juga memberikan batasan ruang lingkup yang akan diteliti.¹⁷ Secara umum peneliti berusaha untuk mengetahui perkembangan transportasi haji Indonesia pasca pembukaan Terusan Suez 1869-1900.

Secara spesifik berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka muncul permasalahan yang akan dibahas dalam kajian ini dapat dijabarkan melalui bentuk pertanyaan-pertanyaan sebagai berikut:

¹⁵ Menurut KBBI Kapal Pos adalah kapal yang khusus untuk mengangkut surat pos dan benda pos lainnya.

¹⁶ Iin Hindasah, Amung Ahmad, *Jurnal Transportasi Jama'ah Haji*, (Bandung: Universitas Islam Negeri Gunung Jati, 2018), hlm. 3

¹⁷ Afrizal, *Metode Penelitian Kualitatif: Sebuah upaya mendukung penggunaan penelitian Kualitatif dalam berbagai disiplin ilmu*, (Depok: RajaGrafindo Persada, 2019), hlm. 115

1. Bagaimana sejarah transportasi haji Indonesia sebelum pembukaan Terusan Suez tahun 1869?
2. Bagaimana perkembangan transportasi haji Indonesia setelah dibukanya Terusan Suez tahun 1869 sampai 1900?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini merupakan target yang ingin dicapai melalui serangkaian penelitian yaitu memberikan informasi mengenai sejarah transportasi ibadah haji pada masa kolonial. Adapun tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui sejarah transportasi haji Indonesia sebelum pembukaan Terusan Suez tahun 1869.
2. Untuk mengetahui perkembangan transportasi haji Indonesia setelah dibukanya Terusan Suez tahun 1869 sampai 1900.

D. Batasan Masalah

Pembatasan suatu masalah digunakan untuk menghindari adanya penyimpangan maupun pelebaran pokok masalah agar penelitian lebih terarah dan memudahkan dalam pembahasan sehingga tujuan penelitian akan tercapai. Beberapa batasan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Informasi disajikan temporal (waktu) mengenai penelitian ini yakni tahun 1869-1900. Tahun 1869 dipilih karena pada tahun ini awal dibukanya Terusan Suez, ditandai dengan persaingan dagang yang semakin meningkat dan juga perubahan dari kapal layar ke kapal uap. Kemudian tahun 1900 dipilih karena pada saat itu merupakan

puncak dari kemajuan transportasi yang mengantar para jama'ah haji Indonesia pergi ke Jeddah.

2. Luasan spasial (lokasi) berpusat di Terusan Suez. Penulis memilih Terusan Suez karena merupakan jalur utama bagi calon jemaah haji Indonesia ke Jeddah dan lebih mudah dijangkau.

E. Tinjauan Pustaka

Setelah melakukan penelitian dari berbagai sumber, akhirnya penulis menemukan beberapa penelitian yang menjadi pembanding dan acuan. Hal ini dilakukan dengan tujuan agar penelitian yang dilakukan penulis tidak sama atau menghindari anggapan adanya tindakan plagiarisme. Berikut adalah penelitian terdahulu yang penulis dapatkan:

1. *“Pelaksanaan Ibadah Haji Abad Ke 19 dan Dampaknya Terhadap Perlawanan Rakyat Kepada Kolonialisme Belanda”* merupakan skripsi jurusan Sejarah Kebudayaan Islam IAIN Syekh Nurjati Cirebon tahun 2017 yang ditulis oleh Istiqomah yang menjelaskan mengenai pelaksanaan ibadah haji pada masa kolonial abad ke-19 dan dampak pelaksanaan ibadah haji bagi perlawanan terhadap kolonialisme Belanda. Adapun yang membedakan dengan skripsi ini ialah variabel yang digunakan berbeda.
2. *“Perjalanan Haji Indonesia di Masa Kolonial”* merupakan artikel Qalamuna, Institut Agama Islam Sunan Giri (INSURI) Ponorogo Vol. 10, No. 2, Juli - Desember 2017 yang ditulis oleh Dawam Multazamy Rohmatulloh, artikel ini menjelaskan tentang dinamika haji Indonesia pada masa penjajahan. Panjang durasi perjalanan, tantangan berat, dan

mahalnya biaya perjalanan merupakan “biaya” untuk dibayar oleh para peziarah di masa lalu. Adapun yang membedakan penulisan ini adalah penulis variabel yang diteliti karena penelitian ini lebih memfokuskan mengenai pengelolaan ibadah haji dan transportasi yang digunakan pada saat itu.

3. *“Historiografi Manajemen Haji di Indonesia: Dinamika Dari Masa Kolonial Hingga Kemerdekaan”* merupakan artikel sejarah Prodi Manajemen Dakwah, Fakultas Dakwah dan Komunikasi, UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta, Vol. 6 No. 1, Januari - Juni 2020 yang di tulis oleh Muhammad Irfai Muslim, artikel ini menjelaskan tentang perkembangan ibadah haji dari masa kolonial hingga era reformasi, dan juga peran pemerintah dalam perbaikan haji setiap tahunnya, demi mencapai suatu layanan yang diidam-idamkan oleh masyarakat sesuai dengan harapan dengan memperhatikan asas pembinaan, pelayanan, dan perlindungan kepada jama'ah haji. Adapun yang membedakan penulisan ini adalah penulis variabel yang diteliti karena penelitian ini lebih memfokuskan mengenai pengelolaan ibadah haji dan transportasi yang digunakan pada saat itu.
4. *“Pelayaran Angkutan Jama'ah Haji di Hindia Belanda (Tahun 1911-1930)”* merupakan artikel Al-Turas Mimbar Sejarah, Sastra, Budaya, dan Agama - Vol. XXII No.1, Januari 2016 yang ditulis oleh Ahmad Fauzan Baihaqi. Artikel ini menjelaskan sebuah ironi terkait dengan kebijakan pemerintah kolonial terkait dengan aturan

transportasi yang termuat dalam Ordonansi Haji tahun 1898 – 1922 yang menekankan pada aspek kesehatan fasilitas ibadah. Pembahasan terkait transportasi ibadah haji ini menunjukkan bahwa Pemerintah Hindia Belanda sebenarnya tidak memberikan pelayanan dalam perjalanan ibadah haji, kecuali hanya mementingkan aspek ekonomi saja. Kesimpulan ini diambil berdasarkan fakta bahwa banyak jama'ah haji yang sakit dan meninggal dalam kapal angkutan milik pemerintah Hindia Belanda. Kapal ini tidak dilengkapi fasilitas yang memadai dan kabin yang tidak layak untuk perjalanan jauh. Adapun yang membedakan penulisan ini adalah penulis variabel yang diteliti karena penelitian ini lebih memfokuskan mengenai pengelolaan ibadah haji dan transportasi yang digunakan pada saat itu.

5. *“Transportasi Jama'ah Haji Masa Kolonial Abad 19”* merupakan artikel sejarah Historia Madania Vol. 2 No. 2 Universitas UIN Sunan Gunung Djati Bandung tahun 2018 yang ditulis oleh Iin Hinasah, dan Amung Ahmad SM. Dari penelitian ini dapat diketahui bahwa pemerintah Hindia Belanda memberikan fasilitas transportasi untuk jama'ah haji Nusantara pada saat itu dikhususkan untuk kepentingan ekonomi semata. Kebijakan haji dilakukan sebagai upaya untuk memperkecil peningkatan jumlah jama'ah haji dan untuk mengawasi para jama'ah agar tidak mengganggu legitimasi politik pemerintah kolonial Hindia Belanda. Transportasi peziarah ketika abad 19 menggunakan berupa kapal layar yang kemudian ketika pertengahan abad ke 19 diganti menggunakan kapal uap.

F. Landasan Teori

1. Perkembangan Transportasi

Perkembangan mengacu pada sesuatu hal yang menjadi “tampil berbeda”. Konsep tersebut menjadi penting dalam sejarah karena mengingat hakikat dalam sejarah yakni perubahan atau perkembangan. Seorang futuris ternama Amerika Serikat, Alvin Toffler mengemukakan bahwa perubahan atau perkembangan bukan sekedar penting dalam kehidupan, namun perkembangan itu sendiri adalah kehidupan.¹⁸ Perkembangan sangat erat kaitannya dengan waktu. Perspektif waktu merupakan hal yang sangat penting dalam sejarah. Sehingga perspektif waktu dalam sejarah adalah waktu lalu, kini, dan yang akan datang.¹⁹

Pengertian transportasi diambil dari kata *transportation* yang dalam bahasa Inggrisnya berarti angkutan, merupakan suatu alat untuk melakukan pekerjaan tersebut. Atau bisa disebut juga suatu proses untuk perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya yang menggunakan alat bantu kendaraan darat, laut, maupun udara, baik umum atau pribadi dengan menggunakan mesin atau bukan menggunakan mesin.²⁰

Suatu barang atau komoditi yang mempunyai nilai menurut tempat dan waktu dapat menjadikan barang atau komoditi tersebut berguna menurut waktu dan tempat

¹⁸ Kuntowijoyo. *Pengantar Ilmu Sejarah*. (Yogyakarta: Benteng, 1995), hlm. 98

¹⁹ Kuntowijoyo. *Penjelasan Sejarah*. (Yogyakarta: Tiara Wacana, 2008), hlm. 3

²⁰ Maringan Masry Simbolon, *Ekonomi Transpotasi*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003), hlm. 2

apabila barang tersebut dipindahkan dari suatu tempat ke tempat lain (dalam hal ini menggunakan angkutan). Ada dua kategori transportasi, kategori pertama adalah transfer alat produksi dan produk melalui transportasi. Kedua, mengangkut penumpang dari satu tempat ke tempat lain.²¹

Perkembangan transportasi mengenai fungsinya ialah dapat menciptakan guna tempat (*place unility*) dan guna waktu (*time unility*), yang bisa memindahkan barang dan manusia ke tempat yang berbeda jadi dapat memiliki kegunaan yang lebih besar, kemudian menyangkut dalam muatan waktu yang lebih besar, lalu manfaat (*benefit*) dalam bidang ekonomi, sosial maupun politik.²² Dalam perkembangannya, manfaat ekonomi dari transportasi dapat dilihat sebagai berikut:

- a) Transportasi yang aman didukung oleh fasilitas yang cukup, yang bisa memperluas pasar. Pasar penjualan barang yang luas memiliki arti barang-barang yang dipasarkan dapat lebih banyak, hal ini akan membuat keuntungan yang lebih banyak bagi produsen.
- b) Transportasi yang lancar dapat menimbulkan harga pasar yang stabil. Kekurangan barang-barang yang dipasarkan (*exess demand*), di suatu daerah dimana tingkat harga adalah tinggi (mahal) akan iatasi oleh pengiriman barang dari daerah lain yang berlebihan

²¹ M. N. Nasution, *Manajemen Transportasi*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2015), hlm. 6

²² Sakti Adji Sasmita, *Perencanaan Struktur Transportasi Wilayah*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2012), hlm. 11-13

(*excess supply*), dimana tingkat harga barang lebih rendah murah.

- c) Transportasi yang lancar mendorong daerah-daerah yang memiliki potensi sumber daya ekonomi yang berbeda-beda akan melakukan spesialisasi produksi barang/komoditas unggulannya.
- d) Transportasi yang lancar dapat meningkatkan keterhubungan dan kerjasama antar daerah/wilayah. Kondisi dan potensi sumber ekonomi daerah-daerah sangat bervariasi satu sama lain sehingga tidak semua barang kebutuhan dapat diproduksi sendiri oleh masing-masing daerah.

Dalam perkembangan transportasi, manfaat sosial dari pelayanan jasa transportasi yaitu:

- a) Transportasi yang lancar dan luas dapat memberikan manfaat dalam pelayanan kesehatan dan pelayanan pendidikan secara efektif dan dapat menjangkau wilayah pelayanan yang merata ke setiap daerah, sehingga berbagai bagian wilayah dapat menikmati pelayanan kesehatan dan pelayanan pendidikan.
- b) Transportasi yang lancar mampu memperbanyak saling tukar pengetahuan melalui pengiriman buku-buku pelajaran dan ilmu pengetahuan dari negara-negara maju ke negara berkembang dengan cepat dan mudah serta mengikuti perkembangan dan kemajuan negara-negara maju.
- c) Transportasi yang lancar juga dapat memperoleh persatuan masyarakat dan bangsa melalui

penyelenggaraan acara-acara kenegaraan yang dapat mempererat tali silaturahmi dan pada akhirnya dapat berkontribusi mewujudkan persatuan dan kesatuan.

- d) Transportasi yang lancar dan berkapasitas dapat digunakan untuk mengirim bantuan kepada masyarakat di daerah yang terkena bencana alam.

Dalam perkembangan transportasi, manfaat politik dari transportasi antara lain:

- a) Membantu administrasi dan manajemen pemerintahan secara efektif. Contohnya dalam penerapan berlakunya hukum secara nasional sesuai dengan undang-undangan yang berlaku.
- b) Mewujudkan keamanan dan pertahanan negara terhadap gangguan dalam negeri ataupun luar negeri.

2. Haji

Haji menurut etimologis adalah berasal dari kata *qashdu* (maksud, niat, menyengaja), sedangkan kata umrah berarti ziarah. Secara terminologis, haji bermaksud (menyengaja) menuju Baitullah dengan cara dan waktu yang telah ditentukan. Dari pengertian tersebut dapat dipahami bahwa haji dan umrah untuk melakukan kewajiban ziarah ke Baitullah karena Allah.²³

Adapun syarat wajib haji yaitu²⁴ baligh, anak kecil tidak diwajibkan berhaji, baik yang sudah *mumayyiz* atau belum, kemudian berakal, ulama mazhab sepakat bahwa

²³ Al-Quran Surat Al-Baqarah ayat 196

²⁴ Muhammad Jawad Mughniyah, *Fiqh Lima Mazhab; Ja'fari, Hanafi, Maliki, Syafi'i, Hambali*, terj. Masykur, A.B., Afif Muhammad dan Idrus Al-Kaff. (Jakarta: Lentera, cet. 26 2010), hlm. 205-209

orang gila tidak wajib untuk melaksanakan haji. Lalu bisa atau mampu. Ulama sepakat jika bisa atau mampu itu sebagai syarat wajib haji namun ada perbedaan pendapat mengenai bisa atau mampu itu sendiri.

Di samping napak tilas nabi Ibrahim as sekaligus tamu Allah akan terikat dengan perintahnya. Tamu-tamu yang hadir diminta untuk menggunakan pakaian *ihram*, *tawaf*, *sa'i*, *wukuf* di Arafah, menyembelih kurban, dan melempar jumrah dan lain-lain.²⁵ Ibadah haji merupakan safar ruhani menuju Allah. Sebagai tamu-tamu Allah harus menjaga adab-adab batiniyah. Imam Al-Ghazali menyebutkan ada beberapa etika dalam berhaji, di antaranya:²⁶

- a) Berhaji dengan harta yang halal
- b) Tidak boros membelanjakan hartanya untuk makan dan minuman.
- c) Meninggalkan segala akhlak yang tercela.
- d) Memperbanyak jalan
- e) Berpakaian sederhana
- f) Bersabar ketika menerima musibah.

Makna ibadah haji merupakan suatu tindak *mujahadah* (upaya jiwa yang sungguh-sungguh) untuk memperoleh kesadaran *musyahadah* (penyaksian). Sedangkan *musyahadah* sebagai titik orientasi dari segala prosesi tersebut, yakni tercapainya kondisi percintaan (*hubb*) antara

²⁵ Ghafur, Waryono Abdul, *Tafsir Sosial Menialogkan Teks dengan Konteks*, (Yogyakarta: eLSAQ Press), hlm. 249

²⁶ Jalaludin Rakhmat, *Meraih Cinta Ilahi Pencerahan Sufistik*, (Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 1999), hlm. 180

hamba dengan Sang Khalik. Ketika *musyahadah* tercapai, maka yang terlihat di segala penjuru yang ada adalah “wajah” Tuhan. Dalam perspektif sufi kekuatan ke-aku-an akan lebur dalam ke-Maha-hadir-an Tuhan. Simbol-simbol tidak lagi menjadi penting dan puji-pujian manusia tidak lagi bermakna.²⁷

G. Metode Penelitian

Tujuan dari penelitian ini ialah untuk tercapainya penulisan sejarah, maka upaya merekonstruksi masa lampau dari objek yang diteliti ini ditempuh melalui metode penulisan sejarah. Adapun metode penelitian yang digunakan berupa pengumpulan sumber (*heuristic*), verifikasi (kritik sumber), interpretasi, dan juga historiografi.²⁸

1. Pengumpulan Sumber (Heuristik)

Heuristik meruakan perjalanan awal dalam penelitian sejarah untuk mencari dan mengumpulkan sumber-sumber data yang berkaitan dengan masalah yang diteliti.²⁹ Heuristik atau pengumpulan data juga dapat diartikan sebagai teknik, seni, bukan sains. Oleh karena itu, tidak ada aturan umum untuk metode heuristik. Pengumpulan sumber biasanya merupakan teknik penemuan, pemrosesan, pembuatan bibliografi atau klasifikasi catatan-catatan.³⁰

²⁷ Istianah, *Prosesi Haji dan Maknanya*, (STAIN Kudus: Jurnal Akhlak dan Tasawuf Volume 2 Nomor 1 2016), hlm. 43

²⁸ Dudung Abdurrahman, *Metode Penelitian Sejarah*, (Jakarta: Logos Wacana Ilmu, 1999), hlm. 44

²⁹ Anwar Sanusi, *Pengantar Ilmu Sejarah*. (Cirebon: Syekh Nurjati Press, 2013), hlm. 138

³⁰ Dudung Abdurrahman, *Op Cit*, hlm. 64

Menurut bentuknya, sumber sejarah dibagi menjadi tiga bentuk yaitu tulisan, visual dan juga lisan. Dalam bentuk tulisan, yaitu keterangan/fakta-fakta yang jelas seperti dokumen-dokumen, tulisan di dinding gua serta prasasti. Kemudian lisan, yakni keterangan dari pelaku atau saksi sejarah. Sumber ini adalah sumber pertama yang menciptakan sumber sejarah. Namun kelemahannya adalah sumber itu terbatas tergantung pada ingatan, kesan dan interpretasi penutur. Lalu visual, yaitu bukti sejarah yang berbentuk benda atau yang dapat dilihat oleh panca indera, seperti artefak, gambar, dan sebagainya.³¹

Pengumpulan sumber yang dilakukan berupa studi pustaka terhadap sumber berupa buku-buku referensi yang diperoleh dari buku milik pribadi, perpustakaan 400 Kota Cirebon, Perpustakaan IAIN Syekh Nurjati Cirebon, dan artikel yang terkait dengan perkembangan transportasi haji setelah dibukanya Terusan Suez tahun 1869-1900.

2. Verifikasi (Kritik Sumber)

Kritik terhadap sumber sejarah merupakan upaya untuk memperoleh keaslian dan kredibilitas sumber. Adapun caranya adalah dengan mengkritik. Kritik berarti kerja intelektual dan rasional mengikuti metodologi sejarah untuk mendapatkan objektivitas peristiwa.³²

Meski telah diakui banyak buku yang membahas permasalahan haji, namun setelah tahap pengumpulan

³¹ Qurotu Aini, *Peran Christian Snouck Horgronje Terhadap Kebijakan Politik Islam Hindia Belanda (1889-1906)*, (Skripsi) (Cirebon: IAIN Syekh Nurjati), 2015, hlm. 9

³² Suhartono W Pranoto, *Teori dan Metodologi Sejarah*, (Yogyakarta: Graha Ilmu. 2010), hlm. 35

sumber. Sumber daya yang ditemukan banyak, namun penulis harus memilih sumber terkait mana yang dapat digunakan sebagai referensi. Beberapa buku ditemukan membahas tentang haji, tetapi pada waktu yang berbeda, yang berarti sumbernya tidak ada hubungannya dengan digunakan sebagai referensi.

3. Interpretasi

Interpretasi adalah menguraikan fakta-fakta sejarah serta mengkorelasikan dengan masalah yang sedang ada sekarang. Setiap penafsiran yang diberikan pastilah memiliki perbedaan, dalam hal ini penulis berusaha untuk memberikan warna sendiri agar berbeda dengan data-data sejarah yang sudah ada.³³ Dalam tahapan ini metode yang digunakan ialah menganalisa atau menguraikan dan kemudian sintesis yaitu menyatukan sumber. Penulis memberikan penafsiran dengan menganalisis informasi yang didapatkan, setiap paragraf dilengkapi kutipan-kutipan dari setiap sumber yang kemudian menambahkan analisis terhadap informasi yang dipaparkan.

4. Historiografi

Historiografi merupakan langkah terakhir untuk menuju garis finis yang dilalui oleh para sejarawan atau para penulis kisah sejarah yang berpegang teguh pada metode penelitian sejarah untuk kemudian dapat menyelesaikan penulisannya.³⁴ Yaitu dengan menghimpun semua informasi yang diperoleh dari sumber-sumber yang

³³ Sulasman, *Op Cit*, hlm. 146

³⁴ Aditia Muara Padiatra, *Ilmu Sejarah Metode dan Praktik*, (Gresik: Jendela sastra Indonesia Press, 2020), hlm. 92

diverifikasi, kemudian mencantumkan pernyataan atau analisis penulis yang bertujuan memberi warna pada skripsi ini untuk menghasilkan sebuah data yang dianggap valid dan bertanggung jawab.

H. Sistematika Penulisan

Agar penyusunan skripsi ini lebih sistematis, jelas dan terarah, maka dalam penyusunannya akan dibagi ke dalam beberapa bab, dan masing-masing babnya terdiri dari beberapa sub-bab.

Bab I Pendahuluan yang terdiri dari sub-bab yaitu: Latar Belakang Masalah, Batasan dan Rumusan Masalah, Tujuan, Manfaat, Landasan Teori, Tinjauan Pustaka, Metode Penelitian dan Sistematika Penulisan.

Bab II memaparkan sejarah Terusan Suez. Dalam bab ini akan menjelaskan mengenai latar belakang dibuatnya Terusan Suez, proses pembuatan, dan juga perkembangan Terusan Suez dari 1869-1900.

Bab III memaparkan sejarah transportasi haji Indonesia tahun 1869-1900. Dalam bab ini akan dibahas mengenai sejarah transportasi haji masa kolonial, dan kebijakan transportasi haji masa kolonial sebelum dibukanya Terusan Suez.

Bab IV memaparkan perkembangan transportasi haji Indonesia setelah dibukanya Terusan Suez tahun 1869-1900. Dalam bab ini akan dijelaskan pengaruh pembukaan Terusan Suez terhadap perkembangan transportasi haji.

BAB V akan berisi kesimpulan dan saran dari seluruh isi skripsi dijelaskan dengan menggambar poin-poin, sistematisasi dan korelasi dari bab-bab yang ada, kesimpulan ini akan menjadi jawaban dari rumusan masalah yang telah dibuat dalam bab pertama.