

**DAMPAK PEMBANGUNAN JALUR KERETA API SUMATERA  
SELATAN TERHADAP PEREKONOMIAN  
DI SUMATERA SELATAN**

**(Skripsi)**

**Oleh**

**Yustikaningtyas Rohmanto**

**NPM 1613033006**



**FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN  
UNIVERSITAS LAMPUNG  
BANDAR LAMPUNG  
2022**

## ABSTRAK

### DAMPAK PEMBANGUNAN JALUR KERETA API SUMATERA SELATAN TERHADAP PEREKONOMIAN DI SUMATERA SELATAN

Oleh:

**YUSTIKANINGTYAS ROHMANTO**

Pembangunan kereta api di Sumatera Selatan oleh perusahaan Staatsspoorwegen menimbulkan adanya dampak bagi perkembangan daerah Sumatera Selatan dalam hal ini, secara ekonomi. Penulisan skripsi ini menggunakan metode penelitian historis. Terdapat langkah-langkah yang dilalui penulis dengan menggunakan metode penelitian historis. Pertama, *Heuristik*, yakni menghimpun jejak-jejak masa lampau (data sejarah). Kedua, *Kritik Sumber*, dengan melakukan kegiatan meneliti sumber-sumber sejarah baik eksternal maupun internal. Ketiga, *Interpretasi*, yaitu penafsiran atas fakta-fakta sejarah yang dikembangkan menjadi kesatuan yang utuh dan bermakna logis. Keempat, *Historiografi*, dalam bentuk karya sejarah. Data-data yang dikumpulkan telah di evaluasi, di verifikasi serta mensintesis bukti-bukti untuk menegakkan fakta dan memperoleh kesimpulan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dampak pembangunan kereta api di Sumatera Selatan pada bidang ekonomi adalah adanya perekrutan pekerja dalam pembangunan tersebut. Pembangunan ini menyebabkan lebih majunya lagi wilayah Palembang dikarenakan peningkatan daya distribusi pada komonditas yang diusahakan oleh pemerintah kolonial Belanda

**Kata Kunci:** Kereta api, *staatsspoorwegen*, Sumatera Selatan.

**DAMPAK PEMBANGUNAN JALUR KERETA API SUMATERA  
SELATAN TERHADAP PEREKONOMIAN  
DI SUMATERA SELATAN**

Oleh

*Yustikaningtyas Rohmanto*

Skripsi

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar  
SARJANA PENDIDIKAN**

Pada

**Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial  
Program Studi Pendidikan Sejarah  
Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan**



**FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN  
UNIVERSITAS LAMPUNG  
BANDAR LAMPUNG  
2022**



**Judul Skripsi** : **DAMPAK PEMBANGUNAN JALUR KERETA  
API SUMATERA SELATAN TERHADAP  
PEREKONOMIAN DI SUMATERA SELATAN**

**Nama Mahasiswa** : **Yustikaningtyas Rohmanto**

**Nomor Pokok Mahasiswa** : **1613033006**

**Program Studi** : **Pendidikan Sejarah**

**Jurusan** : **Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial**

**Fakultas** : **Keguruan dan Ilmu Pendidikan**



**1. MENYETUJUI**  
**Komisi Pemimbangan**

**Pembimbing I**

**Suparman Arif, S.Pd., M.Pd.**  
**NIP. 19811225 200812 1 001**

**Pembimbing II**

**Nur Indah Lestari, S.Pd., M.Pd.**  
**NIP. 19900721 201903 2 020**

**2. MENGETAHUI**

**Ketua Jurusan Pendidikan  
Ilmu Pengetahuan Sosial**

**Drs. Tedi Rusman, M.Si.**  
**NIP. 19600826 198603 1 001**

**Ketua Program Studi  
Pendidikan Sejarah**

**Suparman Arif, S.Pd., M.Pd.**  
**NIP. 19811225 200812 1 001**



**MENGESAHKAN**

**1. Tim Penguji**

**Ketua : Suparman Arif, S.Pd., M.Pd.**

**Sekretaris : Nur Indah Lestari, S.Pd., M.Pd.**

**Penguji  
Bukan Pembimbing : Drs. Maskun, M.H.**

**2. Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan**



**Prof. Dr. Patuan Raja, M.Pd.**  
**NIP. 19590722 198603 1 003**

**Tanggal Lulus Ujian Skripsi : 26 Juli 2022**



## SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

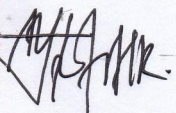
Nama : Yustikaningtyas Rohmanto  
NPM : 1613033006  
Program Studi : Pendidikan Sejarah  
Jurusan : Pendidikan IPS  
Fakultas : FKIP UNILA  
Alamat : Desa Kalisari, Dusun Kaliasin 1 Kec. Natar,  
Lampung Selatan

Dengan ini menyatakan bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi, dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebut dalam daftar pustaka.

Bandar Lampung, 26 Juli 2022

Hormat Saya,



  
Yustikaningtyas Rohmanto  
NPM: 1613033006

## RIWAYAT HIDUP



Penulis dilahirkan di Bekasi pada tanggal 19 Agustus 1998, sebagai anak pertama dari dua bersaudara, lahir dari Bapak Yuli Rohmanto dan Ibu Suherlina.

Penulis menempuh Pendidikan Taman Kanak-Kanak (TK) Islam Tiara Aksara diselesaikan tahun 2004, Sekolah Dasar Negeri (SDN) 2 Merak Batin diselesaikan pada tahun 2010, Sekolah Menengah Pertama Negeri (SMPN) 1 Natar diselesaikan pada tahun 2013, dan SMA Al-Kautsar Bandar Lampung diselesaikan pada tahun 2016.

Tahun 2016, penulis diterima melalui jalur SNMPTN dan terdaftar sebagai mahasiswa Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial FKIP UNILA Program Studi Pendidikan Sejarah. Selama menempuh perkuliahan, penulis aktif dalam kegiatan organisasi FOKMA. Pada tahun 2019 penulis mengabdikan diri dalam KKN-PPL FKIP Unila di Desa Negeri Agung, Kecamatan Negeri Agung, Kabupaten Way Kanan selama 55 hari

## **MOTTO**

Let's make a magic spell from your tears, so there will  
be no more tears

Runaway, TXT



## **PERSEMBAHAN**

DENGAN KERENDAHAN HATI DAN RASA SYUKUR,  
KUPERSEMBAHKAN SEBUAH KARYA KECIL INI SEBAGAI TANDA  
CINTA, BAKTI DAN KASIHKU KEPADA:

KEDUA ORANG TUA KU BAPAK YULI ROHMANTO DAN IBU  
SUHERLINA YANG TELAH MENEMPA PUTRINYA DENGAN SETIAP  
TETES KERINGAT, DARAH, DAN AIR MATA. DENGAN PENUH KASIH  
SAYANG, PENGORBANAN DAN KESABARAN. SERTA YANG SELALU  
MEMBIMBING DAN MENDOAKAN KEBERHASILAN PUTRINYA.  
SUNGGUH SEMUA YANG BAPAK DAN IBU BERIKAN TAK MUNGKIN  
TERBALASKAN.

ALMAMATER TERCINTA, UNIVERSITAS LAMPUNG

## SANWACANA

Alhamdulillah Puji Syukur penulis ucapkan kehadiran Allah SWT atas berkat rahmat, hidayah dan karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan baik. Skripsi dengan judul “*Kereta Api Sumatera Selatan Dan Perkembangan Kertapati*” adalah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Pendidikan pada Program Studi Pendidikan Sejarah, Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Univeritas Lampung.

Dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Patuan Raja, M.Pd., selaku Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
2. Bapak Prof. Dr. Sunyono, M.Si., selaku Wakil Dekan I Bidang Akademik dan kerjasama Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
3. Bapak Drs. Supriyadi, M.Pd., selaku Wakil Dekan II Bidang Keuangan Umum dan Kepegawaian Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
4. Ibu Dr. Riswanti Rini, M.Si., selaku Wakil Dekan III Bidang Kemahasiswaan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
5. Bapak Drs. Tedi Rusman, M.Si., Ketua Jurusan Ilmu Pengetahuan Sosial Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
6. Bapak Suparman Arif, S.Pd., M.Pd. selaku Ketua Program Studi Pendidikan Sejarah sekaligus Pembimbing I skripsi penulis, terima kasih Bapak atas ilmu, bimbingan dan didikan yang telah diberikan kepada penulis selama menjadi mahasiswa di Program Studi Pendidikan Sejarah



7. Ibu Nur Indah Lestari, S.Pd., M.Pd., sebagai Pembimbing II skripsi penulis, terima kasih Ibu atas segala saran, bimbingan dan kepeduliannya selama penulis menjadi mahasiswa di Program Studi Pendidikan Sejarah Universitas Lampung.
8. Bapak Drs. Maskun, M.H. selaku Penguji Skripsi Penulis, terimakasih bapak atas segala saran, bimbingan dan kepeduliannya selama penulis menjadi mahasiswa di Program Studi Pendidikan Sejarah.
9. Bapak dan Ibu Dosen Program Studi Pendidikan Sejarah: Dr. Risma Margaretha Sinaga, M.Hum., Drs. Syaiful M., M.Si., Yustina Sri Ekwandari, S.Pd., M.Hum, Drs. Ali Imron, M.Hum, dan semua dosen yang tidak bisa saya sebutkan satu persatu, juga para pendidik di Unila pada umumnya yang telah memberikan ilmu pengetahuan kepada penulis selama menjadi mahasiswa di Program Studi Pendidikan Sejarah.
10. Terimakasih kepada keluarga besar HVM 16 atas segalanya.

Semoga hasil penulisan penelitian ini dapat berguna dan bermanfaat bagi kita semua. Penulis mengucapkan terima kasih banyak atas segala bantuannya, semoga Allah SWT memberikan kebahagiaan atas semua yang telah kalian berikan.

Bandar Lampung,      Oktober 2022

Yustikaningtyas Rohmanto

## DAFTAR ISI

<b>ABSTRAK</b> .....	<b>i</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>ii</b>
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	<b>iii</b>
<b>LEMBAR PERSETUJUAN</b> .....	<b>iv</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....	<b>v</b>
<b>SURAT PERNYATAAN</b> .....	<b>vi</b>
<b>RIWAYAT HIDUP</b> .....	<b>vii</b>
<b>MOTTO</b> .....	<b>viii</b>
<b>PERSEMBAHAN</b> .....	<b>ix</b>
<b>SANWACANA</b> .....	<b>x</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>xii</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xv</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	<b>xvi</b>
<b>I. PENDAHULUAN</b>	
1.1. Latar Belakang .....	1
1.2. Rumusan Masalah .....	4
1.3. Tujuan Penelitian .....	4
1.4. Manfaat Penelitian .....	5
1.5. Ruang Lingkup Penelitian .....	5
1.6. Kerangka Pikir .....	5
1.7. Paradigma .....	7
<b>II. TINJAUAN PUSTAKA.</b>	
2.1. Tinjauan Pustaka .....	8
2.1.1. Konsep Perkeretaapian .....	8
2.1.2. Konsep Dampak .....	11
2.1.3. Konsep Sumatera Selatan .....	13
2.1.4. Konsep Perkembangan .....	16
2.1.5. Konsep Perekonomian .....	18
2.1.6. Konsep Pembangunan .....	20
<b>III. METODOLOGI PENELITIAN</b>	
3.1. Metode Penelitian .....	25
3.2. Teknik Pengumpulan Data .....	34



#### **IV. HASIL DAN PEMBAHASAN**

4.1. Hasil .....	37
4.1.1. Gambaran Umum Tempat Penelitian.....	37
4.1.2. Luas Wilayah .....	39
4.1.3. Zuid Sumatra Staatspoorwegen .....	40
4.1.4. Pembangunan Kereta Api di Sumatera Selatan Pada Perekonomian di Sumatera Selatan .....	45
4.1.4.1. Pembangunan Jalur Kereta Api Terhadap Kondisi Ekonomi di Sumatera Selatan.....	45
4.1.4.2. Pembangunan Jalur Kereta Api Bagi Pemerintah Belanda .....	52
4.2. Pembahasan.....	55

#### **V. SIMPULAN DAN SARAN**

5.1. Simpulan .....	58
5.2. Saran .....	60

#### **DAFTAR PUSTAKA**

#### **LAMPIRAN**

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel</b>	<b>Halaman</b>
1. Tabel 1. Tahapan Pembangunan Jalur Rel Kereta Api di Sumatra Selatan.....	42



## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar</b>	<b>Halaman</b>
1. Peta Provinsi Sumatera Selatan .....	37
2. Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kota Palembang.....	39
3. <i>Plan tot den aanleg van een spoorweg in Zuid-Sumatra</i> .....	40
4. <i>Masterplan</i> Jalur KA Trans Sumatra versi Staatsspoorwegen.....	44

## DAFTAR LAMPIRAN

<b>Lampiran</b>	<b>Halaman</b>
1. Lokasi pengolahan batu bara di Kertapati, tahun 1925.....	53
2. Pengerjaan jalur kereta api di Kertapati, tahun 1925 .....	54
3. Kontainer pengangkut batu bara di Kertapati, tahun 1925 .....	55
4. Grafik pembangunan jalur kereta oleh perusahaan Staatsspoorwegen .....	56
5. Stasiun di Muara Enim, Palembang .....	57
6. Stasiun Tanjung Karang di Lampung .....	57



## I. PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan aspek penting dalam kehidupan manusia yang mempengaruhi kehidupan ekonomi, sosial politik, budaya, pertahanan serta keamanan. Salah satu alat transportasi darat yang digunakan oleh manusia untuk aktivitas kehidupan adalah angkutan kereta api yang sangat berperan sebagai penunjang bagi pengembangan potensi suatu daerah.

“Transportasi merupakan pelayanan terhadap kebutuhan perjalanan manusia dalam pengadaannya dapat diwujudkan dengan berbagai bentuk dan jenis menurut fungsinya. Pengadaan transportasi memerlukan kesesuaian antara ukuran dengan sifat-sifat lingkungan sosial dan fisik. Transportasi selebihnya memegang peranan sangat penting dalam setiap kegiatan manusia (Wijaya, 2016: 2)”

Kereta api adalah salah satu alat transportasi massal yang terdiri dari serangkaian gerbong yang ditarik diatas sebuah jalur khusus kereta untuk mengangkut kargo atau penumpang. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. 32 Tahun 2011 Pasal 1 Ayat 2 (2011: 2), kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api.

Jalur kereta api pertama kali dibangun di Indonesia atas usul Kolonel Jhr. Van Der Wijk untuk Pulau Jawa tanggal 15 Agustus 1840, yang disetujui oleh Pemerintah Kolonial Belanda. Usul tersebut kemudian dilanjutkan dengan terbitnya surat keputusan *Koninklijk Besluit* nomor 270 tanggal 28 Mei 1842, yang menetapkan bahwa Pemerintah Kolonial Belanda akan membangun rel dari

Semarang ke Yogyakarta dengan tujuan untuk meningkatkan sarana yang digunakan untuk mengangkut barang (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 48).

“Usul Van Der Wijk itu kiranya dipandang baik, sehingga pemerintah kerajaan belanda mengeluarkan surat keputusan (*Koninklijk Besluit*) nomor 279 tertanggal 28 Mei 1842 yang menetapkan bahwa pemerintah akan membangun jalan rel dari Semarang ke Kedu dan Yogyakarta/ Surakarta. Keputusan tersebut didasarkan atas pertimbangan untuk meningkatkan sarana transportasi tradisional berupa kereta yang ditarik sapi dan kerbau serta meningkatkan daya angkut bagi barang-barang ekspor (Reitsma, 1928: 7)”

Surat keputusan tersebut kemudian ditindaklanjuti dengan usaha pembangunan jalur kereta pertama di Indonesia tahun 1864 sepanjang 26 kilometer dari Kemijen di Semarang hingga Tanggung, Jawa Tengah, kemudian diresmikan oleh Mr. L.A.J.W Baron Sloet van de Beele. Pemerintah Kolonial Belanda terdorong untuk melaksanakan pembangunan jalur kereta api karena bercermin dari Kerajaan Inggris yang membangun jalur kereta di wilayah India sejak 1853 yang rupanya menguntungkan baik secara ekonomi, sosial, dan pertahanan bagi Inggris dan India itu sendiri.

Faktor lain yang mendorong pemerintah kolonial membangun rel kereta api menurut Tamawiji dalam Librayani, (1998: 26) adalah yang pertama sebagai sarana logistik untuk kebutuhan strategi, sebab kebutuhan strategi merupakan mobilitas yang cukup tinggi untuk pemindahan barang dan dari tempat yang mempunyai guna batas rendah ke tempat yang mempunyai guna batas relatif lebih tinggi. Selain itu, pembangunan jalur kereta api dimaksudkan guna menunjang kebutuhan ekonomi pemerintah kolonial terutama setelah terjadinya Revolusi Industri di wilayah Eropa, yang mendorong pemerintah Hindia Belanda untuk mengekspor hasil-hasil perkebunan tersebut ke wilayah kota-kota pelabuhan.

Selain faktor utama, yaitu Revolusi Industri yang mendorong kegiatan ekspor-impor, terdapat pula faktor pendorong. Faktor pendorong ini ada dikarenakan keadaan ekonomi pada saat itu dorongan dari kaum industri dan kapitalis yang saat itu mendominasi pemerintah kolonial. Dorongan itu kemudian

menyebabkan pembentukan politik liberal yang ditandai dengan adanya undang-undang gula tahun 1870 (Ratnawati, 2015: 66).

“Penerapan Undang-Undang ini membawa pengaruh masuknya pemerintah liberal di Indonesia di mana kegiatan ekonomi mengalami perkembangan pesat terutama perkebunan-perkebunan besar dan tambang-tambang yang digunakan untuk industri ekspor. Sebagai penunjang bagi perkembangan perkebunan dan pertambangan yang pesat maka pemerintah Belanda telah membangun berbagai prasarana sebagai alat transportasi yang salah satunya yaitu dengan membangun jaringan jalan kereta api (Kartodirdjo, 1987: 360)”.

Pembangunan kereta api di Indonesia pada masa kolonial Belanda diprakarsai oleh perusahaan swasta maupun perusahaan pemerintah. Perusahaan swasta yang memelopori pembangunan kereta api adalah *Nederlansche-Indische Spoorweg Maatscappij* (NISM) yang dipimpin oleh Ir. J.P. de Bordes. Perusahaan kereta api pemerintah kolonial dibawah oleh *Staatsspoorwegen* (SS).

Pembangunan jalur kereta api pertama di Pulau Jawa menunjukkan dampak yang positif, yaitu mempercepat proses distribusi barang ekspor sehingga tidak membusuk maka muncul usulan untuk membangun jalur kereta api di Pulau Sumatra. Pembangunan jalur kereta api di Sumatra ini didasarkan dengan kebutuhan ekonomi, yaitu berkaitan erat dengan pertambangan batu bara di Ombilin, Sawahlunto, dan juga sebagai sarana angkutan umum. Jalur pertama yang dibangun adalah rel dari Pelabuhan Telukbayur hingga Sawahlunto, Sumatra Barat tanggal 1 Januari 1894 oleh *Soematera Staatsspoorwegen* (SSS), cabang *Staatsspoorwegen* wilayah Sumatra Barat. (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 79)

Pembangunan jalur kereta api di Sumatra semakin berkembang hingga ke Sumatra Selatan. Jalur rel di Sumatra Selatan dibangun oleh perusahaan *Zuid-Soematera Staatssporwegen*, usulan dari Ir. K.J.A. Ligtvoet diawali dengan diresmikannya jalur Panjang-Tanjung Karang sepanjang 12 kilometer tanggal 3 Agustus 1914. Jalur kereta daerah Sumatra Selatan perlahan saling bertemu satu sama lain dari daerah Palembang hingga ke Lampung pada tanggal 22 Februari

1927. Jalur *Zuid-Soematra Staatsspoorwegen* akhirnya mencapai panjang 529 Km (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 82)

Sumatra Selatan merupakan daerah penghasil batu bara yang cukup besar, menjadikan sumber daya batu bara menjadi sumber daya penggerak ekonomi di Sumatra Selatan. Hasil dari pertambangan batu bara di Tanjung Enim bersama dengan sumber daya lainnya hendaknya dikirim menuju pelabuhan dengan menggunakan moda transportasi yang efisien, maka berdasarkan pertimbangan tersebut dibangunlah jalur kereta api di Sumatra Selatan.

Pembangunan rel kereta ini membutuhkan banyak sumber daya manusia, baik dari kalangan pribumi maupun kalangan dari kolonial itu sendiri karena itu pihak *Staatsspoorwegen* banyak mencari tenaga kerja baik dari masyarakat pribumi maupun non pribumi untuk memudahkan proses pembangunan jalur kereta api di Sumatra Selatan. Kemudian, pembangunan jalur kereta api di Sumatera Selatan ini juga sedikit banyak berdampak kepada kondisi perekonomian di daerah Sumatera Selatan itu sendiri

## **1.2 Rumusan Masalah**

Sesuai dengan pembatasan masalah diatas, maka rumusan masalah yang muncul dalam penelitian ini adalah bagaimana dampak pembangunan jalur kereta api terhadap perekonomian di daerah Sumatera Selatan?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian adalah untuk menjawab pertanyaan pada rumusan masalah, yaitu bagaimana dampak pembangunan jalur kereta api terhadap perekonomian di daerah Sumatera Selatan.



#### 1.4 Manfaat Penelitian

1. Untuk menambah wawasan penulis mengenai dampak pembangunan jalur kereta api terhadap perekonomian di daerah Sumatera Selatan.
2. Sebagai sumbangan sumber pustaka bagi mahasiswa Pendidikan Sejarah khususnya atau masyarakat pada umumnya mengenai dampak dampak pembangunan jalur kereta api terhadap perekonomian di daerah Sumatera Selatan.

#### 1.5 Ruang Lingkup Penelitian

1. Objek Penelitian  
Objek yang akan diteliti dalam penelitian ini adalah *Zuid-Soematra Staatsspoorwegen*, perusahaan kereta api pemerintah kolonial Belanda.
2. Subjek Penelitian  
Subjek dalam penelitian ini adalah dampak pembangunan jalur kereta api terhadap perekonomian di daerah Sumatera Selatan.
3. Tempat Penelitian  
Penelitian bertempat di, UPT Perpustakaan Universitas Lampung, dan Laboratorium Pustaka Pendidikan Sejarah.
4. Waktu Penelitian  
Penelitian dilaksanakan pada tahun 2021
5. Bidang ilmu yang diteliti adalah sejarah.

#### 1.6 Kerangka Pemikiran

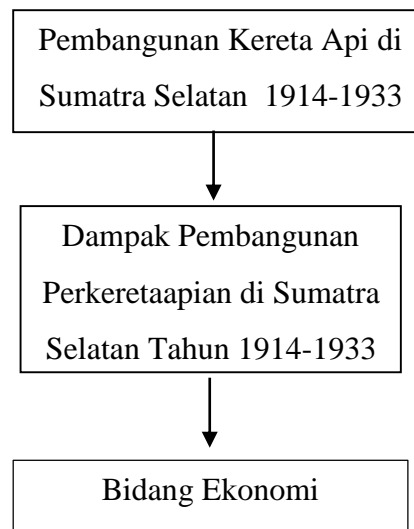
Pembangunan perkeretaapian di Sumatra Selatan tahun 1914-1933 berperan dalam meningkatkan perekonomian di Kota Palembang. Penelitian ini berfokus pada sejarah pembangunan jalur kereta api di Sumatra Selatan tahun 1914-1933. Kajian ini membahas tentang upaya pemerintah kolonial Belanda membangun jalur kereta api sebagai sarana transportasi dan sarana distribusi barang di Sumatra Selatan. Kajian ini juga membahas tentang pembangunan jalur kereta

api di Sumatra Selatan yang berdampak pada meningkatnya kegiatan ekonomi di Sumatra Selatan.

Fokus kajian kedua adalah, bagaimana pembangunan jalur kereta api di Sumatra Selatan ini memerlukan banyak tenaga kerja dari berbagai golongan masyarakat lokal maupun pribumi. Selain itu, pembangunan kereta api di Sumatra Selatan ini juga berdampak pada perkembangan kondisi ekonomi yang terjadi pada daerah Sumatra Selatan.

## 1.7 Paradigma

Berdasarkan uraian tersebut maka kerangka pemikiran penelitian ini dapat digambarkan sebagai berikut:



Keterangan:

→ : Garis Aktivitas

## **II. TINJAUAN PUSTAKA**

### **2.1 Tinjauan Pustaka**

Tinjauan pustaka atau disebut juga kajian pustaka (*literature review*) merupakan sebuah aktivitas untuk meninjau atau mengkaji kembali berbagai literatur yang telah dipublikasikan oleh akademisi atau peneliti lain sebelumnya terkait topik yang akan kita teliti, (Taylor & Procter 2010: 1). Tinjauan pustaka umumnya disusun sebagai bagian pendahuluan dari usulan penelitian ataupun laporan hasil penelitian.

Menyusun sebuah tinjauan pustaka sama halnya dengan menyarikan berbagai hasil penelitian terdahulu untuk mendapat gambaran tentang topik atau permasalahan yang akan diteliti sekaligus untuk menjawab berbagai tantangan yang muncul ketika memulai sebuah penelitian, (Shavelson & Towne 2002: 144).

#### **2.1.1 Konsep Perkeretaapian**

Menurut Dwiatmoko (2019: 89), perkeretaapian adalah pemindahan penumpang dan barang di atas kendaraan beroda yang berjalan di atas rel. Sering pula disebut sebagai transportasi kereta api. Kereta api merupakan salah satu moda transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus terutama dalam kemampuannya untuk mengangkut baik penumpang maupun barang secara massal, hemat energi, hemat dalam penggunaan ruang, mempunyai faktor keamanan dan keselamatan yang tinggi, tingkat



pencemaran yang rendah, serta lebih efisien dibandingkan dengan moda transportasi jalan raya. Berbeda dengan transportasi jalan, yakni kendaraan berjalan di atas permukaan datar, sarana perkeretaapian selalu diarahkan oleh rel tempatnya berjalan. Rel umumnya berupa batangan baja, dipasang pada bantalan dan ballast, tempat sarana dengan roda, umumnya baja, bergerak.

Kereta api merupakan salah satu moda transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus terutama dalam kemampuannya untuk mengangkut baik penumpang maupun barang secara massal, hemat energi, hemat dalam penggunaan ruang, mempunyai faktor keamanan dan keselamatan yang tinggi, tingkat pencemaran yang rendah, serta lebih efisien dibandingkan dengan moda transportasi jalan raya. Keunggulan dan karakteristik perkeretaapian tersebut perlu dimanfaatkan dalam upaya pengembangan sistem transportasi secara terpadu. Oleh karena itulah dalam proses penyelenggaraannya, mulai dari perencanaan dan pembangunan, pengusahaan, perawatan, pemeriksaan dan pengujian, serta pengoperasiannya, perlu diatur sebaik-baiknya agar mampu meningkatkan penyediaan jasa angkutan kereta api bagi mobilitas orang serta barang dengan selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, teratur dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat. (Dwiatmoko, 2019:89)

Moda transportasi kereta api di Indonesia yang mulai dibangun pada akhir abad ke-19 terus mendapatkan perhatian dengan dimulainya program pembangunan jalur kereta api Trans Sumatera, Trans Sulawesi, Trans Kalimantan dan Trans Papua sesuai dengan Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNAS) tahun 2030. Dengan semakin meningkatnya mobilitas manusia dan barang tentu saja kebutuhan transportasi yang efisien dan murah serta tidak mempunyai dampak buruk terhadap lingkungan juga terus meningkat. Angkutan kereta api sebagai angkutan massal diharapkan dapat berperan mengangkut penumpang di kota-kota besar (Dwiatmoko, 2019:89)

Kereta api merupakan alat transportasi massal yang umumnya terdiri dari lokomotif (kendaraan dengan tenaga gerak yang berjalan sendiri) dan rangkaian kereta atau gerbong. Kereta api selain berfungsi untuk mengangkut penumpang juga sangat efisien apabila dipergunakan untuk mengangkut barang. Sebagai contoh kereta api batu bara rangkaian panjang (Babaranjang) dari Tanjung Enim (Sumatera Selatan) ke Tarahan (Lampung) dengan menggunakan 2 unit lokomotif CC 202 mampu menarik 60 gerbong dengan kapasitas angkut setiap gerbong sebesar 50 ton atau 1 kereta api dapat mengangkut 3.000 ton batu bara. Sistem perkeretaapian meliputi prasarana perkeretaapian, sarana perkeretaapian, sumber daya manusia dan peraturan-peraturan. Untuk prasarana dan sarana perkeretaapian perlu mengacu pada standar teknis dan kelaikan yang telah ditetapkan. Prasarana perkeretaapian meliputi jalur kereta api, bangunan kereta api dan fasilitas operasi, sedangkan sarana perkeretaapian atau kendaraan rel meliputi yang lokomotif, kereta, gerbong dan peralatan khusus mengikuti perkembangan yang cukup pesat, sehingga dapat difungsikan sebagai moda transportasi yang aman, nyaman, dan selamat. Kecepatan operasi semakin meningkat dan daya angkut semakin besar sehingga menuntut teknologi prasarana dan sarana yang sesuai (Dwiatmoko, 2019: 90)

“Kereta api merupakan alat transportasi massal yang umumnya terdiri dari lokomotif (kendaraan dengan tenaga gerak yang berjalan sendiri) dan rangkaian kereta atau gerbong. Kereta api selain berfungsi untuk mengangkut penumpang juga sangat efisien apabila dipergunakan untuk mengangkut barang, (Dwiatmoko, 2019: 89)”

Menurut Warpani, (1990) Pada awalnya istilah kereta api yang dikenal di Indonesia muncul karena pada masa lalu bahan bakar yang digunakan adalah batu bara atau kayu, sehingga pada saat kereta berjalan mengeluarkan kepulan asap dari cerobong selain itu terbawa pula percikan api yang cukup banyak. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. 32 Tahun 2011 Pasal 1 Ayat 2 (2011: 2), kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana

perkeretaapian lainnya yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api.

Menurut Undang-undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api. Pasal 3 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 bahwa perkeretaapian diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar, tepat, tertib dan teratur, efisien serta menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong dan penggerak pembangunan nasional. Perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi memiliki karakteristik dan keunggulan khusus terutama dalam kemampuannya untuk mengangkut baik orang maupun barang secara massal, menghemat energi, menghemat penggunaan ruang, mempunyai faktor keamanan yang tinggi, memiliki tingkat pencemaran yang rendah, serta lebih efisien dibandingkan dengan moda transportasi jalan untuk angkutan jarak jauh dan untuk daerah yang padat lalu lintasnya, seperti angkutan perkotaan (Undang-undang No.23 Tahun 2007)

Berdasarkan pendapat diatas, maka dapat disimpulkan bahwa perkeretaapian adalah sistem rel kereta api atau transportasi kereta api yang digerakkan sesuai dengan jalur rel yang sudah terarah. Perkeretaapian termasuk didalamnya adalah kereta api sebagai sarana, yaitu rangkaian lokomotif yang bergerak dengan tenaga sendiri diatas rangkaian rel untuk mengangkut barang-barang.

### **2.1.2 Konsep Dampak**

Kamus bahasa Indonesia Kontemporer mengatakan dampak merupakan pengaruh yang kuat yang mendatangkan perubahan atau akibat, baik itu yang bersifat negatif maupun positif (Salim dan Salim, 2000: 120 ). Menurut

Suharso & Retnoningsih (2017: 23), dampak adalah benturan pengaruh yang mendatangkan akibat baik positif maupun negatif. Dampak positif mengakibatkan terjadinya konteks perubahan yang baik atau bersifat progres, sedangkan dampak negatif mengakibatkan terjadinya konteks perubahan yang buruk atau yang bersifat regres.

Menurut Agung & Raharjo (2013: 16), mengkategorikan dampak menjadi dua bagian yaitu dampak langsung yaitu dampak yang secara langsung dirasakan oleh pihak-pihak tertentu dari adanya sebuah tindakan, sedangkan dampak tidak langsung yaitu dampak yang secara tidak langsung mempengaruhi pihak-pihak tertentu dari adanya tindakan yang berbuah akibat.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI: 2010). Pengertian dampak adalah benturan, pengaruh yang mendatangkan akibat baik positif maupun negatif. Pengaruh adalah daya yang ada dan timbul dari suatu (orang atau benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan atau perbuatan seseorang. Pengaruh adalah suatu keadaan dimana ada hubungan timbal balik atau hubungan sebab akibat antara apa yang mempengaruhi dengan apa yang dipengaruhi. Dampak sosial itu sendiri dapat berasal dari internal dan eksternal masyarakat. Dampak internal adalah dampak yang disebabkan karena faktor dari dalam masyarakat itu sendiri. Sementara dampak eksternal adalah dampak yang berasal dari luar masyarakat.

Menurut Mangkusubroto (2010: 110), dampak eksternal dapat dibagi menjadi dua, yaitu eksternalitas positif dan eksternalitas negatif, yang dimaksud dengan eksternalitas positif adalah dampak yang menguntungkan dari suatu tindakan yang dilakukan oleh pihak terhadap orang lain tanpa adanya kompensasi dari pihak yang diuntungkan. Sedangkan eksternalitas negatif apabila dampaknya bagi orang lain yang tidak menerima kompensasi yang sifatnya merugikan.



Jadi, dapat disimpulkan bahwa dampak merupakan sesuatu yang timbul dari adanya aktivitas dan pengaruh yang mendatangkan akibat, dan pada akhirnya membawa perubahan bagi pihak yang dipengaruhi, Dampak dapat dikategorikan menjadi beberapa bagian diantaranya yaitu dampak negatif dan positif maupun dampak langsung dan tidak langsung.

### 2.1.3 Konsep Sumatera Selatan

Sumatra adalah pulau keenam terbesar di dunia yang terletak di Indonesia, dengan luas 473.481 km<sup>2</sup>. Asal nama Sumatra berawal dari keberadaan Kerajaan Samudra (terletak di pesisir timur Aceh). Diawali dengan kunjungan Ibnu Batutah, petualang asal Maroko ke negeri tersebut pada tahun 1345, dia melafalkan kata *Samudra* menjadi *Samatrah*, dan kemudian menjadi *Sumatra*, selanjutnya nama ini tercantum dalam peta-peta abad ke-16 buatan Portugis, untuk dirujuk pada pulau ini, sehingga kemudian dikenal meluas sampai sekarang. (Krom, 1941: 5)

Menurut Munoz (2006: 175) kata yang pertama kali menyebutkan nama *Sumatra* berasal dari gelar seorang raja Sriwijaya *Haji Sumatrabhumi* (Raja tanah Sumatra), berdasarkan berita China ia mengirimkan utusan ke China pada tahun 1017. Pendapat lain menyebutkan nama Sumatra berasal dari nama Samudra, kerajaan di Aceh pada abad ke-13 dan abad ke-14. Para musafir Eropa sejak abad ke-15 menggunakan nama kerajaan itu untuk menyebut seluruh pulau.

Sumatra memiliki 10 provinsi, salah satunya adalah Provinsi Sumatra Selatan. Sumatra Selatan adalah provinsi yang terletak di bagian selatan Pulau Sumatra, beribu kota di Palembang. Secara geografis, Sumatra Selatan berbatasan dengan provinsi Jambi di utara, provinsi Kepulauan Bangka-Belitung di timur, provinsi Lampung di selatan dan Provinsi Bengkulu di barat. Provinsi ini kaya akan sumber daya alam, seperti minyak bumi, gas alam dan batu bara. Selain itu, ibu kota provinsi Sumatra Selatan,

Palembang, telah terkenal sejak dahulu karena menjadi pusat Kerajaan Sriwijaya.

(<https://palembang.tribunnews.com/2014/05/15/mengungkap-sejarah-sumsel-dan-kerajaan-sriwijaya>.)

Pada masa kolonial, daerah Sumatra Selatan dibawah oleh Karesidenan Palembang. Sebagai daerah karesidenan, kegiatan ekonomi Palembang banyak bergantung pada hasil bumi seperti karet, kapas, dan kopi.

Sumatra Selatan saat ini dibagi dalam 17 wilayah kabupaten dan kota. Palembang, Pagaram, Lubuklinggau, Prabumulih, OKU, OKU Selatan, OKU Timur, OKI, Ogan Ilir, Musi Banyuasin, Musirawas, Banyuasin, Muaraenim, Lahat, Empatlawang serta PALI dan Muratara. (<http://www.bpkp.go.id/sumsel/konten/1111/Profil-Provinsi-Sumatera-Selatan.bpkp> diakses tanggal 09 Februari 2020 pukul 17.09)

Setelah Palembang dikuasai Belanda yang ditandai jatuhnya pemerintahan Kesultanan Palembang Darussalam tahun 1821, secara otomatis Belanda menjalankan seluruh aspek kekuasaan pemerintahan berdasarkan kepentingannya. Pemerintah kolonial Belanda mendapati kenyataan bahwa tidaklah mudah mengubah otoritas lokal uluan Palembang karena daerah-daerah tersebut sudah terpecah menjadi otoritas kekuasaan yang kecil-kecil. (Santun, Supriyanto, 2010, dalam Ravico, 2021: 5) Sehingga Belanda masih mempercayakan orang-orang kesultanan untuk menjabat dalam pemerintahan. Dalam catatan '*Regeeringsalmanak*' tahun 1847 bahwa di Moesi Oeloe terdapat staf pemerintahan bernama Raden Demang Abdul Rahman. Walaupun Palembang dari kesultanan dari masa kesultanan telah diganti menjadi karesidenan yang ditandai dengan mengangkat seorang residen pertama yakni Jan Izaac van Sevenhoven, Belanda masih menempatkan kerabat kesultanan untuk membantu Residen dengan mengangkat perdana menteri yaitu Pangeran Krama Jaya, menantu dari Sultan Mahmud Badaruddin II.

Pada masa pemerintahan kolonial Hindia Belanda, Moesi Oeloe (atau Musi Ulu) ini di bawah kendali seorang controleur yang bertugas mengumpulkan data administrasi dan melaksanakan semua perintah atasannya, yaitu residen dan asisten residen. Sebagai pengawas, tugas controleur tidak turut campur tangan dalam institusi marga yang dikelola pribumi, namun wewenang kepala marga bertanggung jawab kepada controleur. (Zubir, dalam Ravico, 2021: 6)

Gambaran wilayah administratif Sumatera Selatan pada masa Kolonial Belanda yang menjadi kajian untuk pembangunan wilayah ekonomi. Dijelaskan Hanafiah, dalam Ravico dan Susetyo (2021: 70) secara administratif daerah Sumatera Selatan yang pada masa kolonial Belanda merupakan Karesidenan Palembang yang dipimpin oleh Residen. Namun setelah beberapa kali mengalami perubahan struktur, maka tahun 1930 ditetapkan menjadi 3 wilayah afdeeling. Ketiga afdeeling tersebut diantaranya:

1. *Afdeeling Palembangsehe Benedenlanden* (Palembang Ilir) berkedudukan di Kota Palembang. Afdeeling ini membawahi beberapa onder afdeeling, yaitu: Palembang, Ogan Ilir beribukota Tanjung Raja, Komering Ilir beribukota Kayu Agung, Banyuasin dan Kubustreken beribukota Talang Betutu, Musi Ilir beribukota Sekayu, dan Rawas beribukota Surulangun.
2. *Afdeeling Ogan dan Komering Ulu* berkedudukan di Baturaja. *Afdeeling* ini membawahi beberapa onder afdeeling, yakni: Ogan Ulu beribukota Baturaja, Muaradua beribukota Muaradua, dan Komering Ulu beribukota Martapura.
3. *Afdeeling Palembangsehe Bovenlanden* (Palembang Ulu) berkedudukan di Lahat. *Afdeeling* ini membawahi beberapa onder afdeeling, yakni: Lematang Ulu beribukota Lahat, Lematang Ilir beribukota Muara Enim, Tanah Pasemah beribukota Pagar Alam,

Tebing Tinggi beribukota Tebing Tinggi dan Musi Ulu beribukota Muara Beliti (Panji & Suriana, 2014).

#### **2.1.4 Konsep Perkembangan**

Hakekat dan makna perkembangan pada suatu makhluk hidup atau organisme adalah sesuatu yang alami (natural). Artinya setiap makhluk hidup pasti dan tidak dapat menghindar dari berlangsungnya proses perkembangan pada dirinya. Kata perkembangan (development) seringkali dikaitkan dengan pertumbuhan (growth), dan dengan kematangan (maturation). Ketiganya memang mempunyai hubungan yang sangat erat. Pertumbuhan dan perkembangan hakekatnya adalah perubahan, yaitu perubahan ke arah yang lebih tinggi atau lebih baik (Sukmadinata, 2003).

Perkembangan adalah perubahan yang progresif dan kontinyu (berkesinambungan) dalam diri individu mulai lahir sampai mati. Pengertian lainnya yaitu : Perubahan–perubahan yang dialami individu atau organisme menuju tingkat kedewasaannya yang berlangsung secara sistematis, progresif, dan berkesinambungan baik menyangkut fisik maupun psikis.

1. Sistematis adalah perubahan dalam perkembangan itu bersifat saling ketergantungan atau saling mempengaruhi antara bagian – bagian organisme (fisik & psikis) dan merupakan satu kesatuan yang harmonis.
2. Progresif : perubahan yang terjadi bersifat maju, meningkat, dan mendalam baik secara kuantitatif (fisik) maupun kualitatif (psikis).
3. Berkesinambungan : perubahan pada bagian atau fungsi organisme berlangsung secara beraturan.

Perkembangan merupakan proses yang tidak pernah berhenti (never ending process) artinya manusia secara terus menerus berkembang dipengaruhi oleh pengalaman atau belajar. Semua aspek perkembangan saling mempengaruhi artinya setiap aspek perkembangan individu baik fisik,

emosi, intelegensi maupun sosial saling mempengaruhi jika salah satu aspek tersebut tidak ada. (Darkusno: 2021: 1-2)

Perkembangan adalah suatu proses perubahan keadaan dari suatu keadaan ke keadaan yang lain dalam waktu yang berbeda. Perkembangan dan pertumbuhan kota berjalan sangat dinamis. Menurut Branch (1995:37) beberapa unsur yang mempengaruhi pertumbuhan dan perkembangan kota antara lain :

1. Keadaan geografis, yakni pengaruh letak geografis terhadap perkembangan fisik dan fungsi yang diemban oleh kota. Kota pantai misalnya akan berkembang secara fisik pada bagian daratan yang berbatasan dengan laut dengan perkembangan awal di sekitar pelabuhan. Oleh karenanya kota demikian memiliki fungsi sebagai kota perdagangan dan jasa serta sebagai simpul distribusi jalur transportasi pergerakan manusia dan barang.
2. Tapak (site), merujuk pada topografi kota. Sebuah kota akan berkembang dengan memperhitungkan kondisi kontur bumi. Dengan demikian pembangunan sarana dan prasarana kota akan menyesuaikan dengan topografinya agar bermanfaat secara optimal.
3. Fungsi yang diemban kota, yaitu aktivitas utama atau yang paling menonjol yang dijalankan oleh kota tersebut. Kota yang memiliki banyak fungsi, seperti fungsi ekonomi dan kebudayaan, akan lebih cepat perkembangannya daripada kota berfungsi tunggal.
4. Sejarah dan kebudayaan yang melatarbelakangi terbentuknya kota juga berpengaruh terhadap perkembangan kota, karena sejarah dan kebudayaan mempengaruhi karakter fisik dan masyarakat kota.
5. Unsur-unsur umum, yakni unsur-unsur yang turut mempengaruhi perkembangan kota seperti bentuk pemerintahan dan organisasi administratif, jaringan transportasi, energi, pelayanan sosial dan pelayanan lainnya.



### 2.1.5 Konsep Perekonomian

Ekonomi adalah ilmu sosial yang mempelajari perilaku manusia dalam mengelola sumber daya yang terbatas dan menyalurkannya kedalam berbagai individu atau kelompok yang ada dalam suatu masyarakat. Istilah ekonomi berasal dari bahasa Yunani, yaitu *oikos* yang artinya "keluarga, rumah tangga" dan *nomos* yang artinya "peraturan, aturan, hukum". Secara garis besar, ekonomi diartikan sebagai "aturan rumah tangga" atau "manajemen rumah tangga". Sementara yang dimaksud dengan ahli ekonomi atau ekonom adalah orang menggunakan konsep ekonomi dan data dalam bekerja.

Tindakan ekonomi dilakukan dengan memperhatikan kaidah yang disebut sebagai prinsip ekonomi. Terdapat dua prinsip dasar dalam melakukan tindakan ekonomi. Pertama, ekonomi dilakukan dengan tujuan untuk memperoleh keuntungan sebanyak mungkin dengan memperhatikan pengeluaran sebagai bagian dari perhitungan keuntungan. Kedua, keuntungan yang diperoleh sebisa mungkin hanya memerlukan pengeluaran sesedikit mungkin. Kedua prinsip ini dijadikan sebagai pedoman umum untuk melakukan tindakan ekonomi. Hasil dari penerapan prinsip ekonomi dapat diamati melalui tingkat efisiensi yang diukur melalui perbandingan antara keuntungan yang diperoleh dan pengeluaran yang diperlukan selama kegiatan ekonomi berlangsung. Suatu tindakan ekonomi dikatakan efisien bila suatu hasil dicapai dengan pengorbanan yang paling sesuai dan disertai dengan penghematan biaya. (Dinar dan Hasan, 2018: 5–6)

Pemikiran ekonomi modern memiliki tonggak perkembangannya melalui pemikiran Adam Smith. Pada dasarnya Adam Smith memaparkan tentang struktur perekonomian modern. Dalam struktur perekonomian modern tersebut dibangun atas prinsip-prinsip seperti ; *laissez faire*, *invisible hand*, *self interest*, *market mekanisme*, *less government intervention*, dan *freemarket*. Dalam pemikiran Smith, setiap individu diberikan kebebasan secara penuh dalam perekonomian. Karena hal itu akan menciptakan

kesejahteraan dalam masyarakat secara otomatis. Dengan kata lain kemakmuran masyarakat akan dapat tercapai manakala prinsip-prinsip di atas diterapkan dalam kegiatan ekonomi masyarakat. Kemakmuran yang tercapai didasarkan atas kepentingan pribadi yang dapat tercapai seluas-luasnya. Dalam hal ini prinsip *laissez faire* (biarkan terjadi, biarkan berbuat) dan self interest mengarahkan perilaku individu dalam memenuhi hasrat kebutuhannya. (Mukhlis, 2012: 1)

*Laissez faire dan self interest* tersebut dapat terealisasikan dalam pemenuhan kebutuhan economic agent dengan ditopang adanya invisible hand yang terjadi. Kemakmuran yang tercapai direpresentasikan oleh munculnya kesepakatan antara economic agent yang terjadi di pasar. Dalam hal ini keseimbangan merupakan output dari sebuah kesepakatan antara economic agent dalam menentukan besarnya insentif dan imbal balik. Insentif dan imbal balik ini dapat dipandang sebagai sesuatu yang sepadan sehingga melanggengkan proses transaksi dan keseimbangan yang terjadi. Menurut Smith proses keseimbangan tersebut dapat terjadi melalui peran dari invisible hand dalam proses transaksi. (Mukhlis, 2012: 2)

Pemikiran Smith mengenai pertumbuhan ekonomi adalah pertumbuhan ekonomi merupakan sebuah proses yang dimulai dari pembagian kerja. Pembagian kerja ini akan menentukan sejauh mana factor-faktor produksi akan dapat digunakan dan seberapa banyak output dihasilkan dari factor-faktor produksi tersebut. Penggunaan factor-faktor produksi (khususnya tenaga kerja) mengacu pada teori tentang nilai tenaga kerja. Dalam hal ini individu akan bekerja maksimal manakala insentif yang diterimanya sesuai dengan kepentingan (*interest*) dan pemenuhan kebutuhan hidupnya (*utility/satisfy*).

Adanya insentif yang memadai tersebut akan dapat mendorong kenaikan produktifitas tenaga kerja. Kenaikan produktifitas ini akan dapat meningkatkan output. Output yang tinggi akan mendorong produsen untuk

memberikan insentif upah yang semakin tinggi bagi tenaga kerja. Bagi tenaga kerja kenaikan upah ini akan meningkatkan pendapatan perkapitanya. Kenaikan pendapatan per kapita ini akan mendorong kenaikan dalam hasrat konsumsi (*propensity to consume*) masyarakat. Kenaikan konsumsi ini akan menyebabkan kekayaan bangsa menjadisemakin besar (*greater wealth of nation*). Peningkatan kekayaan ini akan meningkatkan akumulasi modal dan kenaikan akumulasi modal ini akan menyebabkan perubahan dalam pembagian kerja (*divison of labor*) (Mukhlis, 2012: 2)

### **2.1.6 Konsep Pembangunan**

Konsep pembangunan biasanya melekat dalam konteks kajian suatu perubahan. Pembangunan disini diartikan sebagai bentuk perubahan yang sifatnya direncanakan. Setiap orang atau kelompok orang tentu akan mengharapkan perubahan yang mempunyai bentuk lebih baik bahkan sempurna dari keadaan sebelumnya. Untuk mewujudkan harapan ini tentu harus memerlukan perencanaan. Pembangunan secara berencana lebih dirasakan sebagai suatu usaha yang lebih rasional dan teratur bagi pembangunan masyarakat yang belum atau baru berkembang (Jhingan, 2016 dalam Purba dkk, 2021: 1)

Menurut Todaro bahwa pengertian pembangunan dibagi dalam tiga komponen dasar, sebagai basis konseptual dan pedoman praktis dalam memahami pembangunan yang paling hakiki yakni kecukupan yang memenuhi kebutuhan pokok, meningkatkan rasa harga diri atau jati diri serta kebebasan dalam memilih. Selanjutnya pengertian pembangunan menurut Todaro bahwa sebagai suatu proses multidimensional yang mencakup berbagai mendasar atas struktur sosial, sikap-sikap masyarakat, dan institusi-institusi nasional, disamping tetap mengejar akselerasi pertumbuhan ekonomi, penanganan ketimpangan pendapatan, serta pengentasan kemiskinan.

Salah satu tahapan penting dalam suatu pembangunan adalah perencanaan. Menurut Waterson, bahwa perencanaan mencakup penghematan sumber-sumber daya langka oleh otoritas yang dibentuk oleh masyarakat banyak. Olehnya itu, perencanaan harus mencakup upaya yang terorganisasi, sadar dan kontinyu demi menemukan alternatif-alternatif terbaik yang bisa ditempuh untuk mencapai tujuan khusus. Hal tersebut, dibedakan dalam perencanaan alokatif dan inovatif. Alokatif adalah mementingkan distribusi sumber daya yang terbatas di kalangan para pemakai bersaing mendapatkannya, sedangkan definisi dari perencanaan inovatif adalah mementingkan untuk adanya perubahan struktural dalam suatu sistem hubungan kemasyarakatan.

Menimbang banyaknya aspek yang harus dibangun, maka pembangunan seringkali dilakukan secara bertahap. Tahapan pembangunan tersebut tidak dapat di sesuaikan dengan skala prioritas. Pembangunan tersebut menyangkut kepentingan yang didahulukan.

Adapun tujuan pembangunan Indonesia yang tersirat. Secara umum terdapat dalam pembukaan UUD 1945 dimana tujuan pembangunan adalah sebagai berikut..

1. Melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia
2. Memajukan kesejahteraan umum
3. Mencerdaskan kehidupan bangsa
4. Ikut melaksanakan ketertiban dunia berdasarkan perdamaian abadi dan juga keadilan sosial.

Tujuan pembangunan tersebut dapat terlihat menjadi tujuan bukan hanya pembangunan kebendaan (fisik) saja. Namun, dalam tujuan pembangunan terswebut dapat tersirat tujuan pembangunan non fisik yang dapat berupa kecerdasan, kesejahteraan dan juga kedamaian. Pembangunan kebendaan atau pembangunan fisik merupakan suatu sarana dalam mencapai tujuan pembangunan non fisik.

Agar tujuan pembangunan dapat tercapai sebagaimana mestinya dan sebagaimana seharusnya, maka dibutuhkan sebuah perencanaan pembangunan yang sebagaimana telah dijelaskan diatas.

Pembangunan meliputi dua unsur pokok, yang pertama, masalah materi yang mau dihasilkan dan dibagi. Kedua, masalah manusia yang menjadi pengambil inisiatif atau menjadi manusia pembangun. Bagaimanapun juga, pembangunan pada akhirnya harus ditujukan pada pembangunan manusia; manusia yang dibangun ini adalah manusia yang kreatif, dan untuk bisa kreatif ini manusia harus merasa bahagia, aman, dan bebas dari rasa takut (Harahap, 2019, dalam Purba dkk, 2021: 2).

Pembangunan pada hakekatnya adalah suatu proses transformasi masyarakat dari suatu keadaan pada keadaan lain yang makin mendekati tata masyarakat yang di cita-citakan; dalam proses transformasi itu ada dia hal yang perlu diperhatikan, yaitu keberlanjutan (*continuity*) dan perubahan (*change*), tarikan antara keduanya menimbulkan dinamika dalam perkembangan masyarakat

Menurut Siagian, pembangunan merupakan usaha atau rangkaian usaha pertumbuhan dan perubahan yang merencana yang dilakukan secara sadar oleh suatu bangsa, negara dan pemerintah menuju modernitas dalam rangka pembinaan bangsa. Dengan demikian, ide pokok pembangunan menurut Siagian mengandung makna :

1. Bahwa pembangunan merupakan suatu proses yang tanpa akhir.
2. Pembangunan merupakan suatu usaha yang secara sadar dilaksanakan secara terus menerus
3. Pembangunan dilakukan secara berencana dan perencanaannya berorientasi pada pertumbuhan dan perubahan
4. Pembangunan mengarah kepada modernitas.

Modernitas yang dicapai melalui pembangunan bersifat multi dimensional; proses dan kegiatan pembangunan ditujukan kepada usaha membina bangsa dalam rangka pencapaian tujuan bangsa dan negara yang telah ditentukan. (Agus, 2010: 46)

Hal senada disampaikan oleh Tjokrominoto yang menyimpulkan beberapa makna pembangunan sebagai citra pembangunan dalam perspektif diakronis (pembangunan menurut tahap pertumbuhan dan periode waktu yang dasarnya tidak jelas) sebagai berikut:

Pembangunan sebagai proses perubahan sosial menuju ketatanan kehidupan masyarakat yang lebih baik.

1. Pembangunan sebagai upaya manusia yang sadar, terencana dan melembaga.
2. Pembangunan sebagai proses sosial yang bebas nilai (*value free*).
3. Pembangunan memperoleh sifat dan konsep transendental, sebagai *meta-disciplinary phenomenon*, bahkan memperoleh bentuk sebagai ideologi, *the ideologi of developmentalism*.
4. Pembangunan sebagai konsep yang syarat nilai (*value loaded*) menyangkut proses pencapaian nilai yang dianut suatu bangsa secara makin meningkat.
5. Pembangunan menjadi *culture specific, situation specific*, dan *time specific*.

Perencanaan pembangunan tersebut harus direncanakan dalam setiap tahap-tahap dari pembangun, dari hal tersebut, dibutuhkan sebuah pembangunan berkelanjutan yang mempertibangkan berbagai aspek khususnya lingkungan hidup. Olehnya, terdapat ciri-ciri pembangunan yang memperhatikan berbagai aspek yang dapat dilihat dibawah ini.

1. Menjamin dalam pemerataan dan keadilan. Strategi pembangunan berkelanjutan yang dilandasi oleh pemerataan distribusi sumber lahan dan faktor produksi, pemerataan kesempatan bagi perempuan, dan juga pemerataan ekonomi demi peningkatakan kesejahteraan.

2. Menghargai keanekaragaman hayati. Keanekaragaman tersebut yang merupakan dasar dari tata lingkungan. Pemerintahan ini mempunyai kepastian bahwa sumber daya alam selalu tersedia secara berlanjut demi masa kini dan masa akan datang.
3. Menggunakan pendekatan yang integratif karena dengan menggunakan metode dari pendekatan tersebut, maka keterkaitan yang kompleks antara manusia dengan lingkungannya dapat dimungkinkan, baik untuk masa kini maupun juga untuk masa yang akan datang.
4. Menggunakan pandangan jangka panjang untuk merencanakan pengelolaan dan pemanfaatan dari sumber daya yang dapat mendukung pembangunan. Dengan demikian, sumber daya yang dapat digunakan dan dimanfaatkan yang tentunya secara berkelanjutan.

### **III. METODOLOGI PENELITIAN**

#### **3.1 Metode Penelitian**

Secara umum metode penelitian diartikan sebagai cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Sugiyono (2013: 3) menyatakan bahwa: Cara ilmiah berarti kegiatan penelitian itu didasarkan pada ciri-ciri keilmuan, yaitu rasional, empiris, dan sistematis. Rasional berarti kegiatan penelitian itu dilakukan dengan cara-cara yang masuk akal, sehingga terjangkau oleh penalaran manusia. Empiris berarti cara-cara yang dilakukan itu dapat diamati oleh indera manusia, sehingga orang lain dapat mengamati dan mengetahui cara-cara yang digunakan. Sistematis artinya, proses yang digunakan dalam penelitian itu menggunakan langkah-langkah tertentu yang bersifat logis. Berdasarkan pendapat di atas dapat disimpulkan data yang diperoleh melalui penelitian itu adalah data rasional, empiris (teramati) dan sistematis yang mempunyai kriteria tertentu yaitu valid. Valid menunjukkan derajat ketepatan antara data yang sesungguhnya terjadi pada obyek dengan data yang dapat dikumpulkan oleh peneliti.

Metode adalah cara yang seharusnya ditempuh untuk mencapai suatu tujuan. Menurut Gottschalk dan Garraghan (Pranoto, 2014:11) metode adalah cara atau prosedur untuk mendapatkan objek. Juga dikatakan bahwa metode adalah cara untuk berbuat atau mengerjakan sesuatu dalam suatu sistem yang terencana dan teratur. Jadi, metode selalu erat hubungannya dengan prosedur, proses, atau teknik yang sistematis untuk melakukan penelitian disiplin tertentu. Hal ini dimaksudkan untuk mendapatkan objek penelitian. Berdasarkan pendapat ahli yang dikemukakan tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa metode adalah cara atau usaha seorang peneliti dalam



suatu penelitian untuk memecahkan suatu permasalahan yang disusun secara sistematis.

Berdasarkan pendapat di atas maka kesimpulannya, metode penelitian adalah suatu cara yang digunakan oleh seseorang dalam melakukan penelitian, sehingga tujuan penelitian dapat dicapai.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian historis. Metode sejarah dapat diartikan sebagai metode penelitian dan penulisan sejarah dengan menggunakan cara, prosedur, atau teknik yang sistematis sesuai dengan asas-asas dan aturan ilmu sejarah. Langkah-langkah metode penelitian sejarah seperti yang telah dijabarkan oleh A. Daliman, dalam bukunya, *Metode Penelitian Sejarah* adalah sebagai berikut:

#### 1. Heuristik

Heuristik berasal dari bahasa Yunani Kuno *heuriskein*, yang berarti 'mencari tahu' atau 'menemukan.' (Hertwig and Pachur, 2015). terminologi heuristik telah digunakan dalam berbagai disiplin ilmu, meskipun arti sebenarnya yang dimaksud dengan heuristik di berbagai bidang sangat bervariasi. Dalam biologi dan psikologi, heuristik digunakan sebagai model deskriptif, yaitu sebagai model yang menggambarkan bagaimana seseorang mengambil sampel informasi dari dunia eksternal dan internal (memori), serta bagaimana mereka membuat keputusan berdasarkan informasi tersebut. Dalam bidang pendidikan heuristik terkait melatih siswa untuk belajar atau menemukan sesuatu (Merrotsy, 2017)

Pengertian heuristik dalam konteks metode sejarah adalah kegiatan mencari sumber-sumber, mendapatkan data, atau materi sejarah atau evidensi sejarah (Sjamsuddin, 1996). Heuristik merupakan suatu teknik, suatu ketrampilan, dan seni dalam mencari dan menemukan sumber (Renier, 1997) Dari beberapa pendapat di atas dapat disimpulkan bahwa heuristik merupakan langkah awal dalam metode sejarah berupa aktivitas

mencari, menemukan dan mengumpulkan sumber sebanyak mungkin untuk dijadikan bahan memasuki tahap selanjutnya dalam penelitian sejarah

Tahap pengumpulan sumber (heuristik) adalah tahap dimana peneliti terjun ke lapangan penelitian untuk mencari sumber sejarah yang berkaitan dengan penelitian. Heuristik berasal dari bahasa Yunani *heuriskein* yang berarti mencari atau menemukan.

“Mencari dan mengumpulkan sumber sebagian besar dilakukan melalui kegiatan bibliografis. Laboratorium penelitian bagi seorang sejarawan adalah perpustakaan, dan alatnya yang paling bermanfaat adalah catalog. “The library is historian’s hardware” (Nugent, T.K dalam Daliman, A. (2011: 52)”

Sumber sejarah menurut Daliman (2011: 52) dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

a. Sumber Sejarah Umum dan Khusus

Sumber sejarah dilihat dari keluasan pemakaiannya dapat dikelompokkan menjadi sumber sejarah umum dan khusus. Sumber sejarah umum berarti sumber tersebut bisa digunakan sebagai sumber penulisan sejarah dari berbagai cabang ilmu sejarah, sedangkan sumber sejarah khusus berarti sumber tersebut hanya bisa dipakai untuk penulisan satu cabang ilmu sejarah. Pada penelitian Kereta Api Sumatera Selatan dan Perkembangan Kertapati ini, digunakan sumber sejarah umum yang dapat dipakai dalam berbagai cabang ilmu sejarah.

b. Sumber Sejarah Tertulis dan Tidak Tertulis

Sumber sejarah dilihat dari bentuknya dapat dikelompokkan menjadi sumber tertulis dan tidak tertulis. Sumber sejarah tertulis terbagi lagi menjadi sumber resmi dan sumber tidak resmi. Sumber resmi menyangkut hubungannya dengan otoritas resmi atau pemerintah, contohnya laporan atau arsip-arsip kenegaran. Sumber tidak resmi

adalah sumber yang tidak dikeluarkan oleh pemerintah atau instansi formal lain, seperti buku, surat kabar, dan majalah.

Sumber sejarah tidak tertulis dibedakan menjadi artefak, benda-benda, dan sumber-sumber lisan (*oral sources*). Artefak adalah peninggalan dari masa lampau seperti tembikar, keramik, dan manik-manik. Sumber benda termasuk antara lain bangunan dan monumen yang memiliki nilai sejarah. Sumber sejarah lisan dapat berbentuk cerita rakyat (folklore), mitos, legenda, dan silsilah. Sumber sejarah yang digunakan dalam penelitian Kereta Api Sumatera Selatan dan Perkembangan Kertapati ini adalah sumber sejarah tertulis, dimana akan digunakan sumber-sumber seperti jurnal dan arsip-arsip yang berkaitan dengan penelitian.

c. Sumber Sejarah Primer dan Sekunder

Sumber sejarah dilihat dari siapa dan kapan menyampaikannya dapat dibagi menjadi sumber sejarah primer dan sekunder. Sumber sejarah primer adalah sumber sejarah yang dilaporkan oleh saksi mata yang mengalami atau menyaksikan sendiri suatu peristiwa sejarah. Sumber primer (*primary sources*) adalah bila sumber atau penulis sumber menyaksikan, mendengar sendiri (*eye witness atau ear-witness*), atau mengalami sendiri (*the actor*) peristiwa yang dituliskan dalam sumber tersebut. Sumber primer adalah sumber yang belum diolah, atau belum “diganggu“ isinya (Abdullah, 1984: 7).

Sumber primer dapat dibagi dua pula (Garraghan, 1946: 106-108), yaitu:

- a) *Strictly primary sources* (sumber primer yang kuat) Yang tergolong sumber ini adalah sumber yang berasal dari para pelaku peristiwa yang bersangkutan atau saksi mata (*eyewitness*) yang menyaksikan langsung peristiwa tersebut.
- b) *Less-strictly primary sources* atau *contemporary primary sources* (sumber primer yang kurang kuat atau sumber primer kontemporer). Sumber jenis ini dapat disebut pula sebagai

sumber sezaman. Sumber ini berasal dari zaman terjadinya suatu peristiwa tetapi tidak memiliki hubungan langsung dengan peristiwa tersebut.

Sumber sejarah sekunder merupakan sumber sejarah yang tidak disampaikan oleh orang yang mengalami peristiwa sejarah secara langsung, namun melaporkannya berdasarkan kesaksian orang lain. Sumber sekunder adalah bila sumber atau penulis sumber hanya mendengar peristiwa itu dari orang lain. Dalam hal ini, harus dibedakan antara sumber sekunder dengan sumber kontemporer (sumber sezaman). Untuk mudahnya, dapat dikatakan bahwa dalam sumber sekunder, sumber tidak hidup sezaman. Sumber sekunder adalah sumber yang telah diolah lebih dahulu. Misalnya: buku-buku, artikel-artikel hasil kajian tentang suatu peristiwa, orang yang pernah mendengar suatu peristiwa dari orang lain yang menjadi pelaku sejarah. Namun ada juga buku yang “hasil tulisan bukan pelaku” bisa digolongkan ke dalam sumber primer

Penelitian sebaiknya dimulai dari sumber sekunder karena dari sumber-sumber inilah hal-hal awal yang perlu diketahui bisa didapatkan. Dari sumber sekunder ini sejarawan dapat membuat rencana penelitian dan anggapan sementara (hipotesis) bisa dirumuskan (Abdullah, 1984: 6). Sementara itu, ada juga konsep khusus tentang sumber tersier. Yang tergolong sumber jenis ini adalah semua karya tulis (sejarah) yang bersifat ilmiah seperti skripsi, tesis, disertasi, karya ilmiah lainnya. Namun, konsep ini tidak berlaku umum.

Pada penelitian Kereta Api Sumatera Selatan dan Perkembangan Kertapati ini, peneliti menggunakan sumber sekunder karena akan mewawancarai orang yang bekerja di instansi yang berkaitan dengan kereta api, khususnya kereta api di Sumatera Selatan.

Heuristik sebagai kegiatan mencari, menemukan, dan mengumpulkan sejarah, bukanlah kegiatan yang gampang. Diperlukan banyak bekal untuk dapat melaksanakan dengan baik, disamping kegigihan, tenaga dan keuletan, diperlukan beberapa prasarat untuk dapat melakukan heuristik dengan baik. Prasyarat pertama adalah memiliki pemahaman pengetahuan awal tentang peristiwa yang diteliti (Sjamsudin, 1996; Reiner, 1997) Pengetahuan awal (prior knowledge) adalah informasi dan pengetahuan yang diperoleh melalui pendidikan dan empiris yang sudah dimiliki seseorang untuk mensikapi atau merespon situasi dan kondisi yang dihadapi.

## 2. Kritik Sumber (Verifikasi)

Menurut Daliman (2011: 64), sumber sejarah yang sudah didapat dari proses heuristik perlu melalui tahapan kritik atau verifikasi, dikarenakan sumber-sumber yang didapat harus relevan dengan penelitian yang hendak dilakukan. Kritik sumber terbagi dalam kritik internal dan kritik eksternal.

### a. Kritik Eksternal

Kritik eksternal dilakukan untuk menguji otentisitas (keaslian) suatu sumber, dalam hubungannya dengan historiografi otentisitas suatu sumber mengacu pada sumber primer dan sekunder. Sumber primer berasal dari dokumen asli yang disampaikan oleh saksi mata, sedangkan sumber sekunder adalah sumber yang penyusunannya didasarkan pada dokumen asli (seperti salinan atau kutipan). Uji keaslian sumber atau dokumen sejarah dapat melalui determinasi pengarang dan tanggal.

Determinasi pengarang diperlukan untuk menentukan apakah nama yang tercantum dalam sumber sungguh nama pengarang atau informan yang menyusun dokumen. Determinasi tanggal digunakan untuk menguji apakah tanggal yang tercantum dalam sumber adalah tanggal yang sebenarnya atau tanggal saat dokumen itu dibuat.

Uji keaslian sumber juga dilihat pada ciri-ciri fisik, misalnya apakah dokumen tersebut terbuat dari kertas, kulit kayu, atau kulit binatang, atau tulisan dengan tinta dan tertera segel. Termasuk juga didalamnya uji fisik seperti uji warna dan tekstur dokumen.

#### b. Kritik Internal

Kritik internal adalah uji kebenaran mengenai informasi suatu dokumen. Kebenaran yang ditangkap oleh seseorang terhadap suatu peristiwa banyak bergantung pada persepsi, dan persepsi banyak dipengaruhi oleh latar belakang budaya, agama, dan kehidupannya. Kritik internal mempunyai sasaran uji kredibilitas informan yang berupaya untuk menguji kemampuan dan kemauan informan untuk memberi informasi secara akurat. Pada penelitian Dampak Perkeretaapian Sumatra Selatan Terhadap Perekonomian Kota Palembang Tahun 1914-1933 ini, peneliti menggunakan sumber berupa jurnal dan buku yang berkaitan dengan sejarah perkeretaapian di Sumatra Selatan dan kondisi perekonomian di Palembang.

### 3. Interpretasi

Menurut Daliman (2011: 81) interpretasi adalah proses memberi makna atau tafsir kepada fakta dan bukti sejarah yang telah didapat dalam bentuk konsep yang disusun berdasarkan analisis. Interpretasi diperlukan sebagai langkah untuk memilah sumber sejarah yang sesuai dengan yang diperlukan dalam penelitian. Pembangunan jalur kereta api di Indonesia dimulai di Semarang, tahun 1864, kemudian semakin berkembang hingga mencapai wilayah Sumatra Selatan.

Interpretasi adalah upaya penafsiran atas fakta-fakta sejarah dalam kerangka rekonstruksi realitas masa lampau. Fakta-fakta sejarah yang jejaknya masih nampak dalam berbagai peninggalan dan dokumen hanya merupakan sebagian dari fenomena masa lampau itu sendiri. Tugas interpretasi adalah memberikan penafsiran dalam kerangka memugar suatu

rekonstruksi masa lampau. Fakta-fakta sejarah dalam kaitannya dengan tugas atau rekonstruksi adalah hanya sebagian bukti di masa sekarang bahwa realitas masa lampau pernah ada dan pernah terjadi. Hilangnya berbagai fakta sejarah bisa berakibat hilangnya makna relasi antara bagian-bagian dari realitas masa lampau. (Wardah, 2014: 173)

Makna pertama interpretasi dalam upaya rekonstruksi sejarah masa lampau adalah memberikan kembali relasi antar fakta-fakta. Maka fakta-fakta sebagai bukti-bukti apa yang pernah terjadi pada masa lampau diinterpretasi dengan mencari dan membuktikan relasinya satu dengan lainnya, sehingga membentuk satu rangkaian makna yang faktual dan logis dari kehidupan masa lampau sebuah kelompok, masyarakat, atau bangsa. Makna kedua interpretasi lebih dikaitkan dengan eksplanasi sejarah, yakni lebih menunjuk pada argumentasi-argumentasi yang menjawab atas pertanyaan-pertanyaan kasual, mengapa dan bagaimana terjadi suatu peristiwa atau gejala sejarah di masa lampau. (Wardah, 2014: 173)

Interpretasi adalah upaya penafsiran atas fakta-fakta sejarah dalam kerangka rekonstruksi realitas masa lampau. Fakta-fakta sejarah yang jejaknya masih nampak dalam berbagai peninggalan dan dokumen hanyalah merupakan sebagian bukti dari masa sekarang bahwa realitas masa lampau pernah ada dan pernah terjadi. Hilangnya berbagai fakta sejarah makna relasi antara bagian-bagian dari realitas masa lampau. (Wardah, 2014: 173)

Proses interpretasi adalah proses kerja yang melibatkan berbagai aktivitas mental seperti seleksi, analisis, komparasi, serta kombinasi, yang bermuara pada sintesis. Dengan kata lain, proses analisis-sintetis, melai dari kegiatan keduanya merupakan kegiatan yang tidak terpisahkan satu sama lain, keduanya saling menunjang. (Wardah, 2014: 173)

#### 4. Penulisan Sejarah (Historiografi)

Menurut Daliman (2011: 99), penulisan sejarah atau historiografi merupakan proses penyusunan seluruh hasil penelitian setelah melalui proses heuristik, verifikasi, dan interpretasi kedalam bentuk tulisan ataupun laporan hasil penelitian mengenai tema yang hendak diangkat. Penulisan historiografi dapat berupa paper, artikel, atau buku yang masing-masing memiliki bentuk yang berbeda dan difokuskan pada prinsip-prinsip umum penulisan ilmiah sejarah pada umumnya

Historiografi disini merupakan tahapan terakhir dalam metode sejarah. Historiografi merupakan cara penulisan, pemaparan, atau pelaporan hasil penelitian sejarah yang telah dilakukan. Seperti halnya laporan penelitian ilmiah, penulisan hasil penelitian sejarah itu hendaknya dapat memberikan gambaran yang jelas mengenai proses mengenai proses penelitian sejak dari awal tahap perencanaan samlai dengan akhir penarikan kesimpulan.

Syarat umum yang harus diperhatikan peneliti di dalam pemaparan sejarah, adalah sebagai berikut:

- a. Peneliti harus memiliki kemampuan mengungkapkan dengan bahasa yang baik, yakni memperhatikan aturan atau pedoman karya tulis ilmiah.
- b. Terpenuhinya kesatuan sejarah, yakni suatu penulisan sejarah itu didasari sebagai bagian dari sejarah yang lebih umum, karena ia didahului oleh masa dan diikuti oleh masa pula.
- c. Menjelaskan apa yang ditemukan oleh peneliti dengan menyajikan bukti-buktinya dan membuat garis-garis umum yang akan diikuti secara jelas oleh pemikiran pembaca.
- d. Keseluruhan pemaparan sejarah haruslah argumentatif, artinya usaha peneliti mengerahkan ide-idenya dalam merekonstruksi masa lampau itu didasarkan atas bukti-bukti yang terseleksi, bukti yang cukup lengkap, dan detail fakta yang akurat.



### 3.2 Teknik Pengumpulan Data

Menurut Sugiyono (2014: 224), teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Tanpa mengetahui teknik pengumpulan data, maka peneliti tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standar yang ditetapkan. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan dokumentasi dan kepustakaan yang dijabarkan sebagai berikut:

#### 1. Studi Kepustakaan

Pengertian studi kepustakaan menurut M. Nazir dalam bukunya yang berjudul *Metode Penelitian*, mengemukakan bahwa yang dimaksud dengan studi kepustakaan adalah teknik pengumpulan data dengan mengadakan studi penelaahan terhadap buku-buku, literatur-literatur, catatan-catatan, dan laporan-laporan yang ada hubungannya dengan masalah yang dipecahkan.

Selanjutnya menurut Nazir studi kepustakaan merupakan langkah yang penting dimana setelah seorang peneliti menetapkan topik penelitian, langkah selanjutnya adalah melakukan kajian yang berkaitan dengan teori yang berkaitan dengan topik penelitian. Dalam pencarian teori, peneliti akan mengumpulkan informasi sebanyak-banyaknya dari kepustakaan yang berhubungan. Sumber-sumber kepustakaan dapat diperoleh dari: buku, jurnal, majalah, hasil-hasil penelitian, dan sumber-sumber lainnya yang sesuai (internet, koran dll). Bila kita telah memperoleh kepustakaan yang relevan, maka segera untuk disusun secara teratur untuk dipergunakan dalam penelitian. Oleh karena itu studi kepustakaan meliputi proses umum seperti: mengidentifikasi teori secara sistematis, penemuan pustaka, dan analisis dokumen yang memuat informasi yang berkaitan dengan topik penelitian.

Menurut Sugiyono, studi kepustakaan berkaitan dengan kajian teoritis dan referensi lain yang berkaitan dengan nilai, budaya dan norma yang

berkembang pada situasi sosial yang diteliti, selain itu studi kepustakaan sangat penting dalam melakukan penelitian, hal ini dikarenakan penelitian tidak akan lepas dari literatur-literatur Ilmiah (Sugiyono, 2012 : 291 ). Berdasarkan pengertian tersebut, maka kajian pustaka dalam penelitian menggunakan bermacam-macam material yang terdapat di ruang kepustakaan, seperti peninggalan atau artefak, dokumen, arsip, tempat-tempat yang dianggap keramat dan sebagainya yang relevan dengan penelitian.

## 2. Dokumentasi

Teknik dokumentasi atau juga studi dokumentasi merupakan suatu teknik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen, baik dokumen tertulis, gambar maupun elektronik. Dokumen yang telah diperoleh kemudian diuraikan (analisis), dibandingkan dan dipadukan (sintesis) membentuk satu hasil kajian yang sistematis, padu dan utuh. Jadi teknik dokumentasi tidak sekedar mengumpulkan dan menuliskan atau melaporkan dalam bentuk kutipan-kutipan tentang sejumlah dokumen, namun yang dilaporkan adalah hasil analisis terhadap dokumen-dokumen tersebut (Amirin, 2000).

Dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya yang berkesinambungan dengan objek penelitian. Studi dokumen merupakan pelengkap dari penggunaan metode observasi dan wawancara dalam penelitian kualitatif (Sugiyono, 2017:124). Menurut Hamidi (2005:71) penggunaan informasi dokumentasi sebagai teknik ketiga bermanfaat dalam mengumpulkan informasi tentang keberadaan dan perkembangan masyarakat. Dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang. Dokumen yang berbentuk tulisan, misalnya catatan harian, sejarah kehidupan, ceritera, biografi, peraturan, kebijakan. Dokumen yang berbentuk gambar, misalnya foto, gambar hidup, sketsa, dan lain sebagainya. Dokumen yang

berbentuk karya, misalnya karya seni yang dapat berupa gambar, patung, film, dan lain sebagainya (Sugiyono, 2014: 240).

Dokumentasi merupakan suatu teknik pengumpulan data dengan mengimpun dan menganalisis dokumen-dokumen tertulis, maupun elektronik. Teknik dokumentasi ini merupakan pengumpulan data dengan cara mendokumentasikan objek penelitian serta semua yang mendukung sebagai bahan atau data yang nantinya difungsikan dalam penelitian. Berdasarkan pengertian teknik dokumentasi tersebut, maka penelitian ini dilakukan dengan cara mengumpulkan dokumen berupa naskah-naskah yang berkaitan dengan Kereta Api Sumatera Selatan.

## V. SIMPULAN DAN SARAN

### 5.1 Simpulan

Berdasarkan data yang telah dikumpulkan, maka penulis menarik kesimpulan bahwa:

*Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) atau *Staatstramwegen op Zuid-Sumatra* (SZS) adalah divisi dari Staatsspoorwegen yang mengoperasikan kereta api di Sumatra Selatan dan Lampung. Perusahaan ini mengoperasikan jalur-jalur kereta api untuk mengangkut penumpang, hasil bumi, dan batu bara di wilayah Sumatra Selatan dan Lampung. Saat ini jalur-jalurnya termasuk dalam Divisi Regional III Palembang dan IV Tanjungkarang.

Dukungan untuk pengembangan daerah-daerah terpencil di wilayah Sumatra Selatan, Bengkulu, dan Lampung, pada tahun 1903 dilakukan dengan diajukannya sebuah konsesi pembangunan jalur kereta api di wilayah tersebut. Proposal konsesi itu diberi judul *Rapport der Spoorwegwerken Midden in Zuid Sumatra*, diusulkan oleh Ir. K.J.A. Ligtoet. Konsesi ini mengharuskan keterlibatan Pemerintah Kolonial dalam pengembangannya.

Pemerintah membentuk divisi dari *Staatsspoorwegen* yang diberi nama *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen*. Jalur pertamanya adalah Pelabuhan Panjang menuju Tanjungkarang tanggal 3 Agustus 1914.

Selanjutnya pembangunan diarahkan ke Kota Palembang, dengan dibagi menjadi dua wilayah kerja yaitu Lampung dan Palembang. Pada tanggal 22 Februari 1927 Palembang dan Bandar Lampung akhirnya bisa terhubung, dengan ditandainya peresmian segmen ke arah Blambangan Umpu oleh Kepala Jawatan SS.

Perpanjangan menuju Tanjung Enim juga dibangun untuk pengangkutan batu bara. Segmen pertamanya adalah segmen Prabumulih menuju Gunung Megang yang diresmikan pada tanggal 1 Desember 1916. Kemudian diresmikan perpanjangannya ke arah Muara Enim pada tanggal 2 April 1917, dan terakhir sampai di Tanjung Enim pada tanggal 1 September 1919. Selanjutnya, pada awal dekade 1930-an jalur ini diperpanjang hingga Stasiun Lubuklinggau dan diresmikan pada pertengahan tahun 1933

Pembangunan jalur kereta api memerlukan banyak tenaga kerja baik dari masyarakat lokal maupun orang eropa yang didatangkan oleh pemerintah kolonial Masyarakat pribumi biasanya ditunjuk untuk melakukan pekerjaan kasar yang tidak memerlukan kemampuan khusus, atau bisa disebut kuli. Kuli dalam pekerjaan ini dibagi lagi menjadi dua, yaitu kuli bebas tetap (kuli yang dikontrak oleh pemerintah) dan kuli bebas tidak tetap (yakni dari golongan petani) Pengambilan tenaga kerja kuli bagi pemerintah kolonial diperlukan untuk membantu pembangunan jalur kereta api. Pengerahan kuli yang dipekerjakan oleh pemerintah kolonial dilakukan oleh pemerintah daerah setempat, yang pada umumnya akan dipatuhi dan dipercaya oleh masyarakat lokal.

Selain dari masyarakat lokal, pengerjaan jalur kereta api juga melibatkan orang eropa yang didatangkan oleh pemerintah kolonial, yang biasanya berposisi sebagai insinyur pada pengerjaan rel kereta. Insinyur ini bertugas memastikan segala proses mulai dari perekrutan tenaga kerja, pengadaan bahan untuk pembangunan, hingga pelaksanaannya berjalan dengan baik.

Adanya sistem tenaga kerja yang dipakai oleh pemerintah kolonial ini menyebabkan adanya tambahan lapangan pekerjaan bagi masyarakat di daerah Sumatera Selatan. Masyarakat yang awalnya banyak berprofesi sebagai pedagang dan petani, kemudian bertambah lagi menjadi tenaga kasar untuk pembangunan jalur kereta api

Pembangunan jalur kereta api di Sumatra Selatan dampaknya pada bidang ekonomi dapat dirasakan dari berkembang pesatnya peningkatan dalam bidang pendistribusian barang komonditi yang dilakukan di Sumatera Selatan. Barang yang didistribusikan tidak mudah rusak dan lebih ekonomis.

## **5.2 Saran**

Saran pada penelitian ini, penulis berharap kedepannya akan lebih banyak sumber yang mudah diakses untuk penelitian mengenai kereta api di Sumatera Selatan beserta dampaknya pada daerah Sumatera Selatan ini. Selain itu, bagi pihak lain yang ingin melakukan penelitian terhadap dampak perkeretaapian di Sumatera Selatan terhadap perekonomian di Sumatera Selatan ini, ada baiknya untuk menyempurnakan data yang sudah didapat. Hal ini dikarenakan masih banyak sisi yang dapat dikaji mengenai dampak pembangunan kereta api dalam sisi ekonomi di Sumatera Selatan. Serta bagi mahasiswa Pendidikan Sejarah, skripsi ini diharapkan bisa menjadi sumber bacaan dan refrensi yang baik bagi penulisan karya ilmiah lain yang akan datang.

## DAFTAR PUSTAKA

- Agung dan Raharjo. 2009. Pengantar Sosiologi. Yogyakarta: Pustaka Widyatama
- Amirin, M. Tatang, (2000). *Menyusun Rencana Penelitian, Edisi 1, Cetakan Keempat*, Jakarta: Penerbit Raja Grafindo Persada
- Daliman, A. 2012. *Metode Penelitian Sejarah*. Yogyakarta: Penerbit Ombak. 131 Halaman
- Badan Pusat Statistik Kota Palembang. 2020. Kertapati Dalam Angka 2020. Palembang: Badan Pusat Statistik Kota Palembang. 157 Halaman
- Badan Pusat Statistik Kota Palembang. 2018. Kertapati Dalam Angka 2018. Palembang: Badan Pusat Statistik Kota Palembang.
- Darkusno, Koko. Pengertian dan Ciri Perkembangan. Bandung: UPI. [http://file.upi.edu/Direktori/FIP/JUR.\\_PEND.\\_LUAR\\_SEKOLAH/194412051967101-KOKO\\_DARKUSNO\\_A/PENGERTIAN\\_DAN\\_CIRI\\_PERKEMBANGAN.pdf](http://file.upi.edu/Direktori/FIP/JUR._PEND._LUAR_SEKOLAH/194412051967101-KOKO_DARKUSNO_A/PENGERTIAN_DAN_CIRI_PERKEMBANGAN.pdf)
- Dinar, M., dan Hasan, M. 2018. Pengantar Ekonomi: Teori dan Aplikasi (PDF). Makassar: CV. Nur Lina. ISBN 978-602-51907-3-5.)
- Dwiatmoko, Hermanto. 2019. *Peran Infrastruktur Perkeretaapian bagi Pertumbuhan Ekonomi Wilayah (The Role of Railway Infrastructure for Regional Economic Growth)*. Jakarta: Universitas Mercu Buana. Vol. 3, No.2. Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas. (e)ISSN 2615-1847 (p)ISSN 2615-1839. 10 Halaman
- Hanafiah, Djohan. 1995. *Melayu-Jawa Citra Budaya dan Sejarah Palembang*. Jakarta: P.T Raja Grafindo Persada.
- Herlina, Nina. 2020. *Metode Sejarah*. Bandung: Satya Historika
- Ikram, Achadiati. 2004. *Jati Diri yang Terlupakan: Naskah-Naskah Palembang* Jakarta: Yayasan Naskah Nusantara (Yanasa).

- Kamarudin. 1972. *Pengantar Metodologi Riset*. Bandung: Angkasa
- Kartono, Kartini. 1983. *Pengantar Metodologi Research Social*. Bandung: Alumni Bandung. 368 Halaman.
- Kereta Api Indonesia Persero. 2017. *Annual Report 2017 PT. Kereta Api Indonesia (Persero)*.
- Krom, N.J. 1941. *De Naam Sumatra In Bijdragen tot de taal-land- en volkenkunde / Journal of the Humanities and Social Sciences of Southeast Asia*. Volume 100, issue 1
- Librayani, Yeni Septi. 1998. *Peranan Transportasi Kereta Api di Lampung Masa Kemerdekaan (1945-1949)*. Bandar Lampung: Universitas Lampung (Skripsi). 52 Halaman
- Mangkoesebroto, Guritno. 2010. *Ekonomi Publik*. Edisi Ketiga, Yogyakarta: BPFE: Yogyakarta
- Munoz, Paul Michel. 2006. *Early Kingdoms of the Indonesian Archipelago and the Malay Peninsula*. Manila: Continental Sales, Incorporated. 392 halaman
- Nana Syaodih Sukmadinata. 2003. *Landasan Psikologi Proses Pendidikan*. Bandung: Remaja Rosdakarya
- Nugent, Walter T.K. 1967. *Creative History. An introduction to Historical Study*. New York: J.B Lippicott Company. 204 Halaman
- Panji, Kemas A. R.; Suriana, Sri. 2014. *Sejarah Keresidenan Palembang*. Palembang: UIN Raden Fatah Palembang. ISSN 1412-9027.
- Palembang in Figures. 2017. *Population Growth Rate In Palembang Year 2017*, (in Indonesia)
- Peraturan Menteri Perhubungan No. 32 Tahun 2011 Pasal 1 Ayat 2
- Pemerintah Kota Palembang (2016) Rencana Tata Ruang Bangunan Lingkungan Kecamatan Kertapati Wilayah Sumatera Selatan, Bappeda SumSel
- Pemerintah Kota Palembang (2016-2036) Rencana Tata Ruang Wilayah Sumatera Selatan
- Pramudia, Farlian Oktora. 2019. *Dampak Perang Vietnam Terhadap Perkembangan Komunisme di Indonesia 1957-1966*. Bandar Lampung: Universitas Lampung.



- Proyek Penelitian dan Pencatatan Kebudayaan Daerah. 1978. *Sejarah Daerah Bengkulu*. Jakarta: Pusat Penelitian Sejarah dan Budaya, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI. hlm. 147
- Purba, dkk. 2021. *Ekonomi Pembangunan*. Yayasan Kita Menulis
- Ratnawati, Yusi. 2015. *Perkembangan Perkeretaapian Pada Masa Kolonial di Semarang Tahun 1867-1901*. Semarang: Universitas Negeri Semarang. Vol. 3 No. 2 tahun 2015 [ISSN 2252-6633] *Journal of Indonesian History*
- Ravico dan Susetyo. 2021. *Sejarah Pembangunan Jalur Kereta Api Sebagai Alat Transportasi Di Sumatera Selatan Tahun 1914-1933*. Palembang: IAIN Kerinci
- Reitsma. S.A. 1928. *Korte Geschiedenis der Nederlandsch- Indische Spoor-en Tramwegen*. Weltevreden: G. Kool. 130 Halaman
- Safitri. 2007. *Dampak Kebijakan Kerja “Blandongan” Terhadap Kehidupan Ekonomi Penduduk Sekitar Hutan di Karesidenan Madiun Tahun 1830-1913*. Bandar Lampung: Universitas Lampung
- Salim, Peter dan Salim, Yenny. 2000. *Kamus Bahasa Indonesia Kontemporer*. Jakarta: Modern English Press
- Santoso, Urip. 2012. *Kewenangan Pemerintah Daerah Terhadap Hak Penguasaan Atas Tanah*, (Jurnal Jurnal Dinamika Hukum Vol. 12 No. 1 Januari 2012)
- Sayono, Joko. 2021. *Langkah-Langkah Heuristik Dalam Metode Sejarah Di Era Digital*. Jurnal Sejarah, Budaya, dan Pengajarannya
- Sayuti, Husin. 1989. *Pengantar Metodologi Riset*. Jakarta: Fajar Agung. 150 Halaman
- Sevenhoven, J.L Van. 1971. *Lukisan Tentang Ibukota Palembang*. Jakarta: Bharata
- Shavelson, Richard J. dan Lisa Towne (Editor). 2002. *Scientific Research in Education*. Washington, DC: National Academy Press. 204 Halaman
- Soelistyarini, Titien Diah. 2013. *Pedoman Penyusunan Tinjauan Pustaka dalam Penelitian dan Penulisan Ilmiah*. Surabaya: Universitas Airlangga. 6 Halaman
- Soemarwoto. 1987. *Dampak Lingkungan*. Bandung: Gajah Mada University Press
- Staatsspoorwegen. 1924. *Verslag der Staatsspoor-en-Tramwegen in Nederlandsch-Indië*. Batavia: Burgerlijke Openbare Werken.
- Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta. 334 Halaman

- Suharso dan Retnoningsih, A. 2017. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Semarang: Widya Karya
- Supriyanto dkk. 2010 *Iliran Dan Uluan: Dikotomi Dan Dinamika Dalam Sejarah Kultur Palembang*. Yogyakarta: Eja Publisher
- Surachmad, Winarno. 1978. *Dasar dan Teknik Research Pengantar Metodologi Ilmiah*. Bandung: Tarsito. 329 Halaman.
- Surat Keputusan Walikota Tahun 2014 No. 448 Penetapan Lokasi Kawasan Permukiman Kumuh di Palembang
- Susetyo dan Ravico. 2021. *Perekonomian Masyarakat Onder Afdeeling Moesi Oeloe Tahun 1900-1942*. Palembang: IAIN Kerinci
- Suwardi Endraswara. 2006. *Metode, teori, Teknik Penelitian Kebudayaan*. Yogyakarta : Pustaka Widyatama.
- Taylor, Dena dan Margaret Procter. 2010. *The Literature Review: A Few Tips on Conducting It* dimuat dalam laman *University Toronto Writing Center*. [ctl.utsc.utoronto.ca/twc/sites/default/files/LitReview.pdf](http://ctl.utsc.utoronto.ca/twc/sites/default/files/LitReview.pdf).
- Tim Telaga Bakti Nusantara. 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*. Bandung: Percetakan Angkasa. 195 Halaman
- Wardah, E.S. 2014. *Metode Penelitian Sejarah*. Banten: IAIN Sultan Maulana Hasanuddin Banten Serang
- Warpani, Suwardjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung : Penerbit ITB
- Wasanta, Tilaka. *Desain Jalan Rel Untuk Transportasi Batu Bara Rangkaian Panjang (Studi Kasus: Sumatra Selatan)*. Bandung: Universitas Katolik Parahyangan
- Wijaya, Rezky Atyka. 2016. *Perkeretaapian Indonesia: Telaah Tentang Perkembangan Sosial Ekonomi Pada Masa Orde Baru (1966-1998)*. Yogyakarta: UNY
- Yuliani, A. 2019. *Penataan Infratraktur Permukiman Kumuh Kelurahan Kertapati, Palembang Sumatera Selatan*. Palembang: Universitas Sriwijaya. Prosiding Seminar Nasional Pembangunan Kota dan Wilayah Berkelanjutan 2019.
- <https://www.palembang.go.id/new/beranda/geografis> diakses tanggal 16 Maret 2019 Pukul 03.34

<http://www.bpkp.go.id/sumsel/konten/1111/Profil-Provinsi-Sumatera-Selatan.bpkp> diakses tanggal 09 Februari 2020 pukul 17.09

<https://palembang.tribunnews.com/2014/05/15/menguak-sejarah-sumsel-dan-kerajaan-sriwijaya>. diakses tanggal 1 Februari 2020 pukul 13.30 Penulis: Deryardli Editor: Sudarwan