

**PERKEMBANGAN ZUID-SUMATRA STAATSSPOORWEGEN (ZSS)
DI SUMATERA BAGIAN SELATAN TAHUN 1914 – 1942**

(SKRIPSI)

Oleh :

DESTANIA MELINA PUTRI

NPM 2013033013



FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN

UNIVERSITAS LAMPUNG

BANDAR LAMPUNG

2024

ABSTRAK

PERKEMBANGAN *ZUID-SUMATRA STAATSSPOORWEGEN* (ZSS) DI SUMATERA BAGIAN SELATAN TAHUN 1914 – 1942

Oleh

DESTANIA MELINA PUTRI

Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS) merupakan divisi dari perusahaan kereta api milik negara *Staatsspoorwegen* yang mengoperasikan transportasi kereta api di wilayah Palembang dan Lampung. *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) digunakan untuk melayani angkutan hasil perkebunan, pertambangan, dan penumpang. Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini bagaimanakah perkembangan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) dalam pelayanan angkutan di wilayah Sumatera bagian Selatan Tahun 1914 – 1942?. Tujuan dari penelitian ini menganalisis perkembangan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) dalam pelayanan angkutan di wilayah Sumatera bagian Selatan Tahun 1914 – 1942. Metode yang digunakan metode penelitian historis yang meliputi *heuristik* adalah tahapan untuk mengumpulkan data dalam jangka waktu yang lama. Kritik adalah upaya untuk memperoleh otentitas dan kredibilitas sumber. Interpretasi adalah penafsiran fakta sejarah sebagai hasil dari kritik sumber, dan terakhir historiografi adalah penulisan hasil penelitian yang di uji dan diinterpretasi. Teknik pengumpulan data pada penelitian ini dilaksanakan pada tahap *heuristik*. Teknik analisis data dilaksanakan ditahap interpretasi. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) berkembang secara bertahap dari awal pendirian di Tahun 1914 – 1918, terjadi perkembangan dan perluasan jalur di Tahun 1919 – 1928, pada Tahun 1929 – 1939 masa kejayaan dan memasuki Tahun 1940 – 1942 terjadi kemunduran yang disebabkan oleh masuknya Jepang. Kesimpulan dari penelitian ini yaitu pada mulanya rencana pembangunan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) belum ada, akan tetapi setelah dilakukan eksplorasi maka disetujui. Pembangunan dilakukan secara bertahap dengan berapakah kendala yang dihadapi. Perluasan dan perkembangan jalur dan fasilitas terus berlanjut, hingga mencapai masa kejayaan terselesaikannya pembangun. Pengoptimalan dan peningkatan pelayanan angkutan dilakukan upaya memenuhi kebutuhan mobilitas angkutan. Di Tahun 1940 – 1942 terjadi kemunduran akibat dari Perang Dunia II dan Hindia Belanda dikuasai Jepang.

Kata Kunci : *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* , Sumatera bagian Selatan

ABSTRACT

DEVELOPMENT OF ZUID-SUMATRA STAATSSPOORWEGEN (ZSS) IN THE SOUTH PART OF SUMATRA 1914 – 1942

By

DESTANIA MELINA PUTRI

Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS) is a division of the state-owned railway company Staatsspoorwegen which operates railway transportation in the Palembang and Lampung regions. Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS) is used to serve transportation of plantation products, mining, and passengers. The formulation of the problem in this study is how is the development of Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS) in transportation services in the South Sumatra region in 1914 - 1942? The purpose of this study is to analyze the development of Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS) in transportation services in the South Sumatra region in 1914 - 1942. The method used is a historical research method that includes heuristics, which is a stage for collecting data over a long period of time. Criticism is an effort to obtain the authenticity and credibility of sources. Interpretation is the interpretation of historical facts as a result of source criticism, and finally historiography is the writing of research results that are tested and interpreted. The data collection technique in this study was carried out at the heuristic stage. The data analysis technique was carried out at the interpretation stage. The results of this study indicate that the Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS) developed gradually from its initial establishment in 1914 - 1918, there was development and expansion of the line in 1919 - 1928, in 1929 - 1939 it was its heyday and entering 1940 - 1942 there was a decline caused by the entry of Japan. The conclusion of this study is that initially the plan to build the Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS) did not exist, but after exploration it was approved. Development was carried out in stages with several obstacles faced. The expansion and development of lines and facilities continued, until reaching the heyday of the completion of the construction. Optimization and improvement of transportation services were carried out in an effort to meet the needs of transportation mobility. In 1940 - 1942 there was a decline due to World War II and the Dutch East Indies were controlled by Japan.

Keywords: *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen, Southern Sumatra*

**PERKEMBANGAN ZUID-SUMATRA STAATSSPOORWEGEN (ZSS)
DI SUMATERA BAGIAN SELATAN TAHUN 1914 – 1942**

Oleh :

DESTANIA MELINA PUTRI

SKRIPSI

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

**Pada Program Studi Pendidikan Sejarah
Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial**



**FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN
UNIVERISTAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG**

2024

Judul Skripsi : **Perkembangan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) di Sumatera bagian Selatan Tahun 1914 – 1942**

Nama Mahasiswa : **Destania Melina Putri**

No. Pokok Mahasiswa : **2013033013**

Jurusan : **Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial**

Program Studi : **Pendidikan Sejarah**

Fakultas : **Keguruan dan Ilmu Pendidikan**

MENYETUJUI

1. Komisi Pembimbing,

Pembimbing I



Drs. Syaiful M, M.Si.
NIP. 196107031985031004

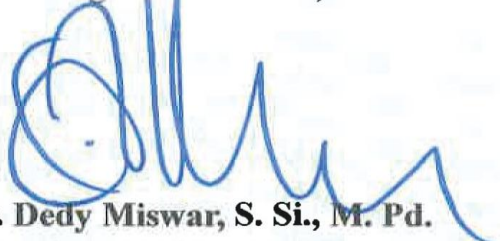
Pembimbing II



Yusuf Perdana, S.Pd., M.Pd.
NIP. 199310262019031009

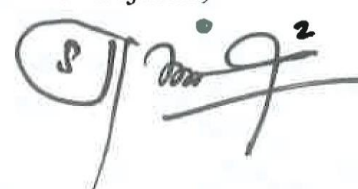
2. Mengetahui,

Ketua Jurusan Pendidikan
Ilmu Pengetahuan Sosial,



Dr. Dedy Miswar, S. Si., M. Pd.
NIP. 197411082005011003

Ketua Program Studi
Pendidikan Sejarah,



Yustina Sri Ekwandari, S.Pd., M.Hum.
NIP. 197009132008122002

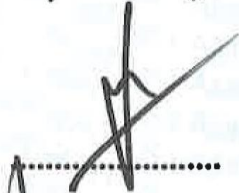
MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

Ketua : **Drs. Syaiful M, M.Si.**

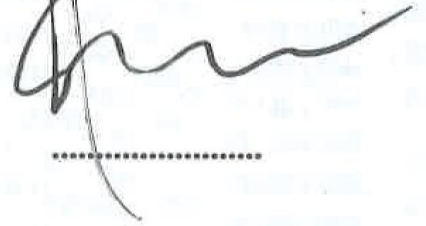


Sekretaris : **Yusuf Perdana, S.Pd., M.Pd.**



Penguji

Bukan Pembimbing : **Suparman Arif, S.Pd., M.Pd.**



2. Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan



Prof. Dr. Sunyono, M.Si.
NIP. 1965123019991111001

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : 12 Desember 2024

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini adalah:

Nama : Destania Melina Putri
NPM : 2013033013
Program Studi : Pendidikan Sejarah
Jurusan/Fakultas : Pendidikan IPS/FKIP
Alamat : Jalan Murai No.12/41 Tanjung Agung Raya Kec.
Kedamaian

Dengan ini menyatakan bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjaan 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, 14 Januari 2025



Destania Melina Putri

NPM. 2013033013

RIWAYAT HIDUP



Penulis dilahirkan di Bandar Lampung, 30 Desember 2001, anak pertama dari tiga bersaudara dari pasangan Bapak Nasrun dan Ibu Apria Susanti. Penulis memulai pendidikan di Sekolah Dasar (SD) Negeri Setia Negara pada Tahun 2008 – 2014, kemudian melanjutkan ke Sekolah Menengah Pertama (SMP) Negeri 5 Bandar Lampung pada Tahun 2014 – 2017, setelah itu melanjutkan ke jenjang Sekolah Menengah Atas (SMA) Negeri 1 Bandar Lampung pada Tahun 2017 – 2020. Pada Tahun 2020 penulis diterima di Universitas Lampung, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial, di Program Studi Pendidikan Sejarah dengan seleksi masuk jalur SNMPTN (Seleksi Nasional Masuk Perguruan Tinggi Negeri).

Pada Semester V penulis melaksanakan Kuliah Kerja Nyata (KKN) di Kampung Simpang Asam, Kecamatan Banjit, Kabupaten Way Kanan dan menjalani program Pengenalan Lapangan Persekolahan (PLP) di SMA Negeri 2 Banjit di Kampung Simpang Asam, Kecamatan Banjit, Kabupaten Way Kanan dan juga penulisan melaksanakan Kuliah Kerja Lapangan (KKL) di Jawa Tengah, Yogyakarta, dan Jawa Timur. Selama menjadi mahasiswa, penulis aktif pada organisasi Forum Komunikasi Mahasiswa (FOKMA) Pendidikan Sejarah sebagai anggota bidang Sosmas pada Tahun 2022 dan 2023.

MOTTO

“Tidak masalah apabila Anda lambat berjalan, selama Anda tidak pernah berhenti berusaha”

(Confusius)

“Teruslah bermimpi, teruslah bermimpi, bermimpilah selama engkau dapat bermimpi! Bila tiada bermimpi, apakah jadinya hidup! Kehidupan yang sebenarnya kejam”

(R.A. Kartini)

“Keberhasilan bukanlah milik orang pintar, keberhasilan adalah milik mereka yang senantiasa berusaha”

(B.J. Habibie)

PERSEMBAHAN

Bismillahirrohmanirrohim

Dengan menyebut nama Allah Yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang.
Puji syukur kepada Allah SWT, atas segala hidayah dan juga karunia-Nya.
Shalawat beserta salam tetap selalu tercurah kepada Rasulullah Nabi Muhammad
SAW.

Dengan kerendahan hati dan rasa syukur, penulis persembahkan sebuah karya
sebagai tanda cinta dan sayangku kepada :

Kedua orang tuaku Bapak Nasrun dan Ibu Apria Susanti
Bapak dan Ibu tersayang yang telah membesarkan dengan penuh kasih sayang,
pengorbanan, perhatian, serta kesabaran yang sangat luar biasa. Terima kasih atas
segala limpahan kasih sayang, cinta, dukungan, serta selalu membimbing dan
mendoakanku agar mendapatkan kemudahan dalam menjalankan setiap proses
untuk mengejar dan menyelesaikan cita-cita. Sehat selalu dan tolong hiduplah
lebih lama lagi, Bapak dan Ibu harus selalu ada di setiap perjalanan hidup saya

Untuk almamater tercinta
“UNIVERSITAS LAMPUNG”

SANWACANA

Puji syukur kehadiran Allah SWT, atas rahmat dan hidayah-Nya saya dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini. Shalawat serta salam semoga selalu tercurah kepada Nabi Muhammad SAW. Penulisan skripsi yang berjudul “**Perkembangan Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS) Di Sumatera bagian Selatan Tahun 1914 – 1942**” adalah salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Pendidikan pada Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung. Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini tidak terlepas dari bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak Prof. Dr. Sunyono, M.Si., selaku Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
2. Bapak Dr. Riswandi, M.Pd., selaku Wakil Dekan I Bidang Akademik dan Kerjasama Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
3. Bapak Dr. Albet Maydiantoro, S.Pd., M.Pd., selaku Wakil Dekan II Bidang Umum dan Keuangan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
4. Bapak Hermi Yanzi, S.Pd., M.Pd., selaku Wakil Dekan III Bidang Kemahasiswaan dan Alumni Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
5. Bapak Dr. Dedy Miswar, S.Si., M.Pd., selaku Ketua Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
6. Ibu Dr. Irma Lusi Nugraheni, S.Pd., M.Si. selaku Sekretaris Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.

7. Ibu Yustina Sri Ekwandari, S.Pd., M.Hum., selaku Ketua Program Studi Pendidikan Sejarah Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
8. Bapak Suparman Arif, S.Pd., M.Pd., selaku Dosen Pembahas skripsi penulis. Terima kasih Bapak atas segala saran, bimbingan dan kepeduliannya selama menjadi mahasiswa di Program Studi Pendidikan Sejarah Universitas Lampung.
9. Bapak Drs. Syaiful M. M.Si., selaku Dosen Pembimbing I dan Pembimbing Akademik penulis. Terima kasih banyak Bapak atas segala saran, kritik, masukan, motivasi, bimbingan dan kepeduliannya selama menjadi mahasiswa di Program Studi Pendidikan Sejarah Universitas Lampung.
10. Bapak Yusuf Perdana, S.Pd., M.Pd., selaku Dosen Pembimbing II skripsi penulis. Terima kasih banyak Bapak atas bimbingan, masukan, motivasi, saran, kritik dan kepeduliannya selama menjadi mahasiswa di Program Studi Pendidikan Sejarah Universitas Lampung.
11. Bapak dan Ibu Dosen Program Studi Program Studi Pendidikan Sejarah Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung. Terima kasih atas ilmu pengetahuan dan pengalaman berharga yang telah diberikan selama penulis menimba ilmu sebagai mahasiswa di Program Studi Pendidikan Sejarah.
12. Bapak dan Ibu Staf Tata Usaha dan karyawan Universitas Lampung.
13. Teruntuk adik-adikku yang palingku sayangi, Monica Fadila Nanda Prina Putri dan Aprilia Amanda Salsa Putri yang selalu menghibur dan memberikan semangat selama penulis menempuh pendidikan di Universitas Lampung.
14. Teruntuk keluarga besar sepupu, paman, bibi, mbah dan andung. Terima kasih selalu memberikan semangat dan dukungan selama penulis menempuh pendidikan.
15. Teruntuk teman-teman dekat saya di bangku perkuliahan, Raisya, Dalila, Adhani, Nesti, Indah, Faiza, Dona, Yolanda, Mila, Yessica, dan untuk teman-teman seperjuangan di semester akhir Dani, Lussy, Nofa, Lory, Cipo, Octari, Okta, Iskandar, Kris, Nasrul, Atha, Ferdy, Adit, Ridho, Rio, Rifki,

Devi, Fefi, dan Selvani. Terima kasih untuk segala semangat, motivasi, doa, mendukung dan kebersamai selama proses perkuliahan dan pengerjaan skripsi di Universitas Lampung.

16. Teruntuk Andri terima kasih sudah kebersamai, membantu, memotivasi, menghibur dan memberikan dukungan kepada penulis dalam pengerjaan skripsi ini.
17. Teruntuk teman – teman Yessica, Linda, Fatricya, Surya, Dea, Qorin, Bintang, Alya, Dharma terima kasih untuk 40 hari atas pengalaman dan kebersamaan dalam melaksanakan KKN – PLP di Desa Simpang Asam, Kec, Banjit, Way Kanan.
18. Teruntuk adik-adik tingkat di Pendidikan Sejarah Aulia, Hakiki, Faisal, Eric, Hanum dan lainnya. Terima kasih telah kebersamai di beberapa kegiatan selama perkuliahan.
19. Teruntuk teman-teman seperjuangan Pendidikan Sejarah Angkatan 2020. Terima Kasih untuk dukungan, kenangan terindah, dan kebersamaannya selama ini dan tidak akan pernah terlupakan.
20. Terakhir tidak kalah penting yaitu penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada diri sendiri karena, telah mampu berusaha keras untuk bertahan, dan tidak menyerah dalam melewati segala hal dan berjuang agar dapat menyelesaikan secara maksimal dan sebaik-baiknya.

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

Bandar Lampung, 14 Januari 2025

Penulis

Destania Melina Putri

NPM. 2013033013

DAFTAR ISI

Halaman

DAFTAR ISI	i
DAFTAR TABEL	iv
DAFTAR GAMBAR	vi
I. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah.....	5
1.3 Tujuan Penelitian	5
1.4 Manfaat Penelitian	6
1.4.1 Secara Teoritis.....	6
1.4.2 Secara Praktis.....	6
1.5 Kerangka Berpikir.....	7
1.6 Paradigma	8
II. TINJAUAN PUSTAKA	9
2.1 Tinjauan Pustaka.....	9
2.1.1 Konsep Perkembangan.....	9
2.1.2 Teori Gerak Sejarah	10
2.1.3 <i>Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS)</i>	13
2.1.4 Sumatera Bagian Selatan	16
2.2 Penelitian Terdahulu	19

III. METODE PENELITIAN	21
3.1 Ruang Lingkup	21
3.2 Metode Penelitian	21
3.3 Teknik Pengumpulan Data.....	27
3.4 Teknik Analisis Data.....	27
IV. HASIL DAN PEMBAHASAN	29
4.1 Hasil.....	29
4.1.1 Sejarah <i>Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS)</i>	29
4.1.2 Pendirian <i>Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS)</i> Tahun 1914 – 1918.....	32
4.1.3 Ekspansi <i>Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS)</i> Tahun 1919 – 1928.....	40
4.1.4 Optimalisasi Operasional <i>Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS)</i> Tahun 1929 – 1939.....	50
4.1.5 Peralihan <i>Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS)</i> Tahun 1940 – 1942.....	71
4.2 Pembahasan	74
4.2.1 Perkembangan <i>Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS)</i> di Wilayah Sumatera Bagian Selatan Tahun 1914 – 1942.....	74
4.2.1.1 Tahap Perintisan <i>Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS)</i> Tahun 1914 – 1918.....	75
4.2.1.2 Tahap Perkembangan <i>Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS)</i> Tahun 1919 – 1928	78
4.2.1.3 Tahap Kejayaan <i>Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS)</i> Tahun 1929 – 1939	82
4.2.1.4 Tahap Kemunduran <i>Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS)</i> Tahun 1940 – 1942	87
4.2.1.5 Peta Jalur Kereta Api <i>Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS)</i> di Sumatera bagian Selatan Tahun 1914 – 1942	89

IV. KESIMPULAN DAN SARAN	93
5.1 Kesimpulan	93
5.2 Saran	95
DAFTAR PUSTAKA	96
LAMPIRAN	105

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
Tabel 4.1. Biaya Perkiraan Pembangunan	31
Tabel 4.2. Jalur dan Stasiun <i>Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen</i> (ZSS) Tahun 1914 – 1918	34
Tabel 4.3. Jenis-Jenis Hasil Perkebunan di Sumatera bagian Selatan	38
Tabel 4.4. Pendapatan dari Pelayanan Angkutan Penumpang 1914 – 1918	39
Tabel 4.5. Pendapatan dari Pelayanan Angkutan Barang Tahun 1914 – 1918	39
Tabel 4.6. Jalur dan Stasiun <i>Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen</i> (ZSS) Tahun 1919 – 1927	42
Tabel 4.7. Jenis-Jenis Hasil Perkebunan di Sumatera bagian Selatan Tahun 1919 – 1928	45
Tabel 4.8. Hasil Produksi Batu Bara Tahun 1919 – 1928.....	46
Tabel 4.9. Pendapatan dari Pelayanan Angkutan Penumpang Tahun 1919 – 1928	47
Tabel 4.10. Pendapatan dari Pelayanan Angkutan Barang Tahun 1919 – 1928	47
Tabel 4.11. Jadwal Keberangkatan Kereta <i>Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen</i> (ZSS) Rute Kertapai menuju Tandjong Karang	48
Tabel 4.12. Jadwal Keberangkatan Kereta <i>Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen</i> (ZSS) Rute Tandjong Karang menuju Kertapai	49

Tabel 4.13. Jalur dan Stasiun <i>Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen</i> (ZSS) Tahun 1914 – 1933	50
Tabel 4.14. Jadwal Keberangkatan Kereta <i>Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen</i> (ZSS) Rute Kertapai menuju Tandjong Karang	59
Tabel 4.15. Jadwal Keberangkatan Kereta <i>Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen</i> (ZSS) Rute Tandjong Karang menuju Kertapai	61
Tabel 4.16. Jenis-Jenis Hasil Perkebunan di Sumatera bagian Selatan Tahun 1929 – 1939	66
Tabel 4.17. Hasil Produksi Batu Bara Tahun 1929 – 1939.....	67
Tabel 4.18. Pendapatan dari Pelayanan Angkutan Penumpang Tahun 1929 – 1939	68
Tabel 4.19. Pendapatan dari Pelayanan Angkutan Barang Tahun 1929 – 1939	69
Tabel 4.20 Alur Tahap Pendirian <i>Zuid-Sumatra Staatsspoorwegwen</i> (ZSS) Tahun 1914 – 1918.....	75
Tabel 4.21 Alur Tahap Perkembangan <i>Zuid-Sumatra</i> <i>Staatsspoorwegwen</i> (ZSS) Tahun 1919 – 1928.....	78
Tabel 4.22 Alur Tahap Kejayaan <i>Zuid-Sumatra Staatsspoorwegwen</i> (ZSS) Tahun 1929 – 1939	82
Tabel 4.23 Alur Tahap Kemunduran <i>Zuid-Sumatra Staatsspoorwegwen</i> (ZSS) Tahun 1940 – 1942.....	87

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
Gambar 1. Peta Gambaran Umum Proyek <i>Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS)</i>	14
Gambar 2. Stasiun Tanjung Karang di Lampung (<i>Zuid-Sumatra</i>)	36
Gambar 3. Stasiun Moeara Enim di Palembang (<i>Zuid-Sumatra</i>).....	36
Gambar 4. Stasiun Galoembang di Palembang Tahun 1926	37
Gambar 5. Stasiun Tandjong Karang.....	53
Gambar 6. Stasiun Batoeradja	54
Gambar 7. Bagian Depan Stasiun Lahat.....	54
Gambar 8. Terowongan Gunung Gajah di Lahat.....	55
Gambar 9. Terowongan Tebing Tinggi.....	56
Gambar 10. Bengkel Lahat.....	57
Gambar 11. Perlintasan Jalur Stasiun dan Pemberhentian <i>Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS)</i>	58
Gambar 12. Jadwal Sambungan Jalur Cepat	64
Gambar 13. Lokomotif dan Gerbong di Tambang Batu Bara Boekit Asem	65
Gambar. 14. Kereta Api Angkutan Penumpang Koloni Jawa di Stasiun <i>Oosthaven</i>	71
Gambar 15. Peta Jalur <i>Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS)</i> Rute Lampung dan Palembang Tahun 1914 – 1942.....	91

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pasca berakhirnya periode tanam paksa, pemerintah Hindia Belanda melakukan perubahan yang besar terhadap kebijakan ekonomi. Pada Tahun 1870, sistem liberal atau politik pintu terbuka mulai diterapkan, yang ditandai dengan dikeluarkan Undang – Undang Agraria dan Undang – Undang Gula. Menurut Kartodirdjo (1983), penerapan undang-undang tersebut berpengaruh pada kegiatan ekonomi terutama dalam bidang perkebunan-perkebunan dan pertambangan yang mengalami pertumbuhan pesat (Ratnawati, 2015). Hal disebabkan oleh kesempatan yang diberikan kepada pengusaha swasta atau investor asing untuk menanamkan modal dan mengembangkan usaha di Hindia Belanda (Fitroh & Trilaksana, 2015). Oleh karena itu, semakin meluasnya pembukaan usaha perkebunan oleh pihak swasta dan pemerintah Hindia Belanda. Pelaksanaan investasi mulanya dilakukan di wilayah Pulau Jawa, akhirnya menyebar hingga ke wilayah di luar Pulau Jawa.

Salah satunya terjadi di Pulau Sumatera yang sedang mendapat perhatian lebih dari pemerintah Hindia Belanda, tidak terkecuali wilayah Sumatera bagian Selatan, yaitu Palembang dan Lampung. Dengan kondisi alam yang subur, lahan yang luas dan kekayaan sumber daya alam yang sangat dibutuhkan oleh Pemerintah Hindia Belanda. Terlebih lagi wilayah Lampung telah menghasilkan dan memasok lada yang berlimpah untuk mendukung dalam kegiatan perekonomian. Menurut Masroh hasil produksi lada Lampung adalah yang terbesar di Pulau Sumatera (Sumargono, Pratama, Perdana, Lestari, & Triaristina, 2022). Masuknya investasi ke wilayah Lampung dan Palembang membuat semakin banyak berdirinya perusahaan dan pengembangan pusat-

pusat industri yang luas terutama pada bidang perkebunan. Berdasarkan laporan Richter, tercatat bahwa pada Tahun 1906, di Keresidenan Palembang terdapat 44 permohonan untuk sewa lahan seluas 254 ribu *bahoe*, sedangkan di Distrik Lampung terdapat 14 permohonan seluas 105 ribu *bahoe* (Richter, 1910). Hal ini menunjukkan bahwa adanya permintaan dari pengusaha swasta atau investor asing untuk menanamkan modal di wilayah Lampung dan Palembang. Setelah itu, para pengusaha mulai membudidayakan berbagai jenis tanaman seperti kopi, lada, karet, kelapa sawit, kapuk, coca, pisang dan lain-lainnya terus mengalami peningkatan. Di Keresidenan Palembang, hampir 60% perusahaannya dimiliki oleh orang Belanda, 34% oleh orang Inggris, dan sisanya 6% diusahakan oleh orang Jerman, Swiss dan Belgia (Zubir, 2015). Untuk di wilayah Lampung sendiri terdapat 26 perusahaan pada bidang perkebunan (Kristian, 2019).

Kegiatan ekonomi sedang mengalami pertumbuhan yang signifikan di wilayah Sumatera bagian Selatan Keberhasilan dalam peningkatan dalam membuka dan mengembangkan industri perkebunan seperti kopi, karet, kelapa sawit, tembakau, dan lain-lain di wilayah Palembang dan Lampung. Pada saat itu, usaha petani sawah juga mulai berkembang dan penduduk di Sumatera bagian Selatan turut memproduksi hasil hutan yang memiliki nilai ekspor tinggi. Selain itu, perusahaan pertambangan juga mulai dibuka dan dikembangkan di wilayah Sumatera bagian Selatan, yakni tambang batu bara Bukit Asam di Tanjung Enim. Pada saat itu, menurut Friederich dan Leeuwen (2017), seorang ahli pertambangan Belanda yaitu R. Everwijn telah melakukan penelitian di dekat daerah Muara Enim pada tahun 1891, sehingga ditemukan pusat pertambangan di wilayah tersebut (Maysuri, Sair, & Yusuf, 2021) dan (Oktaviani, Mahdi, & Rachmedita, 2024). Oleh sebab itu, diperlukan sarana transportasi yang lebih modern dan memadai untuk kelancaran dalam proses pengangkutan hasil perkebunan dari wilayah produksi menuju ke wilayah utama atau kota-kota pelabuhan (Ravico & Susetyo, 2021). Para pengusaha mendesak agar dibangun angkutan lebih mode berupa kereta api (Richter, 1910). Sebelum diusulkan untuk dilakukan pembangunan sarana transportasi kereta api, pada awalnya

masyarakat mengandalkan sungai sebagai sarana dalam jaringan transportasi dan juga memanfaatkannya sebagai pusat perdagangan dan perekonomian. Pembangunan sarana transportasi merupakan sarana penting dalam mempercepat kemajuan ekonomi dan perdagangan.

Pada bulan November 1895 terdapat usulan agar untuk dua tahun diprioritaskan pembangunan sistem kereta api di wilayah Sumatera bagian Selatan, namun mengalami penolakan karena belum ada simpati untuk membangun jalur kereta api. Pada Tahun 1908, diputuskan dan disetujui untuk dilakukan pembangunan jalur kereta api melalui putusan tanggal 8 Mei 1908 No. 6. Sebelum dilakukan pembangunan jalur kereta api di Sumatera bagian Selatan sebagai langkah awal dilaksanakan survei oleh J.F.P. Richter pada Tahun 1908 – 1911. Setelah dilakukan survei mulai diputuskan pembangunan jalur kereta api berdasarkan Undang – Undang Tanggal 30 Desember 1911 (Ind. Stbl. 1912 No. 121). Pembangunan jalur kereta api di Sumatera bagian Selatan ini dirancang untuk melewati wilayah-wilayah yang memiliki potensi ekonomi untuk dikembangkan menjadi perkebunan dan pertambangan (Ariwibowo, Budiman, & Listiana, 2023). Selaras dengan hal tersebut, maka pembangunan jalur rel kereta api dimulai pada Tahun 1911 dari Pandjang (*Oosthven*) sebagai jalur di wilayah Lampung dan dari Kertapati sebagai jalur di wilayah Palembang. Pembangunan dan pemasangan rel kereta api pertama serta sebagai titik kilometer nol dilakukan dari Pandjang (*Oosthven*) menuju Tandjoeng Karang sepanjang 12 KM. Pada tanggal 3 Agustus 1914 rel kereta api tersebut mulai dioperasikan sebagai jalur kereta api (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997). Pada waktu yang bersamaan dilaksanakan pemasangan dan pembangunan rel kereta api dari Kertapati, Palembang menuju sejauh 78 KM yang dioperasikan pada Tahun 1915.

Jalur yang berasal dari Prabumoelih akan mengarah ke selatan sampai di daerah Tandjoeng Karang (Septiandini, 2017). Kegiatan pembangunan jalur kereta api dilakukan secara bertahap di sepanjang ruas kedua wilayah. Hingga pembangunan jalur kereta api cabang Tajung Enim yang digunakan untuk

menangkut hasil tambang batu bara. Pembangunan jalur kereta api, kemudian diteruskan ke Lahat dari Teloekbetoeng. Sampai terselesaikannya pembangunan proyeksi jalur kereta api penghubung lokal dari wilayah Lahat – Tebingtinggi – Lubuklinggau sepanjang 132 KM yang selesai dibangun pada tahun 1933 (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997). *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) memiliki kantor pusat yang berada di Lampung. Untuk mempermudah kegiatan perdagangan ke wilayah Jawa pemerintah Hindia Belanda berhasil membuka jalur *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) pelayanan angkutan ke pelabuhan *Oosthven* dan pelabuhan Merak penyebrangan laut dari wilayah Lampung menuju Batavia hingga Palembang (Reitsma S. A., 1928). Memobilisasi *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) sebagai angkutan kereta api yang berperan melayani angkutan hasil perkebunan, hasil tambang batu bara yang berlimpah, serta penumpang (Ravico & Susetyo, 2021).

Setelah pembangunan dan pengoperasian jalur kereta api dilakukan terdapat masalah pemeliharaan. Maka dari itu untuk menunjang perawatan dari kereta api dibangun sebuah bengkel besar kereta api dan gudang persediaan di wilayah Lahat pada Tahun 1931. Selain itu dibangun fasilitas lain untuk menunjang keberlangsungan ZSS, yaitu membangun kantor pusat, stasiun, perumahan untuk pegawai, rumah sakit ZSS, dan lain-lainnya. *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) mengalami kemakmuran yang semakin meningkat. Pada Tahun 1936 *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) mengoperasikan sebanyak 67 lokomotif, 1.214 gerbong barang, 142 gerbong penumpang (Bollee & Sterling). Kemakmuran tersebut tidak berjalan dalam waktu yang lama karena pada laporan tahunan yang dikeluarkan oleh SS Tahun 1941 tercantum berbagai kemunduran yang dialami perkeretaapian terutama yang menyangkut bidang peralatan dan suku cadang (Saputra, 2017). Tahun 1942 menjadi waktu peralihan yang sangat merugikan bagi Pemerintah Hindia Belanda karena berhasil diduduki oleh tentara Jepang yang memaksa menyerah tanpa syarat. Setelah perkeretaapian Indonesia diambil alih oleh Pemerintah Jepang berganti

nama menjadi *Rikuyu Sokyuku* (Dinas Kereta Api) (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997).

Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS) sebagai sarana transportasi kereta api menyediakan 3 jenis layanan, yakni angkutan penumpang, angkutan barang, dan angkutan batu bara. Pembangunan jalur kereta api *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) merupakan sarana penting untuk mempercepat pengangkutan hasil perkebunan, hutan, dan batu bara menuju pelabuhan. Mobilitas penduduk juga lebih mudah dan menyenangkan jika dibandingkan menggunakan pilihan transportasi lain. Proyek kereta api ini sebagai moda transportasi merupakan upaya dari Belanda untuk mendukung peningkatan eksploitasi dan eksplorasi potensi sumber daya ekonomi di Sumatera bagian Selatan. Selain itu sebagai upaya yang dilakukan pemerintah untuk meningkatkan lalu lintas jaringan perdagangan internasional. Maka dari itu pelayanan angkutan yang dilakukan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) membawa perkembangan yang pesat bagi mobilitas pengangkutan. Berdasarkan pemaparan di atas peneliti akan melakukan penelitian terkait dengan **“Perkembangan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) di Sumatera bagian Selatan Tahun 1914 – 1942”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah : Bagaimanakah perkembangan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) dalam melayani angkutan di wilayah Sumatera bagian Selatan Tahun 1914 – 1942 ?

1.3 Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui perkembangan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) dalam melayani angkutan di wilayah Sumatera bagian Selatan Tahun 1914 – 1942.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi semua pihak yang membutuhkan.

Adapun kegunaan dari penulisan ini, yaitu :

1.4.1 Secara Teoritis

Secara teoritis penelitian ini bertujuan untuk mengetahui konsep-konsep yang berhubungan dengan masalah serta tujuan dari penelitian ini, yaitu mengenai konsep-konsep dalam kesejarahan terkait perkembangan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) untuk melayani angkutan di wilayah Sumatera bagian Selatan Tahun 1914 – 1942.

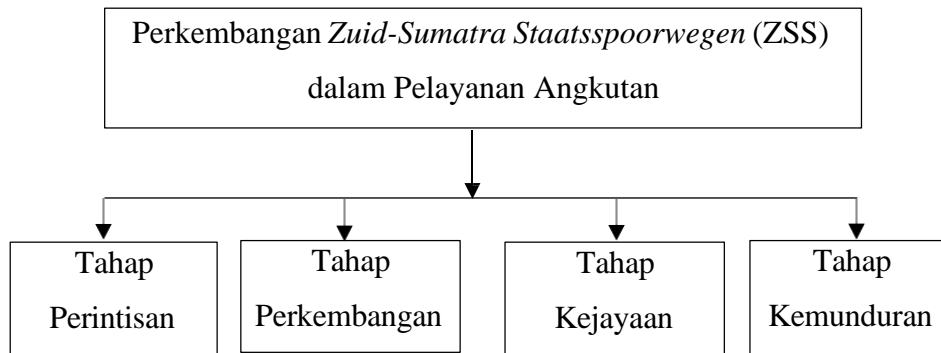
1.4.2 Secara Praktis

- a. Bagi Universitas Lampung
Membantu civitas lainnya untuk dijadikan bahan pengembangan pengetahuan, khususnya mengenai Perkembangan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) di Sumatera bagian Selatan Tahun 1914 – 1942.
- b. Bagi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan
Memberikan sumbangan pengetahuan dalam menganalisa terkait dengan Perkembangan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) di Sumatera bagian Selatan Tahun 1914 – 1942 untuk menambah ilmu pengetahuan.
- c. Bagi Penulis
Menambah wawasan bagi penulis akan kesejarahan yakni terkait dengan Perkembangan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) di Sumatera bagian Selatan Tahun 1914 – 1942.
- d. Bagi pembaca
Memperluas pengetahuan akan salah satu sejarah Indonesia, yaitu Perkembangan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) di Sumatera bagian Selatan Tahun 1914 – 1942.

1.5 Kerangka Berpikir

Kerangka berpikir yang akan dikembangkan oleh penulis yaitu terkait dengan perkembangan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) di Sumatera bagian Selatan Tahun 1914 – 1942. *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) merupakan divisi dari perusahaan kereta api milik negara *Staatsspoorwegen* yang mengoperasikan jalur kereta api di wilayah Palembang dan Lampung. Tujuan didirikan memberikan fasilitas dalam pengangkutan hasil bumi dan penumpang. *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) dalam pelayan angkutan. Awal dari pembangunan jalur *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) berdasarkan undang-undang Tanggal 30 Desember 1911 (Ind. Stbl. 1912 No. 121). Pengembangan dan perluasan jalur kereta api dilakukan secara bertahap oleh *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS). Dengan rute perjalanan yang akan dibangun yaitu rute Pandjang – Praboemoelih, rute Teluk Betung – Garuntang, rute Muara Enim – Tanjung Enim, dan rute Kertapati – Loeboek Linggau. Perkembangan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) sangat pesat sebabnya dioperasikannya 67 lokomotif, 1.214 gerbong barang, 142 gerbong penumpang, dan fasilitas seperti rel kereta api, bengkel kereta api, stasiun, sistem informasi dan lain-lain yang sangat canggih. Akan tetapi pada Tahun 1941 terjadi kemunduran yang menyangkut peralatan dan suku cadang. Selain Tahun 1942 Jepang mulai menduduki Indonesia yang membuat Belanda menyerah tanpa syarat. Pada saat itu *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) mengalami perubahan nama menjadi *Nambu Sumatora Tetsudo*. Pemerintah Jepang tidak berfokus terhadap perkembangan perkeretaapian, tetapi berkhusus pada peperangan dan politik.

1.6 Paradigma



Keterangan

→ : Garis Hubung

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka

Tinjauan pustaka menurut Creswell (2005), merupakan ringkasan yang tertulis mengenai jurnal, buku, dokumen, dan lain-lainnya yang mendeskripsikan teori serta suatu informasi yang telah dikelompokkan secara pustaka, yang sudah ada pada masa lampau maupun masa kini, ke dalam topik dan dokumen yang dibutuhkan untuk proposal penelitian. Tinjauan pustaka dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

2.1.1 Konsep Perkembangan

Istilah perkembangan yaitu serangkaian perubahan progresif yang terjadi sebagai akibat dari proses kematangan dan pengalaman (Hurlock, 1976). Menurut Santrock (1996), perkembangan adalah suatu bagian dari proses perubahan yang dimulai dari masa konsepsi dan berkelanjutan sepanjang rentang kehidupan (Rahmawati & dkk, 2022). Menurut Susanto (2011), perkembangan adalah suatu perubahan yang tidak bersifat kuantitatif melainkan bersifat kualitatif. Perkembangan tidak hanya ditekankan pada segi material saja melainkan pada fungsional juga (Septiandini, 2017). Berdasarkan konsep waktu dalam sejarah menurut Kuntowijoyo, perkembangan akan melihat dan mencatat peristiwa yang menunjukkan terjadinya perubahan dalam satu bentuk lain dan biasanya dari sederhana ke bentuk yang lebih rumit. Perkembangan akan membawa perubahan yang terjadi bertahap dan secara terus menerus dengan berdasarkan akumulasi proses yang panjang sehingga mencapai titik tertentu dalam kemajuan (Kuntowijoyo, 1995).

Pada umumnya setiap perkembangan terjadi secara bertahap dan selalu terjadi perubahan-perubahan. Jika perkembangan yang terjadi pada manusia bersifat tetap dan tidak dapat diulangi, maka berbeda halnya dengan perkembangan yang terjadi di kehidupan bermasyarakat, organisasi, transportasi, teknologi, dan lain-lainnya yang mengalami perkembangan yang dikehendaki dan biasanya direncanakan secara matang demi mencapai suatu tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya (Nurhasanah, 2022). Dapat disimpulkan bahwa perkembangan adalah sebuah proses yang menunjukkan pada perubahan terjadi secara bertahap dan terus menerus berdasarkan proses dan kejadian yang dihadapi hingga mencapai suatu titik tertentu.

2.1.2 Teori Gerak Sejarah

Karakter dari teori-teori sejarah menyatakan bahwa sejarah adalah suatu gerak dinamis yang berubah dan berkembang secara evolusi, yaitu mengalami perubahan secara alami sebagai akibat dari penyajian catatan peristiwa yang terjadi di masa lampau secara konsisten (Hugiono, 1987). Menurut Tambaruka (2002) hakikat teori sejarah merupakan suatu gerak yang tumbuh dan berkembang secara evolusi dengan menggambarkan peristiwa sejarah masa lampau secara kronologis. Berdasarkan pemahaman Karl Marx sejarah adalah warisan leluhur yang digunakan sebagai sarana negosiasi antar generasi untuk menundukkan suatu hal tertentu. Setiap periode sejarah mempunyai ciri dan kekhasannya tersendiri seiring dengan pertumbuhan dan perkembangan setiap generasi. Teori gerak sejarah menurut Marx harus ditempatkan dalam sebuah pandangan peneliti. Proses ini berkaitan dengan metodologi yang digunakan dalam proses penelitian sejarah intelektual (Arif, Pratama, & Perdana, 2020).

Gerak sejarah yang ditandai dengan perkembangan dan perubahan yang berlangsung terus dalam kehidupan manusia (Sumargono, 2022). Manusia pada dasarnya tidak bebas, tidak otonom dalam arti luas. Semua

perubahan terjadi tanpa persetujuan manusia, manusia hanya dapat mempercepat jalan gerak sejarah dan tidak dapat mengubah atau menahan gerak sejarah. Gerak sejarah bersifat mekanis, seperti jam tangan yang setelah diputar berjalan dengan sendirinya, manusia menjadi alat dari dinamika (Madjid & Wahyudhi, 2014). Pandangan terhadap gerak sejarah mempengaruhi cara pandang seseorang atau komunitas tentang kehidupan baik secara positif ataupun negatif. Gerak sejarah sebagaimana dipahami filsuf sejarah merupakan suatu hasil perenungan filsafat tentang tabiat atau sifat- sifat gerak sejarah, sehingga diketahui struktur immanent (tetap) dalam proses gerak sejarah secara keseluruhan (Zed, 2018). Persoalan selanjutnya yang perlu kita pahami adalah bagaimana proses gerak perubahan sejarah itu berlangsung. Berkaitan dengan hal ini dalam filsafat sejarah ada dua pandangan tentang pola gerak sejarah sebagai berikut :

- a. Gerak Linear (Lurus), menurut pandangan garis lurus atau linear, pola gerak dalam sejarah itu bersifat linear menuju ke arah tahapan yang lebih maju, meninggalkan tahapan sebelumnya. Dengan kata lain pola gerak sejarah itu bersifat *progress* ke tahapan yang lebih tinggi (Maiwan, 2013).
- b. Gerak Siklus, menurut para pendukungnya aliran sejarah sesungguhnya bergerak secara siklis, yakni berputar secara bergantian dari masa ke masa. Tidak ada suatu peradaban yang terus di atas atau terus di bawah, tetapi suatu saat mereka akan di atas, pada lain kesempatan mereka akan di bawah. Sejarah merupakan bagian dari proses yang dipergilirkan seperti roda yang berputar (Maiwan, 2013).
- c. Gerak Spiral, sejarah mengikuti pada pola dasar lingkaran, tetapi dalam perjalanan berkembang keluar dari lingkaran sebelumnya. Gerak sejarah spiral dikatakan juga sejarah yang berulang kembali namun pengulangan sejarah tersebut tidak akan sama sepenuhnya dengan sebelumnya. Teori gerak sejarah ini dapat dianggap sebagai akhir dari gerak lingkaran serta proses saling hubung antara

pendapat sejarah yang terjadi berulang dan sejarah hanya berlaku sekali (Zed, 2018).

- d. Gerak Dialektika, menurut irama dialektika: tesis antithesis dan sintesis. Tesis ini merupakan pangkal awal artinya sejarah selalu berlangsung dalam pertentangan (perbenturan) antara yang lama (tesis) dan baru yang lama ditolak, kemudian muncul alternatif baru. Gerak dialektika dianggap bersumber dari ide, di mana ide ini bersifat universal dan merupakan penjelmaan dari realitas tertinggi yang terjadi secara terus menerus sehingga menjadi inspirasi dalam suatu perubahan.
- e. Gerak Tak Berbentuk (*Amorph*), gerak sejarah tidak mungkin dapat dipolakan, distrukturkan karena sejarah bergerak “liar” tanpa dapat dibaca atau diprediksi manusia. Gerak sejarah mengalir menurut arah yang jamak, tidak bisa diterka.
- f. Gerak sejarah Jatuh – Bangun (*Up – and – Down*), *Hero*, Orang Besar, sejarah bergerak jatuh bangun sesuai dengan irama jatuh bangun tokoh karena jalan sejarah ditentukan oleh tokoh (*hero* = pahlawan) atau orang besar (Zed, 2018).

Berdasarkan uraian di atas dalam penelitian ini, peneliti mengacu pada teori gerak sejarah siklus dari Arnold J. Toynbee. Menurut Arnold J. Toynbee, sejarah adalah pola siklus karena proses sejarah bergerak secara kontinu membentuk suatu lingkaran yang melalui beberapa tahapan, yakni kelahiran (*genesis of civilization*), pertumbuhan (*growth of civilization*) meliputi fase pertumbuhan dan kematangan, dan keruntuhan (*decline of civilization*) meliputi tiga fase gelombang ada kemerosotan, kehancuran dan lenyap. Hal ini sesuai perjalanan sejarah dari perkembangan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) dimulai dengan tahapan perintisan, tahap perkembangan, tahap kejayaan, dan tahap kemunduran. Perputaran perkembangan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) sesuai dengan perspektif siapa yang berkuasa di Hindia Belanda, pembangunan dilakukan berdasarkan Ind. Stbl. 1912 No. 121 tanggal 30

Desember 1911. Pada Tahun 1912 pembangunan dilaksanakan secara bersamaan di dua wilayah, yaitu Lampung jalur Pandjang ke Tandjoeng Karang sepanjang 12 KM yang dioperasikan pada Tahun 1914, kemudian wilayah Palembang jalur Kertapati ke Prabumoelih sepanjang 78 KM yang dioperasikan pada Tahun 1915. Pembangunan berlanjut untuk menghubungkan jalur utama dengan jalur cabang di kedua wilayah dan di jaringan jalur lintas di daerah Sumatera bagian Selatan secara bertahap bertemu, sehingga dapat menyediakan rute-rute transportasi baru. *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) mengalami kemakmuran yang semakin meningkat semua jalur selesai dibangun dengan fasilitas yang memadai, namun disaat yang harus melalui tantang krisis yang berpengaruh pada penurunan pendapatan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS). Setelah itu, pada Tahun 1941 mengalami kemunduran dalam peralatan dan Tahun 1942 masuknya Jepang di Indonesia yang membuat Belanda kehilangannya kekuasaan atas Indonesia.

2.1.3 *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS)

Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS) atau *Staatstramwegen op Zuid-Sumatra* (SZS) merupakan divisi dari perusahaan kereta api milik negara *Staatsspoorwegen* yang mengoperasikan Sumatera Selatan dan Lampung. Pada saat itu rencana pembangunan jalur kereta api yang melalui Sumatera Selatan belum diketahui. Pada 15 November 1895 R. A. Eekhout, mulai meminta agar untuk dua tahun diprioritaskan dibangun sistem kereta api di wilayah Sumatera bagian Selatan dan mengalami penolakan di Tahun 1896 (Reitsma S. A., 1928). Akan tetapi setelah dilakukan eksplorasi, dan dipaparkan dalam laporan berjudul *Rapport Noppes Den Aanleg van Staatsspoorwegen in Zuid-Sumatra* yang disampaikan tanggal 11 Juni 1910 dan diterbitkan dalam bentuk cetak pada Tahun 1911 (Reitsma S. A., 1928). Setelah dilakukan eksplorasi, berdasarkan undang-undang tanggal 30 Desember 1911 (Ind. Stbl 1912 Nomor. 121) diperintahkan untuk mulai melaksanakan pembangunan jalur kereta api sesuai desain yang telah direkomendasikan oleh Richter.



**Gambar 1. Peta Gambaran Umum Proyek Zuid-Sumatra
Staatsspoorwegen (ZSS)**

Sumber : (Ravico & Susetyo, 2021)

Dari peta gambaran desain rute yang direkomendasikan oleh Richter, pembangunan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) dilakukan di beberapa rute yang sangat sederhana dan akan dilewati dari rute Telok Betong – Prabamoelih, Moeara Enim – Palembang, dan jalur penghubung ke Tandjong Enim Boekit Asem. Pembangunan jalur rel kereta api dimulai pada Tahun 1911 dari Pandjang (*Oosthven*) sebagai jalur di wilayah Lampung dan dari Kertapati sebagai jalur di wilayah Palembang. Pembangunan dan pemasangan rel kereta api pertama serta sebagai titik kilometer nol dilakukan dari Pandjang (*Oosthven*) menuju Tandjoeng Karang sepanjang 12 KM. Pada tanggal 3 Agustus 1914 rel kereta api tersebut mulai dioperasikan sebagai jalur kereta api. Pada waktu yang bersamaan dilaksanakan pemasangan dan pembangunan rel kereta api dari

Kertapati, Palembang menuju Prabumoelih sejauh 78 KM yang dioperasikan pada Tahun 1 November 1915 (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997).

Kegiatan pembangunan jalur kereta api dilakukan secara bertahap. Hingga terselesaikan pembangunan jalur kereta api cabang Tajung Enim untuk membuka tambang batu bara. Pembangunan jalur kereta api diteruskan ke Lahat dari Teloekbetoeng. Di wilayah Lahat didirikan bengkel besar untuk memperbaiki kereta api dan juga gudang persediaan. Pembangunan jalur kereta api lintas pendek dan lintas panjang di daerah Palembang dan Lampung akan dipertemukan secara bertahap, yang terlaksana pada tanggal 22 Februari 1927. Jalur kereta api Sumatera bagian Selatan akhirnya mencapai 529 KM dengan menggunakan ukuran sepur selebar 1.067 mm. Jalur kereta api tersebut juga termasuk jalur lintas dari Lahat – Tebingtinggi – Lubuklinggau sepanjang 132 Km yang selesai dibangun pada tahun 1933. Selain itu *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) juga menyelenggarakan angkutan jalan raya pada jaringan jalan sepanjang 207 KM yang disebut dengan Dinas Angkutan Mobil. Tujuannya adalah untuk menyelenggarakan perpindahan muatan dari mobil ke jalan rel bawah satu tangan, sehingga menjamin kelancaran angkutan kereta api (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997).

2.1.4 Sumatera Bagian Selatan

Pada konsep lama Sumatera bagian Selatan disebut dengan Sumatera Selatan merupakan suatu nama baru yang diciptakan untuk rencana reorganisasi dua puluh tahun lalu yang mana sebuah penggabungan kawasan Palembang, Jambi, Lampung, dan Benkoelen. Sebelumnya telah terjadi penggabungan wilayah Bengkulu, Palembang, Jambi yang saat itu secara administratif merupakan bagian dari Palembang dengan Tebingtinggi sebagai kota induknya. Sedangkan Lampung belum terpikirkan pada masa itu, karena masih terjadi kekacauan yang merajalela di sana. Berdasarkan Volkstelling (1930), luas dari kawasan di Sumatera Selatan pada masa kolonial, yaitu Djambi dengan luas 44.452,50 Km², Palembang dengan luas 85.918,06 Km², Lampung dengan luas 28.268,40 Km², dan Benkoelen dengan luas 25.886,80 Km². Angka-angka tersebut tidak memberikan akurat terkait dengan luas wilayah. Secara sosial-kultur dipandang mempunyai generalisasi etnik sebagai satu hal yang sama. Kesamaan itu diletakkan pada bahwa rata-rata daerah tersebut dihuni oleh ketiga kelompok etnik yakni Melayu Tengah, Rejang, dan Lampung. Agama yang dianut oleh mayoritas masyarakat yaitu Mahometan, untuk masyarakat yang berada di dataran tinggi Pasemah dan Ampat Lawang, mayoritas tidak memiliki agama (kafir), serta masyarakat pedalaman menganut agama Islam dan ajarannya semakin meresap. Akan tetapi dalam urusan administrasi, kebenaran dari spiritual masing-masing individu tidak diperhitungkan (Richter, 1910).

Sumatera bagian Selatan dikeliling dengan perairan, khususnya pantai Timur dan Selatan yang mempunyai lokasi strategis dan menguntungkan selama berabad-abad yang telah melahirkan hubungan timbal balik. Di sepanjang wilayah Sumatera bagian Selatan dilewati barisan pegunungan yang dikenal dengan bukit barisan atau pegunungan barisan. Pegunungan barisan yang memberikan arah barat – tenggara ke Sumatera dan di selatan memisahkan Bengkulu dari wilayah Sumatera Selatan lainnya membagi pulau ini menjadi dua bagian tidak sama, bagian barat yang lebih sempit

dan bagian timur yang lebih luas. Keadaan topografinya wilayah Sumatera bagian selatan memiliki garis pantai yang sempit dan datar di sisi barat dengan pegunungan yang menjulang tinggi, kemudian di sebaliknya di kaki lereng timur yang sama curamnya pegunungan terdapat dataran selebar ratusan kilometer, yang naik hanya sedikit di atas laut dan berangsur-angsur turun ke pantai timur (Wellan, 1932).

Pada penelitian ini dilakukan pembatasan wilayah yang menjadi objek dari peristiwa perkembangan transportasi kereta api. Adapun wilayah yang akan dikaji dalam penelitian ini, yaitu Lampung dan Palembang. Jumlah penduduk dari Keresidenan Lampung sendiri sebanyak 154.474 jiwa. Pada saat itu Ibukota dari Keresidenan Lampoeng adalah Teloekbetoeng yang dibagi menjadi 4 pemekaran, yaitu :

1. Ommelanden dari Teloekbetoeng (Kota utama Tanjung Karang)
2. Katimbang (Ibukota Kalianda)
3. Semangka (Ibukota Kotaägoeng)
4. Sepoetih Toelangbawang (Ibukota Goenoengsoegih)

Untuk batas wilayah administrasi Keresidenan Lampung antara lain :

- a. Di sebelah Timur berbatasan dengan Laut Jawa.
- b. Di sebelah Selatan berbatasan dengan Laut Jawa dan Selat Sunda.
- c. Di sebelah Utara berbatasan dengan Keresidenan Palembang, yaitu dari muara Masoedji sampai puncak Uloemajus dan sampai Benkoelen (Richter, 1910).

Sedangkan jumlah penduduk dari Keresidenan Palembang sebanyak 684.710 jiwa. Keresidenan Palembang juga dibagi menjadi 4 pemekaran yaitu :

1. Palembang Benedenlanden.
2. Palembang Bovenlanden.
3. Ogan dan Komerling ulu.
4. Rawas.

Untuk perbatasan dari wilayah administrasi Keresidenan Palembang antara lain :

- a. Di sebelah Timur berbatasan dengan Selat Banka dan Laut Jawa.
- b. Di sebelah Selatan berbatasan dengan Sungai Masoedji, sebagian Wai Pisang, dan Wai Giham.
- c. Di sebelah Barat berbatasan dengan Danau Ranau milik Palembang di Utara, daerah aliran sungai utama antara Laut Jawa dan Hindia Lautan.
- d. Di sebelah Utara perbatasan antara Palembang dan Jambi belum ada di lapangan secara keseluruhan, namun pada dasarnya akan mengikuti DAS Musi dan Das Aer, Banjoeasin

Keadaan ekonomi Sumatera bagian Selatan sepenuhnya didominasi dengan perkebunan lada dan kopi. Akan tetapi sejak pemerintah Hindia Belanda mulai menguasai Sumatera bagian Selatan terjadi peningkatan dengan adanya pembukaan dan memperluas daerah-daerah perkebunan-perkebunan tanaman industri. Sehingga hal membuat terjadinya keberagaman perkebunan yang dibudidayakan di Sumatera bagian Selatan seperti karet, rotan, damar, lada, tembakau, kapas, gambir, buah-buahan, tebu, kapur, cengkeh, kopra, pinang, kina, teh, pohon kelapa, kepala sawit, tanaman minyak atsiri, tanaman serat, dan lain-lainnya (Wellan, 1932). Kegiatan ekonomi di Sumatera bagian Selatan semakin pesat dan maju dengan melakukan ekspor hasil perkebunan ke wilayah lain. Yang menjadikan Sumatera bagian Selatan menjadi salah satu kawasan industri. Kondisi saran dan prasarana yang ada di wilayah Sumatera bagian Selatan telah maju karena terjadi pembangun yang dilakukan oleh Pemerintah Hindia Belanda guna menunjang dan mendukung peningkatan eksploitasi potensi sumber daya ekonomi dengan membangun jalur komunikasi, drainase, dan jalur transportasi (Richter, 1910).

Kondisi dari Sumatera bagian Selatan hampir sepenuhnya dipengaruhi oleh Belanda baik dari aspek ekonomi, perubahan sosial, dan dinamika politik. Apalagi setelah dilakukan pembangunan transportasi yang membuat perubahan pada Pola permukiman dan pusat aktivitas ekonomi yang selama ini berada di sisi sungai mulai berkembang seturut jalur jalan raya dan jalur kereta api yang baru terbentuk. Masyarakat secara perlahan telah mulai meninggalkan jalur transportasi sungai untuk beralih ke jalan-jalan baru yang mempercepat laju mobilitas mereka. Pusat-pusat permukiman dan ekonomi baru mulai terbentuk dan bermunculan yang turut menciptakan kehidupan sosial dan budaya masyarakat, terutama di wilayah pedalaman. Pembangunan jaringan transportasi yang pada mulanya untuk merespons dominasi Singapura atas pengapalan kargo hasil bumi di Sumatera dan membawanya untuk dijual ke Singapura, telah banyak menciptakan beberapa kemajuan di wilayah Sumatera bagian selatan (Ariwibowo, Budiman, & Listiana, 2023).

2.2 Penelitian Terdahulu

Pada penelitian ini, peneliti menggunakan penelitian terdahulu sebagai perbandingan kajian yang hendak dibahas dengan topik sejenis, yaitu :

1. Penelitian yang berjudul Dampak Pembangunan Jalur Kereta Api Sumatera Selatan Terhadap Perekonomian Di Sumatera Selatan, dilakukan oleh Yustikaningtyas Rohmanto (2022). Diterbitkan oleh program studi pendidikan Sejarah, Universitas Lampung. Hasil dari penelitian ini adalah berdampak pada bertambahnya tenaga kerja yang menyebabkan adanya tambahan lapangan pekerjaan bagi masyarakat di daerah Sumatera Selatan. Pada bidang ekonomi dari berkembang pesatnya peningkatan dalam bidang pendistribusian barang komoditi yang dilakukan di Sumatera Selatan. Persamaan dalam penelitian ini yaitu sama-sama mengkaji tentang perkeretaapian. Sedangkan perbedaan dalam penelitian ini, yaitu peneliti tersebut hanya berfokus pada dampak pembangunan pada bidang ekonomi, sedangkan dalam

penelitian ini mengkaji terkait dengan perkembangan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS).

2. Penelitian yang berjudul *Peran Staasspoorwegen* dalam Pembangunan Jalur Kereta Api di Jawa Barat Pada Tahun 1875 – 1945 dilakukan oleh Rizkyawan (2020). Diterbitkan oleh program studi pendidikan Sejarah, Universitas Lampung. Hasil dari penelitian ini terkait dengan peran *Staasspoorwegen* dalam pembangunan jalur perkeretaapian di Jawa Barat dalam aspek sosial, yaitu mobilitas sosial masyarakat meningkat di tambah dengan terbuka lapangan pekerjaan baru di tengah kepadatan penduduk dan di aspek ekonomi memberikan dampak positif untuk menghubungkan daerah satu dengan daerah lainnya serta meningkatnya pemenuhan kebutuhan pasar dan penyediaan logistik. Persamaan dalam penelitian ini yaitu sama-sama mengkaji tentang perusahaan perkeretaapian milik negara masa kolonial Belanda. Sedangkan perbedaan dalam penelitian ini, yaitu terletak pada fokus penelitian, rentang waktu, dan lokasi di mana peneliti sebelumnya mengkaji terkait peran *Staasspoorwegen* dalam aspek sosial dan ekonomi, dengan Tahun 1875 – 1945, dan berlokasi di Jawa Barat sedangkan dalam penelitian ini mengkaji terkait perkembangan, dengan tahun 1914 – 1942, dan berlokasi di Sumatera bagian Selatan.

III. METODE PENELITIAN

3.1 Ruang Lingkup

Ruang lingkup penelitian mencakup :

- 3.1.1 Objek Penelitian : Perkembangan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) di Sumatera bagian Selatan Tahun 1914 – 1942
- 3.1.2 Subjek Penelitian : *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS)
- 3.1.3 Tempat Penelitian : Sumatera bagian Selatan
- 3.1.4 Waktu Penelitian : 2023 – 2024
- 3.1.5 Temporal Penelitian : 1914 – 1942
- 3.1.6 Bidang Penelitian : Sejarah

3.2 Metode Penelitian

Menurut Koentjaraningrat di dalam Abubakar (2021), Metode berasal dari bahasa Yunani, yaitu *methodos* yang berarti cara atau jalan. Sehubungan dengan upaya ilmiah, maka metode menyangkut masalah cara kerja, yakni cara kerja untuk dapat memahami objek yang menjadi sasaran ilmu. Menurut Gottschalk, metode dalam suatu penelitian sangat penting untuk menentukan sebuah keberhasilan dari penelitian. Pada umumnya yang disebut dengan metode merupakan cara atau prosedur untuk mendapatkan suatu objek. Selain itu juga dikatakan bahwa metode merupakan cara untuk berbuat atau mengerjakan sesuatu dalam sistem yang terencana serta teratur. Jadi dapat disimpulkan bahwa metode merupakan cara atau prosedur yang digunakan untuk memahami objek yang menjadi sasaran ilmu dalam sesuatu dalam sistem terencana serta teratur.

Penelitian merupakan terjemah dari kata *research* yang berarti penelitian, penyelidikan, pencarian (Echol & Shadaly, 1985). Penelitian adalah pemeriksaan yang teliti, penyelidikan, kegiatan pengumpulan, pengolahan, analisis dan penyajian data yang dilakukan secara sistematis dan objektif untuk memecahkan persoalan atau menguji suatu hipotesis untuk mengembangkan prinsip-prinsip umum (Dep. Pendidikan dan Kebudayaan, 1989). Menurut Nazar (1994) Penelitian merupakan serangkaian kegiatan yang direncanakan untuk memperoleh data guna memberikan jawaban terhadap masalah-masalah tertentu dan kemudian menemukan kesimpulan-kesimpulan (Abubakar, 2021). Dapat disimpulkan bahwa penelitian merupakan kegiatan untuk melakukan penyelidikan guna memperoleh data secara sistematis dan objektif. Menurut Djaelani (2010), metode penelitian adalah ilmu yang memperbincangkan tentang metode-metode ilmiah dalam menggali kebenaran pengetahuan. Ilmu tersebut mencari cara-cara untuk mengungkapkan dan menerangkan gejala-gejala alam, baik yang tampak atau yang dapat disentuh dengan panca indera maupun yang tidak (Djaelani, 2010). Jadi dari beberapa pengertian yang dikemukakan di atas disimpulkan bahwa yang dimaksud dengan metode penelitian adalah suatu cara ilmiah untuk mendapatkan data yang valid guna memecahkan masalah.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah Metode Historis. Metode *historis* merupakan metode atau cara yang digunakan sebagai pedoman dalam melakukan penelitian peristiwa sejarah dalam permasalahannya. Metode ini merupakan instrument untuk merekonstruksi peristiwa sejarah (*history as past actuality*) menjadi sejarah sebagai kisah (*history as written*). Menurut Louis Gottschalk, metode *historis* adalah proses menguji dan menganalisa secara kritis rekaman, dokumen-dokumen dan peninggalan masa lampau yang otentik dan dapat dipercaya, serta membuat interpretasi dan sintesis atas fakta-fakta tersebut menjadi kisah sejarah yang dapat dipercaya (Daliman, 2012). Jadi dari beberapa pengertian yang dikemukakan di atas disimpulkan bahwa yang dimaksud dengan metode historis adalah sebagai proses dalam menguji dan

menganalisa kebenaran rekaman, dokumen-dokumen, dan peninggalan-peninggalan masa lampau secara otentik dan dapat dipercaya.

Peneliti menggunakan metode historis karena data yang didapatkan akan diuji dan dianalisis secara kritis baik rekaman dan peninggalan masa lampau dan menuliskan hasilnya berdasarkan fakta yang telah diperoleh. Adapun langkah-langkah penelitian menurut Hugiono dan P.K. Poerwantana (1987) meliputi 4 langkah, yaitu *Heuristik*, Kritik, Interpretasi, dan Historiografi. Sesuai dengan langkah-langkah di atas, maka tahapan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. *Heuristik*, secara terminologi berasal dari bahasa Yunani *heuristiken* yang berarti mengumpulkan atau menentukan sumber yang dimaksud dengan sumber atau sumber sejarah merupakan sejumlah materi sejarah yang tersebar dan terdiferensiasi. Catatan tradisi lisan, reruntuhan atau bekas-bekas bangunan pre-historis merupakan sumber sejarah (Suhartono, 2010). Menurut Nugroho Notosusanto (1971) *heuristik* adalah suatu proses yang bertujuan untuk mengidentifikasi dan mengumpulkan sumber-sumber sejarah yang berkaitan dengan permasalahan yang akan diteliti, yang meliputi peristiwa, peninggalan, dan tulisan-tulisan masa lampau. *Heuristik* adalah metode yang digunakan dalam penelitian ilmiah untuk mengumpulkan data dalam jangka waktu yang lama. Menurut (Gottchalk, 1985) ada dua faktor penting yang harus dipertimbangkan dalam langkah *heuristik* ini, yaitu (1) pemilihan topik; dan (2) informasi terkait topik. Proses pemilihan topik yang didasarkan pada empat pertanyaan pokok, yaitu di mana (aspek geografis), siapa (aspek biografis), kapan (aspek kronologis), dan bagaimana (aspek fungsional atau okupasional). berdasarkan empat pertanyaan tersebut, topik atau fokus penelitian dapat ditentukan pada awal masa penelitian.

Pada tahap *heuristik* kegiatan diarahkan untuk mencari serta mengumpulkan data-data sumber sejarah terkait dengan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS)* atau *Staatstramwegen op Zuid-Sumatra (SZS)*

berupa arsip-arsip, buku, dokumen, koran, jurnal yang relevan dengan judul penelitian melalui *Delpher*, Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Provinsi Lampung, Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI), Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, *Leiden University Libraries Digital Collections*. Adapun yang ditemukan hasil mencari dan mengumpulkan, yaitu :

Sumber Primer :

- a) *Korte Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor- En Tramwegen.*
- b) *Rapport Nopens Den Aanleg Van Staatsspoorwegen in Zuid-Sumatra Deel I & II.*
- c) *Zuid-Sumatra Economisch Overzicht.*
- d) *De Lampongsche Districten.*
- e) *Eerste Zuid-Sumatra-Conferentie Congresonderwerp V : Het Verkeerswezen in Zuid-Sumatra De Spoorwegpolitiek* dan lain-lainnya.

Sumber Sekunder

- a) Buku Tim Telaga Bakti Nusantara, Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1 dan Jilid 2, Angkasa 1997.
- b) Buku karya Ibnu Murti Haryadi & Ella Ubaidi , Selayang Pandang : Sejarah Perkeretaapian Indonesia 1867 – 2014, Bandung 2015.
- c) Buku karya Drs. Makmun Abdullah & Tim Penulis, Kota Palembang Sebagai Kota Dagang dan Industri, Jakarta 1984/1985.
- d) Jurnal karya Gregorius Andika Ariwibowo (2013), Hary Ganjar Budiman, Bana Listiana, Pembangunan Jaringan Transportasi di Lampung (1859 – 1927).
- e) Jurnal karya R. Ravico & Berlian Susetyo (20210, Sejarah Pembangunan Jalur Kereta Api Sebagai Alat Transportasi di Sumatera Selatan Tahun 1914 – 1933 dan lain-lainnya.

2. Selanjutnya setelah mencari dan mengumpulkan data dari langkah *heuristik*, peneliti akan melakukan mengkritik dengan menganalisis sesuai prosedur yang ada, yaitu data yang faktual dan sah. Bertujuan untuk memperoleh data yang mempunyai integritas. Oleh karena itu, akan melakukan analisis kritis terhadap data tersebut khususnya dengan melakukan kritik sumber. Menurut Suhartono (2010), kritik sumber merupakan suatu upaya untuk memperoleh otentitas dan kredibilitas sumber. Kritik merupakan karya intelektual dan analitis yang mengikuti metode sejarah untuk sampai pada kesimpulan objektif tentang sesuatu situasi tertentu (Sumargono, 2021). Kritik sumber adalah proses verifikasi sumber yang telah digunakan untuk memahami atau mengidentifikasi kekurangan sumber (Rahman, 2017). Kritik sumber dalam kajian sejarah terdiri dari dua jenis kritik utama, yaitu kritik eksternal dan kritik internal. Kritik eksternal adalah usaha untuk menyelidiki keaslian sumber dengan menjawab pertanyaan-pertanyaan 5W+1H. Sedangkan kritik internal adalah hal yang mengacu kredibilitas sumber dalam dokumen digunakan sebagai fakta sejarah (AB Yass, 2004).

Peneliti melakukan kritik terhadap sumber sejarah yang telah dihimpun. Peneliti menguji dan membandingkan isi dari sumber yang telah dihimpun untuk menemukan fakta sejarah yang relevan dengan topik yang dikaji. Kritik dilakukan baik dari segi fisik dan dari segi isi sumber. Jika dilihat melalui fisik peneliti melihat apakah sumber yang dikumpulkan dapat terbukti keasliannya dengan melihat aspek-aspek seperti gaya bahasa yang digunakan, gaya penulisan, dan sebagainya. Adapun dari segi isi, peneliti mencoba untuk melihat apakah sumber yang dikumpulkan mengandung informasi yang sesuai dan mengerucutkan dengan permasalahan kajian, yakni Perkembangan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) di Sumatera bagian Selatan Tahun 1914 – 1942.

3. Interpretasi merupakan tahapan atau kegiatan menafsirkan fakta-fakta serta menetapkan makna dan saling hubungan daripada fakta-fakta yang diperoleh (Nina, 2008). Interpretasi diartikan sebagai proses penafsiran atau memberikan makna kepada fakta-fakta atau bukti-bukti sejarah. Interpretasi diperlukan karena pada dasarnya bukti-bukti sejarah sebagai saksi realitas di masa lalu (Daliman, 2018). Interpretasi merupakan penafsiran terhadap fakta-fakta sejarah sebagai hasil dari langkah sebelumnya, yaitu kritik sumber. Tahap interpretasi dalam penelitian ini adalah mencoba menafsirkan dan menjabarkan data-data serta fakta-fakta yang telah didapat selama penelitian. Penafsiran yang dimaksud adalah penulis menganalisis kemudian menafsirkan sumber yang telah dipilih agar dapat menguraikan hasil penelitian mengenai perkembangan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS)* di Sumatera bagian Selatan Tahun 1914 – 1942 sebagai perusahaan kereta api untuk melayani pengangkutan hasil perkebunan. Peneliti melakukan interpretasi dengan membaca dan memahami setiap sumber-sumber yang di dapatkan. Interpretasi ini dilakukan dengan teliti karena tidak semua data akan dimasukkan dipilih data yang relevan dengan topik penelitian yang dilakukan. Pada tahap ini menuntut kehati-hatian peneliti dalam menyambungkan setiap fakta yang ada agar terdapat kejelasan dari peristiwa terkait.

4. Historiografi merupakan langkah terakhir dalam sebuah penelitian sejarah. melakukan penulisan sejarah menjadi saranan mengkomunikasikan hasil-hasil penelitian yang diungkap, di uji (verifikasi) dan diinterpretasi merupakan langkah terakhir dalam penelitian sejarah (Daliman, 2012). Historiografi merupakan hal puncak dalam penulisan sejarah atau disebut juga dengan sebuah seni penulisan sejarah sebagai sastra sejarah atau berisi kumpulan tulisan-tulisan sejarah termasuk kaidah-kaidahnya (Herdiani, 2016). Tahap Historiografi, peneliti melakukan penulisan di rangkai dan disusun data-data sejarah secara runut dan runtun agar kajian sejarah yang ditulis menjadi gamblang dan mudah dipahami bagi pembacanya sesuai dengan data yang didapat

dan telah dijabarkan sebelumnya. Penulis menuliskan hasil informasi yang telah di susun berdasarkan metode penulisan karya ilmiah yang berlakuku di Universitas Lampung. Sehingga dapat menghasilkan rekonstruksi peristiwa sejarah yang sesuai dengan topik penelitian yang berjudul “Perkembangan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) di Sumatera bagian Selatan Tahun 1914 – 1942”.

3.3 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan suatu kewajiban yang digunakan sebagai dasar untuk menyusun instrumen penelitian. Instrumen penelitian merupakan seperangkat peralatan yang akan digunakan oleh peneliti untuk mengumpulkan data-data penelitian (Kristanto, 2018). Berdasarkan penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa teknik pengumpulan data adalah seperangkat cara yang digunakan untuk mengumpulkan data-data penelitian. Teknik pengumpulan data yang digunakan akan mempengaruhi data yang akan didapatkan atau kumpulkan. Teknik pengumpulan data pada penelitian ini dilaksanakan pada tahap *heuristik* yang berpanduan pada teknik pengumpulan data dengan menggunakan metode historis atau penelitian sejarah yang dilaksanakan pertama kali. *Heuristik* merupakan langkah awal penelitian sejarah dalam kegiatan untuk mengumpulkan data jejak-jejak masa lampau yang relevan dengan penelitian yang dikaji.

3.4 Teknik Analisis Data

Teknik analisis data merupakan proses pengumpulan data secara sistematis berdasarkan data-data yang tersedia untuk mempermudah peneliti dalam memperoleh kesimpulan, analisis data menjadi sebuah proses yang dapat disampaikan kepada pembaca dengan bahasa dan pemaparan yang mudah dipahami sehingga hasil temuannya dapat menjadi informasi bagi orang lain (Wasino & Endah, 2018). Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisis historis. Menurut Kuntowijoyo yang dikutip oleh Dudung Abdurrahman (1999), interpretasi atau penafsiran sejarah sering kali disebut juga dengan analisis historis. Analisis sendiri berarti menguraikan, dan

secara terminologis berbeda dengan sintesis yang berarti menyatukan. Analisis dan sintesis, dipandang sebagai metode-metode utama dalam interpretasi (Abdurrahman, 1999). Sedangkan Menurut Helius Sjamsuddin (1996), teknik analisis data historis adalah analisis data sejarah yang menggunakan kritik sumber sebagai metode untuk menilai sumber-sumber yang digunakan dalam penulisan sejarah (Sjamsuddin, 1996).

Berdasarkan pernyataan di atas dapat disimpulkan bahwa analisis data merupakan langkah yang penting, dimulai dari melakukan kegiatan pengumpulan data dan menguji data dengan kritik ekstern dan intern untuk mencari otensitas dan kredabilitas sumber yang didapatkan, menafsirkan makna yang terkandung dalam data-data sejarah, serta menyajikan sebuah tulisan secara runut dan runtut. Dari langkah ini dapat diketahui sumber yang benar-benar dibutuhkan dan relevan dengan materi penelitian. Teknik analisis data dilakukan pada tahap interpretasi yang mana dapat dihasilkan rangkaian informasi sejarah yang relevan dan sejalan dari data-data sejarah. Akan didapatkan fakta-fakta sejarah yang menjadi bukti bahwa terjadi suatu peristiwa sejarah. Melalui tahap interpretasi, peneliti memperoleh fakta-fakta dan gambaran terkait dengan “Perkembangan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) di Sumatera bagian Selatan Tahun 1914 – 1942.

V. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis pembahasan yang telah penulis paparkan, maka dapat disimpulkan mengenai Perkembangan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) dalam pelayanan angkutan di wilayah Sumatera bagian Selatan Tahun 1914 – 1942 adalah sebagai berikut :

1. Penelitian ini mengungkapkan bahwa pada mulanya pembangunan jalur kereta api dimulai berdasarkan undang-undang tanggal 30 Desember 1911 (Ind. Stbl 1912 Nomor. 121). Pembangunan dilakukan Tahun 1911 jalur dari rute Lampung dan Palembang. Akhirnya di Tahun 1914 jalur pertama di rute Lampung resmi dibuka dan beroperasi, g *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) adalah membangun dan mengoperasikan jalur kereta api untuk memenuhi kebutuhan layanan angkutan dan membuka akses ke wilayah pedalaman yang kaya akan hasil perkebunan dengan disediakan ada 2 jenis layanan, yakni angkutan penumpang dan angkutan barang.
2. Perkembangan pelayanan angkutan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) Tahun 1919 – 1928 mengalami peningkatan yang signifikan. Hal ini didasari atas keberhasilan dalam memperluas dan menyambungkan jalur kereta api rute Lampung dan Palembang, serta membuka jalur cabang untuk angkutan baru bara. *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) menyediakan 3 jenis layanan, yakni layanan angkutan barang, penumpang, dan batu bara. Untuk mendukung perkembangannya juga terjadi penambahan lokomotif dan gerbong dan menetapkan jadwal perjalanan yang tetap. Pelayanan angkutan yang dilakukan pada Tahun

1919 – 1928 mengalami peningkatan yang signifikan yang dapat menyumbangkan pendapatannya sebanyak 57%

3. Setelah berhasil membuka cabang pelayanan baru dan menghubungkan rute Lampung dan Palembang di Tahun 1929 – 1939 *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) mencapai masa kejayaannya dengan telah berhasil menyelesaikan pembangunan jalur di seluruh rute. Pada tahap ini *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) berfokus dalam melakukan pengoptimalan untuk memenuhi kebutuhan layanan angkutan dengan cara melakukan peningkatan infrastruktur, meningkatkan sistem keamanan menyediakan layanan kereta ekspres, bus dan mobil, dan menambah lokomotif dan gerbong barang. Kecepatan dalam waktu perjalanan dapat dipersingkat hingga memotong sebanyak 33%. Penambahan lokomotif sebanyak 67, 142 gerbong barang, dan bagasi, serta 1.214 gerbong barang. Hal tersebut dilakukan agar memperkuat posisi *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) sebagai transportasi utama dalam memenuhi kebutuhan layanan angkutan dan mendukung pertumbuhan ekonomi di Sumatera bagian Selatan.
4. Pada Tahun 1940 – 1942 *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) mulai memasuki tahapan kemunduran dampak dari terjadinya Perang Dunia II dan Jepang telah menduduki Hindia Belanda yang menyebabkan terjadi pengalihan fungsi kereta api untuk mendukung dalam kebutuhan militer perang. Akhirnya *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) tidak sepenuhnya melakukan pelayanan angkutan dan mengalami perubahan nama pada masa Jepang, serta tidak terjadi perkembangan yang signifikan. Selain itu terjadi pengurangan tenaga pengerak berkurang menjadi 530 unit
5. Dengan adanya peta dapat memberikan gambaran terkait dengan tahapan perkembangan dan pembangunan jalur kereta api serta stasiun-stasiun yang dioperasikan oleh *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS). Selain itu dapat menunjukkan arah dari pembangunan jalur kereta api *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS).

5.2 Saran

Sehubungan dengan penelitian yang telah penulis lakukan, maka penulis memberikan saran :

1. Bagi Peneliti Lain

Perlu adanya penelitian lanjutan mengenai pengaruh *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) dalam menghubungkan perekonomian dari Pulau Sumatera dan Jawa yang disambungkan dengan kapal.

2. Bagi Pembaca

Diharapkan dengan adanya skripsi ini dapat menjadi referensi yang bermanfaat dalam menambah wawasan pembaca mengenai perkembangan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) dalam pelayanan angkutan hasil perkebunan dan pertambangan di wilayah Sumatera bagian Selatan Tahun 1914 – 1942.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, R. 2021. *Pengantar Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: SUKA-Press UIN Sunan Kalijaga.
- AB Yass, M. 2004. *Metodologi Sejarah dan Historiografi*. Univeristas Sriwijaya: Diktat. Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan.
- Abdurrahman, D. 1999. *Metode Penelitian Sejarah*. Jakarta: Logos Wacana Ilmu.
- Anonim. 1918. *De Pepercultuur in de Buitenbezittingen*. Batavia: Landsdrukkerij.
- Arif, S., Pratama, R. A., & Perdana, Y. 2020. Gerakan Laju Sejarah Dalam Pandangan Filsafat Karl Marx. *Jurnal Artefak Volume 7 Nomor 2*.
- Arikunto, S. 1998. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Ariwibowo, G. A. 2018. Aktivitas Ekonomi dan Perdagangan di Keresidenan Lampung Pada Periode 1856 Hingga 1930. *Jurnal Patanjala Volume 10 Nomor 2*.
- Ariwibowo, G., Budiman, H., & Listiana, D. 2023. Pembangunan Jaringan Transportasi Di Lampung (1859 - 1927). *PURBAWIDYA: Jurnal Penelitian dan Pengembangan Arkeologi, Volume 12 Nomor 1*.
- Basrowi, & Suwandi. 2008. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Rineka Cipta.

- Bijlaard, P. 1927. *De Ingenieur. Montage van de brug over de Way-Oempoe, als laatste schakel in de spoorlijn Palembang — Telok Betong.*
- Bollee, A., & Sterling, E. - . *Hij Rijdt Weer ! Een Spoorwegtriomf In Indonesia.* Padi-Reeks.
- Broersma, R. 1916. *De Lampongsche Districten.* Batavia: Javasche Boekhandel & Drukkerij.
- Budiman, H. G. 2012. *Dinamika Industri Kopi Bubuk di Lampung (1907 - 2011).* *Jurnal Patanjala Volume 4 Nomor 3.*
- Daliman, A. 2012. *Metode Penelitian Sejarah.* Yogyakarta: Ombak.
- Daliman, A. 2018. *Metode Penelitian Sejarah.* Yogyakarta: Ombak.
- De Indische Mercur. 1922. *Pepercultuur in Netferlandsch-Indië.*
- De Indische Mercur. 1936. *De Economische toestand van Ned-Indie.*
- De Ingenieur. 1927. *De Feestelijke Opening der Zuid-Sumatra Spoorwegen te Blambangan Oempoe.*
- De Locomotief. 1938. Semarang: De Groot, Kolff & Co.
- Dep. Pendidikan dan Kebudayaan. 1989. *Kamus Besar Bahasa Indonesia.* Jakarta: Balai Pustaka.
- Djaelani, M. 2010. *Metode Penelitian Bagi Pendidik.* Jakarta: Multi Kreasi Satudelapan.
- Echol, J. M., & Shadaly, H. 1985. *Kamus Inggris Indonesia.* Jakarta: PT Gramedia.
- Economisch-Statistische Berichten. 1926.

Economisch-Statistische Berichten. 1940.

Eekhout, R. 1891. *Aanleg Van Staatsspoorwegwn in Nederlandsch Borneo En Zuid-Sumatra*. Leiden: E.J. Brill.

Ellebroek, M. 1931. *Tunnelbouw in Zuid-Sumatra*.

Ellerbroek, I. 1934. Spoor - En Tramwegen. *De aanleg van de spoorlijn Lahat-Loeboeklinggau (Zuid-Sumatra)*.

Fitroh, N., & Trilaksana, A. 2015. Peran Kereta Api Di Jawa Timur Dalam Pengangkutan Hasil Perkebunan Ke Surabaya Tahun 1878 - 1930. *Avatara, e-Journal Pendidikan Sejarah Volume 3, Nomor 3*.

Haryadi, I. M. 2015. *Selayang Pandang Sejarah Perkeretaapian Indonesia 1867 - 2014*. Bandung: Unit Pusat Preservation & Architecture.

Hasanah, M. 2015. *Ekonomi Politik Kolonialisme: Perspektif Kebijakan Ekonomi Politik Pemerintah Hindia Belanda dalam Mengelola Industri Gula Mangkunegaran pada Periode 1870-1930*. Yogyakarta: PolGov.

Herdiani, E. 2016. Metode Sejarah dalam Penelitian Tari. *Jurnal Seni Makangan Volume 3 Nomor 2*.

Herdianti, S., Permana, A., & Tarpin. 2018. Kereta Api dan Tradisi Mudik Lebaran di Bandung Tahun 1980 - 2014. *Historia Madania Volume 2 Nomor 2*.

Hugiono, P. P. 1987. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Jakarta: PT. Bina Aksara.

Huitema, W. 1935. *De Bevolkingskoffiecultuur Op Sumatra* . Wageningen.

Hurlock, E. 1976. *Psikologi Perkembangan : Suatu Pendekatan Sepanjang Rentang Kehidupan*. Erlangga.

- Ismono. 2013. Perkembangan Ekonomi Surabaya Setelah Penerapan Undang-Undang Agraria dan Politik Pintu Terbuka (1870 - 1900). *AVATARA, e-Journal Pendidikan Sejarah Volume 1 Nomor 1*.
- Koentjaraningrat. 1985. *Metode-Metode Penelitian Masyarakat*. Jakarta: PT Gramdia.
- Koning, J. F. 1929. *De Concurrentiestrijd van de Staasspoorwegen in Zuid Sumatra*.
- Kops, G. B. 1919. *Overzicht van Zuid-Sumatra*. Amsterdam : Uitgave Van Het Instituut Druk Van J.H. De Bussy.
- Krijthe, E. -. *De 'Bergkoningin' en de spoorwegen in Nederlands-Indië 1862 - 1949*. Utrecht: Nederlands Spoorwegmuseum.
- Kristanto. 2018. *Metodologi Penelitian Pedoman Penulisan Karya Tulis Ilmiah (KTI)*. CV Budi Utama.
- Kristian, Y. 2019. Politik Ekonomi Belanda Terhadap Lampung Pada Tahun 1800 - 1942 . Magister Sejarah dan Kebudayaan Islam, Fakultas Abad dan Humaniora.
- Kuntowijoyo. 1995. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: PT Bentang Pustaka.
- Kurniawan, H. 2014. Dampak Sistem Tanam Paksa Terhadap Dinamika Perekonomian Petani Jawa 1830-1870. *Jurnal Ilmu-Ilmu Sosial Volume 11 Nomor 2*.
- Lutz, G. 1936. *De Staatsspoorwegen in Zuid-Sumatra (Z.S.S.)*.
- Lutz, G. 1936. *De Staatsspoorwegen in Zuid-Sumatra (Z.S.S.)*, 9E Jaargang, Nr. 5.
- Madjid, M. D., & Wahyudhi, J. 2014. *Ilmu Sejarah: Sebuah Pengantar*. Jakarta: Prenada Media Group.

- Maiwan, M. 2013. Kosmologi Sejarah dalam Filsafat Sejarah: Aliran, Teori, dan Perkembangan. *Jurnal Literasi Volume 3 Nomor 2*.
- Maysuri, T., Sair, A., & Yusuf, S. 2021. Sejarah Penambangan Batubara Bukit Asam di Tanjung Enim. *HISTORIA: Jurnal Program Studi Pendidikan Sejarah Volume 9 Nomor 1*.
- Nawawi, H. 2001. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Nazar, B. 1994. *Tuntunan Praktis Metodologi Penelitian*. Jakarta: Pedoman Ilmu Jaya.
- Nina, H. 2008. *Metode Sejarah*. Bandung: Satya Historika.
- Nurhasanah, S. 2022. Perkembangan Organisasi Pejuang Siliwangi Indonesia di Lampung Barat. Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Lampung.
- Oktaviani, A., Mahdi, S., & Rachmedita, V. 2024. Perkembangan Transportasi Kereta Api sebagai Penunjang Industri Perkebunan di Keresidenan Lampung Tahun 1830 - 1933. *Historia Madania Volume 8 Nomor 1*.
- Perquin, B. 1921. *Nederlandsch Indische staatsspoor- en tramwegen*. Koninklijke Bibliotheek: Bureau Industria.
- Philip, H. 1916. *De Beteekenis en de Toekomst van den Mijnbouw in Zuid-Sumatra*. De Zuid-Sumatra Landbouw- en Nijverheids vereeniging.
- Pratama, C. A. 2018. Perkembangan Jalur Kereta Api Lintas Percabangan Stasiun Lempuyang - Stasiun Kebon Polo 1898 - 1976. *Jurnal Prodi Ilmu Sejarah Volume 3 Nomor 1*, 121 -133.
- Rahman, F. 2017. Menimbang Sejarah Sebagai Landasan Kajian Ilmiah: Sebuah Wacana Pemikiran dalam Metode Ilmiah. *EL-BANAT: Jurnal Pemikiran dan Pendidikan Islam Volume 7 Nomor 1*.

- Rahmawati, H., & dkk. 2022. *Psikologi Perkembangan*. Bandung: Widina Bhakti Persada.
- Ratnawati, Y. 2015. Perkembangan Perkeretaapian Pada Masa Kolonial di Semarang Tahun 1867 - 1901. *Journal of Indonesian History Volume 3 Nomor 2*, 66 - 69.
- Ravico, R., & Susetyo, B. 2021. Sejarah Pembangunan Jalur Kereta Api Sebagai Alat Transportasi Di Sumatera Selatan Tahun 1914-1933. *Jurnal Agastya Volume 11 Nomor 1*, 69 - 82.
- Reitsma, S. 1925. *Gedenkboek der Staatsspoor - En Tramwegen In Nederlandsch-Indie 1875 - 1925*. Weltevreden.
- Reitsma, S. A. 1928. *Korte Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor-en Tramwegen*. . Weltevreden G. Kolff & Co.
- Richter, J. 1910. *Rapport Nopens Den Aanleg Van Staatsspoorwegen in Zuid-Sumatra*. Batavia: Landsdrukkerij.
- Ritman, J. 1938. *Bataviaasch Nieuwsblad*. Batavia: Kolff & Co.
- Rouch, I. F. 1932. Spoor-En Tramwegen. *De nieuwe Hoofdwerkplaatsen der Staatsspoorwegen te Lahat*.
- Saputra, J. A. 2017. Peran Bengkel Kereta Api Pengok Dalam Perawatan Lokomotif Milik Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij Jalur Semarang-Vorstenlanden 1914-1950. Fakultas Ilmu Sosial Univesitas Negeri Yogyakarta.
- Septiandini, D. 2017. Perkembangan Transportasi Kereta Api di Sumatera Selatan Tahun 1998 - 2015 (Sumbangan Materi Pembelajaran Sejarah Kelas XI di SMA Negeri 4 Lahat).
- Setten, D. V. -. *Eerste Zuid-Sumatra Coferentie Congresonderwerp IV : De Beteekenis en de Vooruitzichten van den Inlandschen Landbouw inde*

residentie Palembang. -: Zuid-Sumatra Landouw- en Nijverheidsvereniging.

Sjamsuddin, H. 1996. *Metodologi Sejarah*. Jakarta: Deodikbud Proyek Pendidikan Tenaga Akademik.

Spoor - En Tramwegen. 1937. *Kroniek der Indische Spoorwegen*.

Spoor - En Tramwegen. 1938. *Kroniek der Indische Spoorwegen 1— 14 Februari 1938*.

Spoor- En Tramwegen . 1937. *Bedrijfsuitkomsten*.

Spoor- En Tramwegen. 1933. *Kroniek der Indische Spoorwegen*.

Spoor- En Tramwegen. 1935. *Bedrijfsuitkomsten*.

Spoor- En Tramwegen. 1935. *Eenige merkwaardige gedeelten uit het Jaarverslag der Staatsspoorwegen in Nederlandsch-Indië over 1933*.

Spoor- En Tramwegen. 1936. *Bedrijfsuitkomsten*.

Spoor- En Tramwegen. 1936. *Jaarverslag der Staatsspoorwegen in Ned.-Indië over 1935*, 9E Jaargang, Nr. 1.

Spoor- En Tramwegen. 1937. *Bedrijfsuitkomsten*.

Spoor- En Tramwegen. 1937. *Kroniek der Indische Spoorwegen 16—31 Mei 1937*.

Spoor- En Tramwegen. 1937. *Jaarverslag Van De Staatsspoorwegen In Nederl-Indie Over 1936 Deel II (Statisteken)*.

Spoor- En Tramwegen. 1938. *Jaarverslag van de Staatsspoorwegen in Nederl. Indië over 1937 (Deel I)*.

- Spoor- En Tramwegen. 1939. *Bedrijfsuitkomsten*.
- Spoor- En Tramwegen. 1940. *Bedrijfsuitkomsten*.
- Spoor- En Tramwegen. 1940. Kroniek der Indische Spoorwegen 16-30 April 1940.
- Staatsblad 1934 No.135. 1934. *Herziene Bezoldigingsregeling H.B.B.L.* . Batavia: Landsdrukkerij.
- Suhartono, W. P. 2010. *Teori dan Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Sumargono. 2021. *Metodologi Penelitian Sejarah*. Klaten: Penerbit Lakeisha.
- Sumargono. 2022. *Filsafat Sejarah*. Klaten: Lakeisha.
- Sumargono, Pratama, R., Perdana, Y., Lestari, N., & Triaristina, A. 2022. Peran Lada Lampung Menyokong Komoditas Perdagangan Banten. *Candrasangkala: Jurnal Pendidikan dan Sejarah Volume 8 Nomor 1*.
- Susanti, A., Soemitro, R. A., & Suprayitno, H. 2018. Identifikasi Kebutuhan Fasilitas Bagi Penumpang di Stasiun Kereta Api Berdasarkan Analisis Pergerakan Penumpang. *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur dan Fasilitas Volume 2, Nomor 1*.
- Susetyo, B., & Ravico. 2021. Perekonomian Masyarakat Onder Afdeeling Moesi Oeloe Tahun 1900-1942. *Jurnal Rihlah Volume 9, Nomor 2*.
- Tambaruka, R. 2002. *Pengantar Ilmu Sejarah, Teori Filsafat Sejarah, Sejarah dan Dilsafat, Sejarah dan Iptek*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Tim Telaga Bakti Nusantara. 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*. Bandung: CV. Angkasa.
- Ubaidi, E. 2015. *Selayang Pandang Sejarah Perkeretaapian Indonesia 1867 - 2014*.

Wasino, & Endah. 2018. *Metode Penelitian Sejarah Dari Riset Hingga Penulisan*. Yogyakarta: Magnum Pustaka Utama.

Wellan, J. 1932. *Zuid-Sumatra Economisch Overzicht*. H. Veenman & Zonen - Wageningen (Holland).

Widyawati, N., Merciana, D., & Kalangi, M. 2020. Moda Transportasi Darat dan Kualitas Layanan Jasa Terhadap Kelancaran Arus Container di Depo. *Jurnal Baruna Horizon Volume 3, Nomor 2*.

Zed, M. 2018. Tentang Konsep berfikir Sejarah. *Jurnal Lensa Budaya Volume 13 Nomor 1*.

Zubir, Z. 2015. Sejarah Perkebunan dan Dampaknya bagi Perkembangan Masyarakat di Onderafdeeling Banjoeasin En Koeboestrekken, Keresidenan Palembang, 1900-1942. *Jurnal Penelitian Sejarah dan Budaya Volume 1 Nomor 1*.