

**PERALIHAN MODA TRANSPORTASI AIR MENJADI TRANSPORTASI  
DARAT DI KARESIDENAN LAMPUNG MASA KOLONIALISME  
BELANDA TAHUN 1902-1914**

**(Skripsi)**

**Oleh:**

**NURIL HUDA  
NPM 1913033011**



**FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN  
UNIVERSITAS LAMPUNG  
BANDAR LAMPUNG  
2024**

## **ABSTRAK**

### **PERALIHAN MODA TRANSPORTASI AIR MENJADI TRANSPORTASI DARAT DI KARESIDENAN LAMPUNG MASA KOLONIALISME BELANDA TAHUN 1902-1914**

**Oleh:**

**NURIL HUDA**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi peralihan moda transportasi air menjadi darat di Karesidenan Lampung masa kolonialisme Belanda tahun 1902-1914. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian historis dengan teknik pengumpulan data melalui teknik dokumentasi dan teknik studi pustaka. Teknik analisis data menggunakan teknik analisis data historis. Peralihan transportasi di Karesidenan Lampung berawal dengan dikeluarkannya *Besluit* Belanda tentang pembangunan perlintasan kereta api dari Tanjung Karang sampai Palembang di Sumatera Selatan. Pemerintah Belanda juga membangun jalan raya dari Teluk Betung menuju Menggala sejauh 130 KM. Pembangunan transportasi darat bertujuan untuk efisiensi waktu dan biaya yang diperlukan terutama pada proses pengangkutan hasil bumi ke wilayah lain. Peralihan juga disebabkan kondisi jalur sungai yang semakin memburuk karena pencemaran yang dilakukan oleh masyarakat sekitar. Hasil penelitian menunjukkan bahwa peralihan transportasi dilatarbelakangi oleh kepentingan Belanda berkaitan dengan pengangkutan barang dan hasil bumi yang bertujuan untuk mempercepat pendistribusiannya ke wilayah-wilayah sekitarnya dan untuk diperdagangkan ke pasar internasional. Peralihan transportasi di Karesidenan Lampung juga dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu kemajuan teknologi, kebijakan Belanda, efisiensi waktu dan biaya operasional serta kondisi topografi sungai. Faktor-faktor ini saling berkaitan yang akhirnya mempengaruhi peralihan penggunaan transportasi air dengan jalur sungai menggunakan kapal berubah menjadi transportasi darat dengan jalan raya menggunakan mobil dan jalur kereta api.

Kata Kunci: Peralihan, Transportasi Air, Transportasi Darat

## **ABSTRAC**

### **TRANSPORTATION MODE OF WATER TRANSPORTATION TO LAND TRANSPORTATION IN LAMPUNG RESIDENTIAL THE PERIOD OF DUTCH COLONIALISM YEARS 1902-1914**

By:

**NURIL HUDA**

*This research aims to determine the factors that influenced the transition from water to land transportation modes in the Lampung Residency during Dutch colonialism in 1902-1914. The method used in this research is a historical research method with data collection techniques through documentation techniques and library study techniques. The data analysis technique uses historical data analysis techniques. The transition to transportation in Lampung Residency began with the issuance of a Dutch decree regarding the construction of a railway crossing from Tanjung Karang to Palembang in South Sumatra. The Dutch government also built a highway from Teluk Betung to Menggala for a distance of 130 KM. The development of land transportation aims to save time and costs, especially in the process of transporting agricultural products to other areas. The transition was also caused by the increasingly deteriorating condition of the river route due to pollution by the surrounding community. The research results show that the shift in transportation was motivated by Dutch interests related to the transportation of goods and agricultural products with the aim of accelerating their distribution to surrounding areas and for trading on international markets. The transition of transportation in the Lampung Residency was also influenced by several factors, namely technological advances, Dutch policies, time efficiency and operational costs and topographic conditions of the river. These factors are interrelated which ultimately influence the shift in the use of water transportation from river routes using ships to land transportation using roads using cars and railways.*

*Keywords: Transition, Water Transportation, Land Transportation*

**PERALIHAN MODA TRANSPORTASI AIR MENJADI DARAT  
DI KARESIDENAN LAMPUNG MASA KOLONIALISME  
BELANDA TAHUN 1902-1914**

**Oleh:**

**NURIL HUDA**

**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**

**UNIVERSITAS LAMPUNG**

**BANDAR LAMPUNG**

**2024**

Judul Skripsi : **PERALIHAN MODA TRANSPORTASI AIR  
MENJADI TRANSPORTASI DARAT DI  
KARESIDENAN LAMPUNG MASA  
KOLONIALISME BELANDA TAHUN 1902-  
1914.**

Nama Mahasiswa : **Nuril Huda**  
No. Pokok Mahasiswa : **1913033011**  
Jurusan : **Pendidikan IPS**  
Program Studi : **Pendidikan Sejarah**  
Fakultas : **Keguruan dan Ilmu Pendidikan**

**MENYETUJUI**

1. Komisi Pembimbing,

Pembimbing I,

Pembimbing II,



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

**Nur Indah Lestari, S.Pd., M.Pd,**  
NIP. 199007212019032020

2. Mengetahui,

Ketua Jurusan Pendidikan  
Ilmu Pengetahuan Sosial,

Ketua Program Studi  
Pendidikan Sejarah,



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

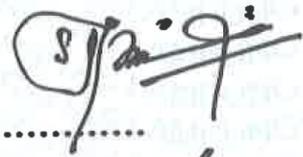


**Yustina Sri Ekwandari, S.Pd., M.Hum,**  
NIP. 197009132008122002

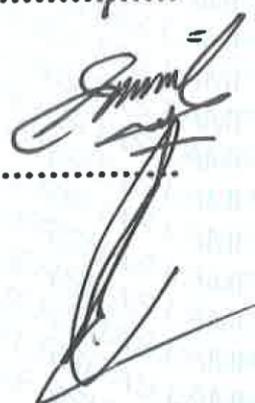
**MENGESAHKAN**

**1. Tim Penguji**

**Ketua : Yustina Sri Ekwandari, S.Pd., M.Hum. ....**



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



**Penguji**

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

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



**Prof. Dr. Sunyono, M.Si.**

**NIP. 196512301991111001**



**Tanggal Lulus Ujian Skripsi : 01 April 2024**

## SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini adalah:

Nama : Nuril Huda  
NPM : 1913033011  
Program Studi : Pendidikan Sejarah  
Jurusan/Fakultas : Pendidikan IPS/FKIP Unila  
Alamat : Jalan Pemuda II Desa Marga Agung Kecamatan Jatiagung  
Kabupaten Lampung Selatan Provinsi Lampung.

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, 28 Maret 2024



Nuril Huda

NPM. 1913033011

## RIWAYAT HIDUP



Penulis dilahirkan di Desa Marga Agung Kecamatan Jatiagung Kabupaten Lampung Selatan, pada tanggal 06 Agustus 2001. Anak ke dua dari dua bersaudara, dari pasangan bapak Marsidi dengan Ibu Waliyah. Pendidikan penulis dimulai dari SD Negeri 2 Marga Agung (2007-2013), melanjutkan ke sekolah menengah pertama di Mts Al-Hidayah Marga Agung (2013-2016), melanjutkan sekolah menengah atas di SMA AL-HUDA Jatiagung (2016-2019), dan pada tahun 2019 penulis melanjutkan pendidikan Strata 1 di Program Studi Pendidikan Sejarah Universitas Lampung melalui jalur SNMPTN (Seleksi Nasional Masuk Perguruan Tinggi).

Pada semester VI penulis melaksanakan Kuliah Kerja Nyata (KKN) di Desa Trimomukti Kecamatan Candipuro Kabupaten Lampung Selatan, dan pada semester VI penulis juga melaksanakan Program Pengenalan Lapangan Persekolahan (PLP) di SD Negeri 2 Desa Trimomukti. Selama menjadi mahasiswa penulis aktif pada organisasi FOKMA (Forum Komunikasi Mahasiswa Sejarah).

## **MOTTO**

***“ORANG YANG TERLALU MEMIKIRKAN AKIBAT DARI SUATU  
KEPUTUSAN DAN TINDAKAN, SAMPAI KAPAN PUN DIA TIDAK AKAN  
MENJADI ORANG BERANI”***

***(Ali bin Abi Thalib)***

***“HIDUP BUKAN TENTANG SIAPA YANG TERBAIK, TAPI SIAPA YANG  
MAU BERBUAT BAIK “***

## **PERSEMBAHAN**

### **Bismillahirrohmanirrohim**

Puji dan syukur kepada Allah SWT atas segala rahmat dan karunia-Nya. Sholawat dan Salam semoga selalu tercurah kepada Nabi Muhammad SAW. Dengan kerendahan hati dan rasa syukur, ku persembahkan sebuah karya ini sebagai tanda cinta dan sayangku kepada:

Kedua orang tuaku Bapak Marsidi dan Ibu Waliyah yang telah membesarkan dengan penuh kasih sayang, pengorbanan, dan kesabaran.

Terimakasih atas setiap tetes keringat, dan yang selalu membimbing dan mendoakanku agar selalu mendapatkan kemudahan dan menjalankan studi, mendoakan keberhasilanku, sungguh semua yang Bapak dan Ibu berikan tak mungkin terbalaskan.

Untuk almamaterku tercinta  
“UNIVERSITAS LAMPUNG”

## SANWACANA

Alhamdulillah hirabbil ‘alamin, Puji syukur atas kehadiran Allah SWT, atas Rahmat dan hidayah-Nya, saya dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini. Sholawat serta salam semoga tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW. Penulis skripsi yang berjudul “Peralihan Moda Transportasi Air menjadi Transportasi Darat di Karesidenan Lampung Masa Kolonialisme Belanda Tahun 1902-1914” 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 terimakasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Sunyono, M.Si., 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 Keuangan Umum dan Kepegawaian Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
4. Bapak Hermi Yanzi, S.Pd., M.Pd., selaku Wakil Dekan III Bidang Kemahasiswaan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
5. Bapak Dr. Dedy Miswar, S.Si., M.Pd. selaku Ketua Jurusan Ilmu Pengetahuan Sosial Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
6. Ibu Yustina Sri Ekwandari, S.Pd., M.Hum., selaku Ketua Program Studi Pendidikan Sejarah Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung, sekaligus dosen Pembimbing I skripsi penulis, terimakasih ibu atas segala saran, bimbingan dan kepeduliannya selama penulis menjadi mahasiswa di Program Studi Pendidikan Sejarah Universitas Lampung.

7. Ibu Nur Indah Lestari, S.Pd., M.Pd., selaku Pembimbing II skripsi penulis, terimakasih ibu atas segala saran, bimbingan dan kepedulianya selama penulis menjadi mahasiswa di Program Studi Pendidikan Sejarah Universitas Lampung.
8. Bapak Drs. Maskun, M.H., selaku Pembahas skripsi penulis, terimakasih bapak atas segala saran, bimbingan dan kepedulianya selama penulis menjadi mahasiswa di Program Studi Pendidikan Sejarah Universitas Lampung.
9. Bapak dan Ibu Dosen Program Studi Pendidikan Sejarah, dan para pendidik di Unila pada umumnya yang telah memberikan ilmu pengetahuan.
10. Teruntuk kakak saya Muhammad Thohari yang sudah memberikan dukungan baik moril maupun materil selama saya berkuliah sampai saya bisa mencapai gelar sarjana.
11. Teruntuk keluarga baru saya selama berkuliah di Universitas lampung, yaitu saudara Fajar, Padot, Ado, Ridho, Irsal, Rizky, Fajar, Ikhsan, Rayhan, Sopan, dan Roby terimakasih sudah membantu saya dalam keadaan susah maupun senang.
12. Teman-teman seperjuangan sekaligus keluarga saya di Pendidikan Sejarah angkatan 2019 yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu, terima kasih atas dukungan yang telah diberikan kepada saya.

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, 04 April 2024

Nuril Huda  
NPM. 1913033011

## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>i</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>iii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>iv</b>
<b>BAB I. PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang Masalah .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	5
1.3 Tujuan Penelitian .....	5
1.4 Manfaat Penelitian .....	5
1.5 Kerangka Berfikir .....	6
1.6 Paradigma Penelitian .....	8
<b>BAB II. TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>9</b>
2.1 Konsep Peralihan .....	9
2.2 Konsep Moda Transportasi .....	10
2.3 Transportasi Air di Lampung.....	11
2.4 Transportasi Darat di Lampung .....	13
2.5 Penelitian Terdahulu .....	16
<b>BAB III. METODE PENELITIAN .....</b>	<b>19</b>
3.1 Ruang Lingkup Penelitian.....	19
3.2 Metode Penelitian .....	19
3.3 Teknik Pengumpulan Data.....	23
3.4 Teknik Analisis Data.....	25
<b>BAB IV. HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>28</b>
4.1 Hasil .....	28
4.1.1 Gambaran Umum Karesidenan Lampung Tahun 1902-1914 .....	28
4.1.2 Sejarah Transportasi Air di Karesidenan Lampung .....	33
4.1.3 Sejarah Transportasi Darat di Karesidenan Lampung .....	40

4.1.4 Peralihan Transportasi Air Menjadi Transportasi Darat di Karesidenan Lampung .....	48
4.2 Pembahasan.....	61
4.2.1 Peralihan Moda Transportasi Air Menjadi Transportasi Darat di Karesidenan Lampung .....	61
<b>BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>70</b>
5.1 Kesimpulan .....	70
5.2 Saran .....	72
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>73</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>77</b>

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel</b>	<b>Halaman</b>
Tabel 4. 1 Nilai Ekspor Perdagangan di Karesidenan Lampung .....	57

## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar</b>	<b>Halaman</b>
Gambar 4. 1 Perkebunan Lada di Karesidenan Lampung Tahun 1910 .....	29
Gambar 4. 2 Sungai-sungai Besar di Karesidenan Lampung .....	31
Gambar 4. 3 Sampan lonchore melewati Sungai Tulang Bawang.....	36
Gambar 4. 4 Kapal Tembongon .....	37
Gambar 4. 5 Gudang penyimpanan di Tulang Bawang .....	38
Gambar 4. 6 Hasil perkebunan di ekspor ke Palembang .....	39
Gambar 4. 7 Proses pengangkutan melalui Jalan Raya Lintas Sumatera .....	44
Gambar 4. 8 Pengangkutan hasil bumi ke gerbong kereta api.....	45
Gambar 4. 9 Jalur Pengangkutan Hasil Perkebunan dengan Transportasi Darat...	46
Gambar 4. 10 Mobil Truk dan Mobil Pribadi di Karesidenan Lampung.....	51
Gambar 4. 11 Mobil Bus di Karesidenan Lampung .....	52
Gambar 4. 12 Kebijakan Belanda Tentang Pembangunan Perlintasan Kereta Api Teluk Betung di Lampung dengan Palembang di Sumatera Selatan .....	53

## **I. PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Sejarah transportasi mencakup keseluruhan sejarah manusia. Transportasi merupakan wujud pengetahuan dan teknologi untuk memindahkan barang atau manusia, sekaligus menjadi wujud interaksi manusia dengan lingkungan fisiknya dalam memudahkan pergerakan. Teknologi transportasi mempengaruhi daya jangkau manusia dan perubahan jenis transportasi membuat manusia mampu mendefinisikan ulang lingkungannya. Perubahan dan peralihan transportasi didasarkan pada kondisi lingkungan dan segi keefektifan baik dari segi waktu maupun biaya yang diperlukan (Prihatmoko, 2016).

Transportasi sudah dikenal dan digunakan sejak lama, berawal dari masa Paleolitik dan Neolitik Awal dimana manusia melakukan aktivitas berpindah-pindah dengan menggunakan kedua kakinya. Pada masa Neolitik Akhir, inovasi menjadikan transportasi lebih mudah. Manusia mengangkut barang dengan menggunakan pikulan atau tandu. Perkembangan selanjutnya, manusia mulai mampu menjinakkan binatang-binatang seperti kuda, sapi, kerbau dan sebagainya. Sejak itu, transportasi dialihkan kepada hewan. Transportasi semakin berkembang setelah ditemukan tenaga uap yang menciptakan transportasi menggunakan mesin dengan kemudahan-kemudahan yang diberikan dalam kegiatan manusia (Istianto, 2019).

Transportasi di Indonesia diawali dengan penggunaan kapal-kapal melalui jalur air sebagai alat untuk mengangkut barang dan manusia. Hal ini didasarkan oleh negara Indonesia yang bertentuk kepulauan yang memiliki wilayah laut yang luas yang menghubungkan daerah satu dengan daerah lainnya dan banyaknya sungai-sungai yang tersebar di wilayah-wilayah yang ada di Indonesia yang saling

terhubung satu sama lain. Bukti-bukti yang menunjukkan bahwa bangsa Indonesia telah memanfaatkan kapal-kapal sebagai sarana penting dalam transportasi air dapat dilihat pada relief-relief Candi Borobudur yang berupa relief perahu bercadik. Perahu bercadik tersebut mampu berlayar hingga jauh sampai ke Pulau Madagaskar (Sari, dkk, 2012). Penggunaan kapal dan perahu juga dibuktikan dalam prasasti masa Jawa Kuno yang telah ada sejak abad X Masehi, yaitu dalam Prasasti Ayam Teas yang berangka tahun 822 Saka atau 901 Masehi yang dikeluarkan oleh Rakai Watukura Dyah Balitung. Salah satu indikasi paling awal penggunaan sarana transportasi air di Jawa Timur terdapat pada Prasasti Kaladi yang berangka tahun 831 Saka atau 909 Masehi dan ditemukan di dekat Sidoarjo. Prasasti Kaladi menjelaskan tentang proses pengamanan pada jalur sungai yang dilewati para pedagang agar barang bawaan yang dibawa tidak dirampok oleh para bandit yang bersembunyi dalam semak belukar. Selain di pulau Jawa, transportasi air juga digunakan di berbagai daerah di Indonesia salah satunya Pulau Sumatera khususnya Karesidenan Lampung (Prihatmoko, 2016).

Karesidenan Lampung merupakan daerah yang menggunakan transportasi air sebagai transportasi utama. Hal ini didasari oleh banyaknya sungai-sungai yang tersebar di berbagai wilayah di Karesidenan Lampung yang menghubungkan antara daerah satu dengan daerah lainnya. Sungai merupakan jalur terdekat dengan perkebunan dan pada masa ini Karesidenan Lampung merupakan daerah yang memiliki hasil bumi dan perkebunan yang melimpah, seperti tanaman lada. Tanaman lada merupakan tanaman yang sangat membutuhkan pasokan air sangat besar, sehingga sungai menjadi jalur yang efektif untuk pendistribusian hasil panen. Jalur-jalur sungai yang digunakan dalam pendistribusian hasil panen, yaitu Sungai Tulang Bawang, Sungai Way Sekampung, Sungai Way Seputih, Sungai Way Jepara, dan Sungai Mesuji (Vlekke, 2016).

Sungai-sungai di Karesidenan Lampung sudah sejak lama digunakan sebagai jalur perdagangan lada dan hasil perkebunan, tepatnya pada masa kekuasaan Kesultanan Banten sampai masa kekuasaan Belanda di Lampung. Jalur-jalur sungai yang digunakan, yaitu Sungai di Tulang Bawang, Sungai Way Sekampung,

Sungai Way Seputih, Sungai Way Jepara, Sungai Mesuji beralih menggunakan Jalur Kereta Api dan Jalan Raya Lintas Sumatera Timur. Sungai Tulang Bawang menjadi salah satu sungai yang berperan penting dalam pendistribusian hasil perkebunan. Sungai Tulang Bawang sepanjang 136 km ini, memiliki enam anak sungai yang menghubungkan wilayah Tulang Bawang dengan pedalaman Bengkulu dan Palembang. Kota Menggala merupakan kota pelabuhan utama di tepi Sungai Tulang Bawang yang menjadi tempat singgah dari kapal-kapal dagang yang berasal dari sekitar wilayah Lampung, Palembang, dan Bengkulu (Stibbe, 1918).

Seiring dengan kemajuan teknologi, tepatnya setelah ditemukannya mesin uap oleh James Watt menjadi pembuka jalan bagi sistem angkutan yang lebih cepat dan modern, dan Richard Trevhithick berhasil membuat lokomotif menggunakan mesin uap pertama di dunia. Akhirnya pemerintah Hindia Belanda ikut melakukan pengembangan transportasi di Karesidenan Lampung dengan membangun perlintasan kereta api lokomotif yang diawali dengan mengeluarkan *Besluit* oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda pada tanggal 16 Februari tahun 1902. Pemerintah kolonial Hindia Belanda menetapkan kebijakan, yaitu membangun perlintasan kereta api Teluk Betung di Lampung dengan Palembang di Sumatera Selatan. Pembangunan jalur transportasi darat ini merupakan kebutuhan mendesak yang dimaksudkan untuk mempermudah pemindahan bahan mentah hasil perkebunan dan pertambangan ke tempat pengumpulan dan di ekspor ke pasar internasional dan disebabkan hilangnya dominasi Belanda di Lampung, peran sungai-sungai di Lampung sebagai jalur utama perdagangan lambat laun mulai hilang ditinggalkan. Bubarnya VOC dan ketidakstabilan politik Hindia Belanda sejak awal abad ke-19 turut menyebabkan hilangnya perkebunan lada di Lampung. Pembangunan transportasi darat Lampung juga dipengaruhi oleh keputusan Belanda yang menjadikan Teluk Betung sebagai pusat perdagangan di wilayah Sumatera serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan perdagangan di wilayah *Zuid Sumatera* yang meliputi wilayah karesidenan yakni Lampung, Palembang, dan Bengkulu (Cahyo, 2016).

Pembangunan kereta api di Karesidenan Lampung bertujuan untuk mengeksploitasi hasil bumi dan perkebunan yang ada di wilayah-wilayah sekitarnya seperti Karesidenan Lampung. Pembangunan diawali dengan Kebijakan Belanda tentang pembebasan *Besluit* pada tahun 1902 tanggal 6 Februari tentang pembangunan perlintasan kereta api dari Palembang di Sumatera Selatan dengan Teluk Betung di Karesidenan Lampung. Kebijakan Belanda ini didukung dengan kebijakan pembangunan jalan raya lintas Sumatera yang menghubungkan antara Tanjung Karang dengan Menggala sepanjang 130 Km yang bertujuan menghubungkan wilayah-wilayah pedalaman yang ada di Karesidenan Lampung, sehingga memudahkan proses pengangkutan hasil perkebunan. Pembangunan perlintasan kereta api dan jalan raya bertujuan untuk efisiensi waktu dan biaya operasional yang digunakan untuk mengangkut hasil perkebunan ke Pasar Internasional, karena pada sebelumnya pengangkutan dilakukan melalui jalur air melalui sungai dirasa kurang efektif dan memerlukan biaya yang besar (Cahyo, 2016).

Masyarakat Karesidenan Lampung yang berada di sekitaran sungai yang pada awalnya sangat bergantung pada jalur sungai dalam mengangkut hasil bumi dan hasil kebun beralih menggunakan jalur transportasi darat. Alasan peralihan masyarakat menggunakan transportasi darat sebagai transportasi utama, karena transportasi darat lebih menghemat waktu dan mengurangi biaya yang digunakan dibandingkan melalui jalur sungai dan tidak semua daerah pemukiman masyarakat dilalui oleh sungai. Pada akhirnya penggunaan jalur sungai sebagai jalur utama dalam pengangkutan mulai ditinggalkan. Fungsi Sungai-sungai sebagai jalur pelayaran niaga berkurang dengan dibangunnya Jalan Raya Lintas Sumatera Timur dan pembangunan Kereta Api Teluk Betung-Palembang.

Pada sisi lain, Lampung kehilangan salah satu bagian identitasnya. Peradaban sungai yang telah menjadi motor penggerak laju ekonomi dan demografi yang sudah digunakan dari masa Kesultanan Banten, terutama di kawasan wilayah Sumatera khususnya Lampung, lambat laun telah ditinggalkan. Kota-kota sungai yang tidak berada di dekat jalan raya maupun rel kereta telah jauh tertinggal

dibandingkan ketika peradaban sungai masih berkembang dan mendominasi kehidupan ekonomi masyarakat, seperti Kota Menggala kini yang jauh dari hingar kesibukan perdagangan dan pelabuhan Menggala menjadi terbengkalai dengan hadirnya transportasi darat, serta hanya menjadi kota perlintasan angkutan darat Lintas Timur Sumatera (Vlekke, 1961).

Berdasarkan latar belakang di atas peneliti tertarik untuk meneliti “**Peralihan Moda Transportasi Air menjadi Transportasi Darat di Karesidenan Lampung Masa Kolonialisme Belanda Tahun 1902-1914**”. Pada penelitian ini berfokus pada proses peralihan transportasi air (jalur sungai) menjadi transportasi darat (jalan raya dan kereta api) di Lampung masa kolonialisme Belanda tahun 1902-1914.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang di atas maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah apa sajakah faktor yang mempengaruhi peralihan moda transportasi air menuju transportasi darat di Karesidenan Lampung masa kolonialisme Belanda tahun 1902-1914 ?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi peralihan moda transportasi air menuju transportasi darat di Karesidenan Lampung masa kolonialisme Belanda tahun 1902-1914.

## **1.4 Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan berguna bagi semua pihak yang membutuhkan. Adapun kegunaan dari penulisan ini yaitu:

## **1. Secara Teoritis**

Menambah ilmu pengetahuan dan bermanfaat sebagai bahan acuan atau referensi dalam meneliti lebih lanjut hal-hal yang bersangkutan dibidang sejarah transportasi masa kolonial, khususnya mengenai sejarah peralihan moda transportasi air menjadi transportasi darat di Karesidenan Lampung tahun 1902-1914.

## **2. Secara Praktis**

### a) Bagi Universitas Lampung

Membantu civitas lainnya untuk dijadikan bahan mengembangkan pengetahuan, khususnya mengenai sejarah peralihan moda transportasi air menjadi transportasi darat di Karesidenan Lampung tahun 1902-1914.

### b) Bagi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan

Memberikan sumbangan pengetahuan dalam menganalisa mengenai sejarah peralihan moda transportasi air menjadi transportasi darat di Karesidenan Lampung tahun 1902-1914.

### c) Bagi Penulis

Menambah wawasan bagi penulis akan kesejarahan yakni mengenai sejarah peralihan moda transportasi air menjadi transportasi darat di Karesidenan Lampung tahun 1902-1914.

### d) Bagi Pembaca

Memperluas pengetahuan akan salah satu Sejarah Indonesia mengenai sejarah peralihan moda transportasi air menjadi transportasi darat di Karesidenan Lampung tahun 1902-1914.

## **1.5 Kerangka Berfikir**

Transportasi memiliki peranan penting dalam perkembangan suatu wilayah bahkan negara. Sistem ekonomi, sosial, budaya, serta aktivitas manusia sangat bergantung terhadap moda transportasi yang diterapkan di suatu wilayah di mana manusia beraktivitas. Keberadaan moda transportasi baik darat, laut maupun udara

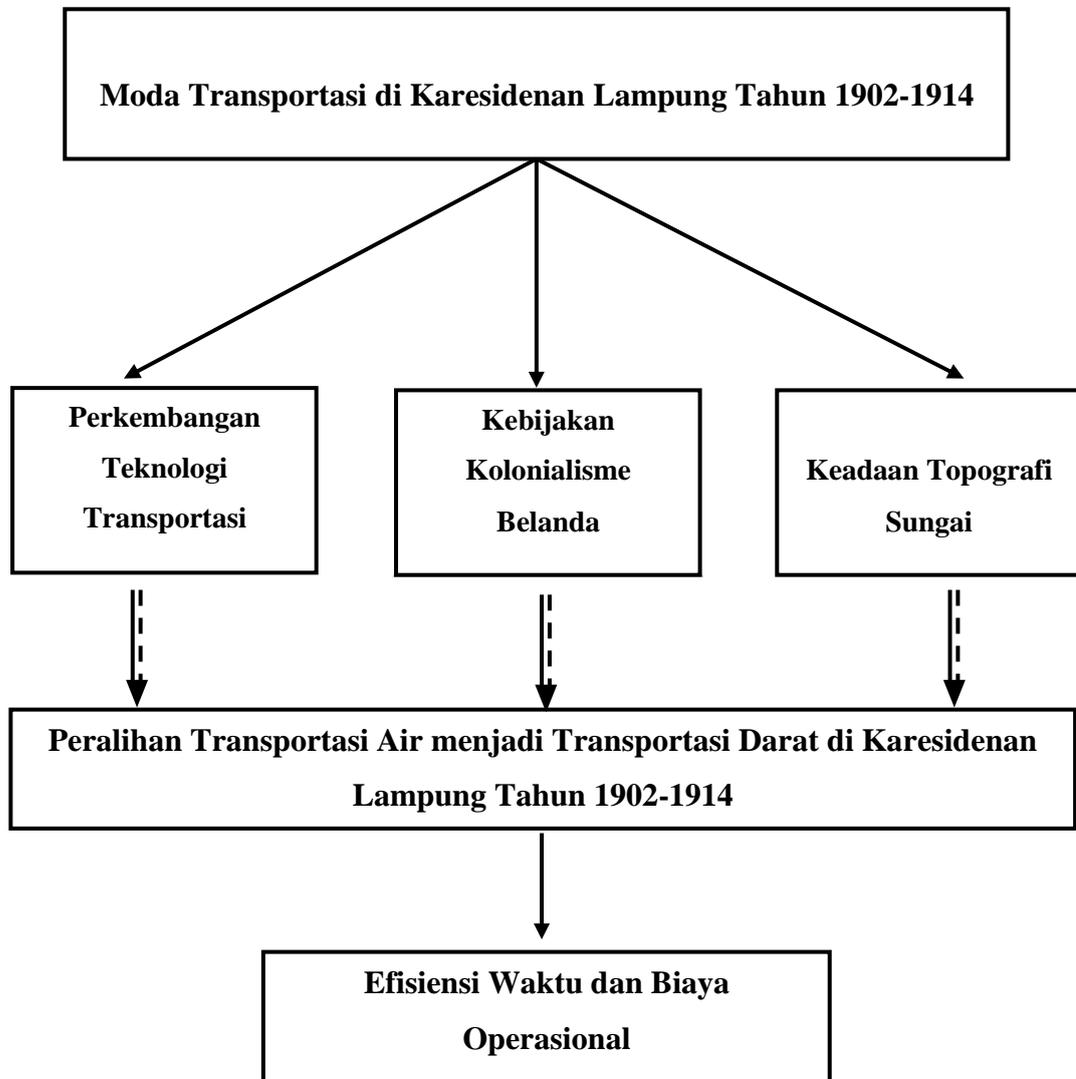
sangat berperan dalam menciptakan kesinambungan suatu kegiatan. Sejak dahulu manusia sudah menciptakan sarana dan prasarana transportasi guna memudahkan serta menunjang aktivitasnya.

Sejarah transportasi di Indonesia diawali dengan adanya sarana transportasi air yang dibuktikan dalam prasasti masa Jawa Kuno yang telah ada sejak abad X Masehi. Bukti-bukti yang menunjukkan bahwa bangsa Indonesia telah memanfaatkan kapal-kapal sebagai sarana penting dalam transportasi air dapat dilihat pada relief-relief Candi Borobudur yang berupa relief perahu bercadik. Perahu bercadik tersebut mampu berlayar hingga jauh sampai ke Pulau Madagaskar (Afrika). Bukti lainnya yaitu pembuatan kapal Phinisi yang dilakukan oleh bangsa Bugis di Sulawesi Selatan. Setelah ditemukannya mesin uap, teknologi transportasi mulai berkembang dengan menggunakan transportasi darat dengan lokomotif serta menggunakan jalan raya.

Transportasi di Lampung diawali dengan menggunakan kapal-kapal melalui sungai sebagai moda transportasi utama dalam membawa barang dari satu tempat ketempat lain. Seiring berjalannya waktu transportasi air kurang efektif karena membutuhkan waktu yang lama dan biaya yang cukup besar. Hilangnya dominasi Belanda di Lampung juga menjadi faktornya, akhirnya peran sungai-sungai di Karesidenan Lampung sebagai jalur utama perdagangan lambat laun mulai hilang ditinggalkan. Bubarnya VOC dan ketidakstabilan politik Hindia Belanda sejak awal abad ke-19 turut menyebabkan hilangnya perkebunan lada di Lampung.

Hal lain yang menjadi penyebab ditinggalkannya jalur sungai sebagai jalur utama perdagangan, yaitu dikeluarkannya *Besluit* oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda pada tanggal 16 Februari tahun 1902 tentang pembangunan perlintasan kereta api Teluk Betung di Lampung dengan Palembang di Sumatera Selatan. Belanda melakukan modernisasi jalur air menuju jalur darat. Peralihan bertujuan untuk efisiensi biaya dan waktu dalam memindahkan barang dari tempat satu ketempat lainnya. Selain kebijakan ada faktor-faktor lain yang menjadi penyebab ditinggalkan jalur sungai sebagai jalur utama pengangkutan.

## 1.6 Paradigma Penelitian



Keterangan:

—————> : Garis Hubung

==--> : Garis Akibat

## I. TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1 Konsep Peralihan

Peralihan atau transisi berasal dari kata Latin “*transire*”, yang berarti melintasi. Transisi sering mengacu pada proses, bukan hasil akhir. Transisi adalah tindakan membuat perubahan, berpindah dari satu set karakteristik atau keadaan ke yang lain. Menurut KBBI, transisi adalah peralihan dari satu keadaan (tempat, tindakan, dan sebagainya) ke keadaan yang lain. Sebuah transisi adalah perubahan dari satu hal ke yang berikutnya, baik dalam tindakan atau keadaan. Transisi atau peralihan dapat terjadi dalam berbagai bidang, seperti politik, ekonomi, sosial, teknologi, dan transportasi (Wardhana, 2012).

Peralihan atau transisi adalah perubahan dari satu keadaan, tindakan, kondisi, tempat, dan sebagainya ke keadaan, tindakan, kondisi, atau tempat yang lain. Defenisi transisi adalah masa pergantian yang ditandai dari perubahan fase awal ke fase yang baru. Peralihan berasal dari kata alih, yang berarti berpindah. Peralihan adalah pemindahan atau pergantian. Perubahan keadaan atau transisi merupakan suatu kondisi yang terjadi pada suatu keadaan terhadap kondisi sebelumnya (Machmud, 2017).

Menurut Schlossberg (1998) transisi merupakan sebagai setiap peristiwa atau bukan peristiwa yang menghasilkan perubahan hubungan, rutinitas, asumsi dan peranan, sehingga dapat transisi merupakan perubahan yang terjadi pada suatu peristiwa yang mencakup hubungan, maupun peranan suatu bidang dalam masyarakat. Peralihan atau transisi merupakan suatu proses yang tidak instan. Transisi juga dapat berupa serangkaian fase atau langkah-langkah perubahan dari suatu keadaan ke keadaan yang lainnya. Perubahan yang terjadi pada proses

peralihan atau transisi berkaitan dengan segala sesuatu yang ada di dunia (Schlossberg, 1998).

Berdasarkan penjelasan di atas transisi merupakan perubahan yang terjadi pada suatu peristiwa yang mencakup hubungan, maupun peranan suatu bidang dalam masyarakat. Peralihan atau transisi merupakan suatu proses yang tidak instan atau terjadi dalam kurun waktu yang berurutan. Transisi juga dapat berupa serangkaian fase atau langkah-langkah perubahan dari suatu keadaan ke keadaan yang lainnya. Peneliti berfokus pada peralihan moda transportasi air menjadi transportasi darat di Lampung yang pada awalnya melalui jalur sungai-sungai menjadi transportasi darat melalui jalan raya dan kereta api masa kolonialisme Belanda tahun 1902-1914.

## **2.2 Konsep Moda Transportasi**

Pengertian dari moda yaitu sarana yang digunakan untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Transportasi merupakan layanan jasa yang berguna untuk memindahkan atau membawa orang maupun barang dari satu tempat menuju ke tempat lain. Transportasi adalah sarana fasilitas yang sering digunakan oleh masyarakat untuk menunjang segala aktivitasnya yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan sehari-harinya. Transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain (Widiastuti, 2019).

Transportasi berasal dari Bahasa Latin yaitu *transportare*. *Trans* berarti seberang atau sebelah lain, sedangkan *portare* berarti pengangkutan atau membawa. Jadi, transportasi adalah pengangkutan atau membawa sesuatu dari sebelah ke sebelah yang lain. Manusia membutuhkan alat yang memudahkan mereka untuk berpindah dari satu tempat ke tempat yang lain dengan mudah, hemat tenaga, dan efisien. Transportasi adalah pengangkutan orang atau barang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi. Pada awalnya, transportasi diciptakan secara sederhana sesuai dengan kondisi yang ada pada masa lampau.

Hal ini terbukti dengan berbagai temuan data Arkeologis maupun sejarah sebagai pendukungnya (Sitorus, 2017).

Moda transportasi terbagi menjadi transportasi darat, air dan udara. Moda transportasi darat terdiri dari seluruh bentuk alat transportasi yang beroperasi di darat. Moda transportasi darat sering dianggap identik dengan moda transportasi jalan raya. Transportasi air adalah penggabungan antara transportasi laut dan transportasi air di darat. Transportasi laut adalah kegiatan pergerakan atau perpindahan barang, manusia, dan jasa atau informasi yang dilangsungkan disemua jenis laut baik itu laut teritorial, perairan kepulauan, dan laut pedalaman (Nisaa, 2015). Transportasi udara merupakan transportasi yang dapat menjangkau tempat-tempat yang tidak dapat ditempuh dengan moda darat atau laut, di samping mampu bergerak lebih cepat dan mempunyai lintasan yang lurus, serta praktis bebas hambatan (Setiani, 2015).

Berdasarkan penjelasan di atas moda transportasi merupakan usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain dengan tujuan untuk memudahkan kegiatan manusia. Peneliti dalam penelitian ini berfokus pada modernisasi moda transportasi air menjadi transportasi darat. Transportasi air dalam penelitian ini berfokus pada jalur sungai-sungai di Lampung yang akhirnya beralih menjadi transportasi darat menggunakan jalan raya dan kereta api masa kebijakan kolonial Belanda pada tahun 1902-1914.

### **2.3 Transportasi Air di Lampung**

Daerah-daerah di Indonesia, khususnya di Sumatera banyak terdapat sungai-sungai besar yang menjadi pusat dari aktivitas kehidupan masyarakat, yakni dalam aspek sosial, politik, perdagangan, dan kebudayaan. Sungai-sungai besar yang telah ada di Sumatera seperti Musi (Palembang), Batang Hari (Jambi), Indra Giri (Riau), Siak (Sumatera Utara), dan lainnya yang telah lama dikenal sebagai pusat ekonomi dan politik di kawasan ini. Berbagai kesultanan dan pusat politik

tumbuh di wilayah muara-muara maupun sepanjang bantaran sungai di wilayah Sumatera. Beberapa pusat politik yang tumbuh di wilayah-wilayah sungai di Sumatera ini antara lain Kerajaan Sriwijaya, Kesultanan Palembang, Kesultanan Riau, Kesultanan Melayu, Kesultanan Deli, dan Kesultanan Siak (Ariwibowo, 2017).

Karesidenan Lampung merupakan daerah yang menggunakan transportasi air sebagai transportasi utama. Hal ini didasari oleh banyaknya sungai-sungai yang tersebar di berbagai wilayah di Karesidenan Lampung yang menghubungkan antara daerah satu dengan daerah lainnya. Sungai merupakan jalur terdekat dengan perkebunan dan pada masa ini Karesidenan Lampung merupakan daerah yang memiliki hasil bumi dan perkebunan yang melimpah, seperti tanaman lada. Tanaman lada merupakan tanaman yang sangat membutuhkan pasokan air sangat besar, sehingga sungai menjadi jalur yang efektif untuk pendistribusian hasil panen. Jalur-jalur sungai yang digunakan dalam pendistribusian hasil panen, yaitu Sungai Tulang Bawang, Sungai Way Sekampung, Sungai Way Seputih, Sungai Way Jepara, dan Sungai Mesuji (Vlekke, 2016).

Sungai-sungai di Karesidenan Lampung sudah sejak lama digunakan sebagai jalur perdagangan lada dan hasil perkebunan, tepatnya pada masa kekuasaan Kesultanan Banten sampai masa kekuasaan Belanda di Lampung. Jalur-jalur sungai yang digunakan, yaitu Sungai di Tulang Bawang, Sungai Way Sekampung, Sungai Way Seputih, Sungai Way Jepara, Sungai Mesuji beralih menggunakan Jalur Kereta Api dan Jalan Raya Lintas Sumatera Timur. Sungai Tulang Bawang menjadi salah satu sungai yang berperan penting dalam pendistribusian hasil perkebunan. Sungai Tulang Bawang sepanjang 136 km ini, memiliki enam anak sungai yang menghubungkan wilayah Tulang Bawang dengan pedalaman Bengkulu dan Palembang. Kota Menggala merupakan kota pelabuhan utama di tepi Sungai Tulang Bawang yang menjadi tempat singgah dari kapal-kapal dagang yang berasal dari sekitar wilayah Lampung, Palembang, dan Bengkulu (Stibbe, 1918).

Pada wilayah Karesidenan Lampung salah satu sungai yang memegang peranan penting dalam proses pengangkutan hasil perkebunan yaitu Sungai Tulang Bawang. Pada sekitar Sungai Tulang Bawang terdapat kampung-kampung kecil yang menjadi tempat singgah bagi kapal-kapal yang hendak membeli atau mendistribusikan lada. Sungai Tulang Bawang juga menjadi sarana transportasi bagi para imigran yang berasal dari wilayah pedalaman Palembang maupun para penduduk dari Banten yang mencoba peruntungan sebagai pekerja di perkebunan-perkebunan lada. Sungai ini juga menjadi sarana bagi irigasi yang mengairi perkebunan dan persawahan. Keberadaan Sungai Tulang Bawang tidak hanya sebatas dalam fungsinya sebagai jalur perdagangan lada. Sungai ini juga memiliki fungsi untuk mengairi perkebunan-perkebunan lada yang berada di sekitar pinggir Sungai Tulang Bawang (Perquin, 1921).

Berdasarkan penjelasan di atas transportasi air di Lampung diawali dengan penggunaan transportasi air melalui sungai-sungai dengan menggunakan kapal sebagai alat pengangkutnya. Sungai merupakan jalur yang efektif untuk pendistribusian hasil panen, karena sungai menjadi jalur terdekat dari area perkebunan. Sungai-sungai ini meliputi, Sungai Tulang Bawang, Sungai Way Sekampung, Sungai Way Seputih, Sungai Way Jepara, dan Sungai Mesuji. Sungai Tulang Bawang merupakan salah satu sungai yang memegang peranan penting dalam pengangkutan hasil bumi Lampung. Pada bidang politik, Sungai Tulang Bawang berperan penting dalam hubungan antara Banten, Palembang, Belanda dan Inggris, terutama sejak abad ke-17 hingga pertengahan abad ke-19.

#### **2.4 Transportasi Darat di Lampung**

Perkembangan transportasi darat di Lampung berawal dari adanya pengaruh Kebijakan Belanda yang dikeluarkan oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda tentang pembebasan *Besluit* pada tahun 1902, tepatnya pada tanggal 16 Februari pemerintah kolonial Hindia Belanda menetapkan kebijakan, yaitu membangun perlintasan kereta api Teluk Betung di Lampung dengan Palembang di Sumatera Selatan. Fungsi Sungai Tulang Bawang sebagai jalur pelayaran niaga berkurang

dengan dibangunnya Jalan Raya Lintas Sumatera Timur dan pembangunan Kereta Api Teluk Betung-Palembang. Peran Sungai Tulang Bawang dalam jalur perdagangan di Lampung lambat laun mulai berkurang seiring dengan pembangunan jalan raya dari Teluk Betung hingga ke Menggala serta jalur kereta api lintas selatan Sumatera (*Zuid Sumatera Spoorwagen*) (Cahyo, 2016).

Pembangunan kereta api pertama di Karesidenan Lampung dimulai pada tahun 1905, yang menghubungkan antara pelabuhan Teluk Betung dengan Tanjung Karang. Pembangunan jalur ini bertujuan untuk memudahkan pemindahan dan pengangkutan hasil perkebunan untuk diekspor ke luar wilayah Lampung melalui Pelabuhan Teluk Betung. Jalur kereta di Karesidenan Lampung menghubungkan kota-kota dari Teluk Betung, Gedong Tataan, Negeri Bumi Udik, Gunung Terang, hingga kota bumi. Pembangunan jalur kereta api ini dilakukan sebagian besar oleh kelompok pertama transmigran dari Jawa yang membentuk kolonisasi di Lampung pada tahun 1905. Jalur antara Pelabuhan Teluk Betung dengan Tanjung Karang selesai pada tahun 1911 dan langsung beroperasi sebagai alat pengangkut barang dan hasil perkebunan (Ariwibowo, 2018).

Pemerintah Belanda juga membangun jalan raya sejauh 130 Km dari Menggala sampai Teluk Betung untuk menghubungkan wilayah perkebunan dengan stasiun kereta api. Pembangunan jalan raya antara Menggala dan Teluk Betung juga bertujuan untuk menghemat waktu distribusi hasil bumi, selain itu juga disebabkan pemerintahan kolonial menjadikan Teluk Betung sebagai pusat perdagangan di wilayah Sumatera bagian Selatan. Pemerintahan kolonial mulai membangun jalan dari Teluk Betung hingga ke Menggala. Pembangunan ini juga diteruskan hingga ke wilayah-wilayah lain di pedalaman Lampung hingga ke perbatasan Palembang. Bahkan, pada tahun 1914 pemerintah mulai membangun jalur jalan melintasi pesisir timur Lampung dari wilayah Kalianda hingga ke Palembang. Pembangunan jalan ini juga disebabkan oleh pembangunan Pelabuhan Merak yang menghubungkan langsung Sumatra dan Jawa melalui Pelabuhan Teluk Betung. Bertujuan untuk menghemat waktu dan membantu pemerintah

untuk membuka kota-kota baru dan wilayah-wilayah perkebunan baru di Sumatera bagian Selatan (Ariwibowo, 2017).

Sejak awal abad ke-19 hingga awal abad ke-20, Pemerintah Kolonial memang mendorong pertumbuhan jalur transportasi darat. Jalur kereta api dan jalan raya dibangun untuk mendorong kemajuan dan pertumbuhan ekonomi di Karesidenan Lampung. Pembangunan jalan dilakukan untuk menciptakan kondisi aman dan tertib di kawasan Karesidenan Lampung, terutama saat meredam konflik dapat dilakukan dengan cepat dan efisien. Upaya pembangunan jalur kereta api dan jalan raya ini sebagai upaya menuju pembangunan Lampung yang modern. Namun, pada sisi yang lain Karesidenan Lampung kehilangan salah satu bagian identitasnya. Peradaban sungai yang telah menjadi motor penggerak laju ekonomi dan demografi, terutama di kawasan wilayah Sumatera khususnya Karesidenan Lampung, lambat laun telah ditinggalkan. Kota-kota sungai yang tidak berada di dekat jalan raya maupun rel kereta telah jauh tertinggal dibandingkan ketika peradaban sungai masih berkembang dan mendominasi kehidupan ekonomi masyarakat, seperti Kota Menggala kini yang jauh dari hingar kesibukan perdagangan, serta hanya menjadi kota perlintasan angkutan darat lintas timur Sumatera (Mrazek, 2006).

Berdasarkan penjelasan di atas peneliti dapat menyimpulkan bahwa perkembangan transportasi darat di Karesidenan Lampung tidak luput dari pengaruh Kebijakan Belanda. Berawal dengan kebijakan tentang pembebasan *Besluit* tahun 1902, tepatnya pada tanggal 16 Februari pemerintah kolonial Hindia Belanda tentang pembangunan perlintasan kereta api Teluk Betung di Lampung dengan Palembang di Sumatera Selatan dan membangun Jalan Raya Lintas Timur Sumatera. Pembangunan jalan ini disebabkan oleh pembangunan Pelabuhan Merak yang menghubungkan langsung Sumatera dan Jawa melalui Pelabuhan Teluk Betung. Sehingga di samping menghemat waktu juga membantu pemerintah untuk membuka kota-kota baru dan wilayah-wilayah perkebunan baru di Sumatera bagian Selatan. Penelitian ini berfokus pada transportasi darat sebagai

transportasi yang lebih modern dibandingkan dengan transportasi air melalui sungai yang membutuhkan waktu dan biaya yang kurang efisien.

## **2.5 Penelitian Terdahulu**

1. Penelitian yang dilakukan oleh R. Ravico dan Berlian Susetyo pada tahun 2021 dengan judul Sejarah Pembangunan Jalur Kereta Api Sebagai Alat Transportasi di Sumatera Selatan Tahun 1914-1933. Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah atau histori. Hasil dari penelitian yang dilakukan ini adalah pembangunan jalur kereta api oleh Belanda di Sumatera Selatan dimulai pada tahun 1914 dengan awal rute Kertapati, Palembang. Kereta api menjadi salah satu transportasi darat yang digunakan untuk mengangkut barang dan mengangkut manusia dari Lampung menuju Palembang.

Persamaan penelitian yang dilakukan R. Ravico dan Berlian Susetyo pada tahun 2021 dengan penelitian ini terdapat pada kesamaan salah satu objek utama yang akan diteliti yaitu transportasi darat khususnya transportasi kereta api yang ada di Lampung yang terhubung ke Palembang di Sumatera Selatan. Metode yang digunakan yaitu metode penelitian sejarah atau histori.

Perbedaannya dengan penelitian yang akan peneliti lakukan terdapat pada objek penelitian, penelitian yang dilakukan R. Ravico dan Berlian Susetyo pada tahun 2021 hanya membahas tentang transportasi darat saja di Sumatera Selatan. Peneliti dalam penelitian membahas transportasi air dan transportasi darat, yaitu proses peralihan dan modernisasi dari transportasi air (Sungai Tulang Bawang) menuju transportasi darat (Jalan Raya dan Jalur Kereta Api Karesidenan Lampung menuju Palembang).

2. Penelitian yang dilakukan oleh Gregorius Andika Ariwibowo pada tahun 2017 dengan judul Sungai Tulang Bawang dalam Perdagangan Lada di Lampung Pada Periode 1684 Hingga 1914. Pada penelitian tersebut

menjelaskan tentang transportasi yang digunakan Hindia Belanda di Lampung sebelum adanya transportasi darat, pada saat itu masyarakat masih bergantung pada transportasi air dalam mengangkut barang salah satunya hasil bumi berupa lada untuk diperdagangkan.

Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang dilakukan Gregorius Andika Ariwibowo pada tahun 2017 terdapat pada objek penelitian yaitu transportasi air yang digunakan untuk memindahkan barang dari satu tempat menuju tempat lain. Metode yang digunakan oleh Gregorius Andika Ariwibowo adalah metode penelitian histori.

Perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya, yaitu penelitian yang dilakukan Gregorius Andika Ariwibowo hanya berfokus pada peranan Sungai Tulang Bawang dalam perdagangan lada dan berakhirnya penggunaan Sungai Tulang Bawang sebagai transportasi air, sedangkan pada penelitian ini berfokus pada proses peralihan atau modernisasi transportasi air menuju transportasi darat, yang sebelumnya melalui jalur Sungai Tulang Bawang menjadi jalur darat dengan jalan raya dan jalur kereta api.

3. Penelitian yang dilakukan oleh Yuli Kristian pada tahun 2019 dengan judul politik ekonomi Belanda terhadap Lampung pada tahun 1800-1942. Penelitian ini menjelaskan tentang kebijakan dan strategi politik ekonomi Belanda dalam mengeksploitasi sumber daya alam yang ada di Lampung. Belanda membangun sarana dan prasarana yang berguna untuk memudahkannya dalam proses pengangkutan dan penjualan sumber daya alam yang telah diperoleh.

Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang dilakukan oleh Yuli Kristian yaitu sama-sama membahas tentang kebijakan-kebijakan yang diterapkan Belanda terhadap Karesidenan Lampung dalam mengeksploitasi sumber daya alam yang ada untuk diperdagangkan. Metode yang digunakan adalah metode penelitian sejarah atau histori.

Perbedaan penelitian yang dilakukan oleh Yuli Kristian dengan penelitian ini terdapat pada kebijakan yang akan dibahas, penelitian sebelumnya membahas tentang semua kebijakan Belanda yang diterapkan di Lampung dari berbagai bidang, sedangkan dalam penelitian ini hanya berfokus pada salah satu sektor, yaitu pada Kebijakan Belanda dalam bidang transportasi yang digunakan Belanda dalam mengangkut hasil bumi yang ada di Karesidenan Lampung.

### **III. METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Ruang Lingkup Penelitian**

Ruang lingkup penelitian mencakup:

1. Objek Penelitian : Peralihan Moda Transportasi Air menjadi Transportasi Darat di Karesidenan Lampung
2. Subjek Penelitian : Transportasi Air dan Darat
3. Tempat Penelitian : Perpustakaan Daerah Lampung, Tulang Bawang.
4. Waktu Penelitian : 2023
5. Bidang Penelitian : Sejarah

#### **3.2 Metode Penelitian**

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian sejarah atau historis. Menurut Gilbert J. Garragan (1957), metode sejarah atau historis merupakan seperangkat asas dan aturan yang sistematis yang didesain guna membantu secara efektif untuk mengumpulkan sumber-sumber sejarah, menilainya secara kritis, dan menyajikan sintesis secara tertulis hasil yang telah dicapai.

##### **1. Heuristik**

Pengertian heuristik dalam konteks metode sejarah adalah kegiatan mencari sumber-sumber, mendapatkan data, materi sejarah atau fakta sejarah. Heuristik merupakan suatu teknik, suatu keterampilan, dan seni dalam mencari dan menemukan sumber. Berdasarkan pengertian di atas 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 (Sayono, 2021).

Pada tahap Heuristik yang ditempuh peneliti ini, kegiatan diarahkan pada pencarian, dan pengumpulan sumber-sumber yang relevan dengan judul yang diajukan dalam proposal. Sumber-sumber yang dimaksud berupa buku, arsip dan dokumen yang relevan dengan judul penelitian. Pada penelitian ini peneliti mencari, mengumpulkan data-data dan fakta yang diperlukan dalam penelitian dengan cara mencari buku-buku maupun dokumen baik bentuk tercetak maupun non-cetak (*e-book*). Pencarian sumber pustaka juga dilakukan dengan mengunjungi Perpustakaan Daerah Tulang Bawang, Perpustakaan Unila, Laboratorium Program Studi Pendidikan Sejarah Universitas Lampung.

Pada penelitian ini, peneliti mendapatkan beberapa sumber primer dan sekunder berupa arsip dan buku yang berkaitan dan dapat digunakan dalam penelitian dengan tema Peralihan Moda Transportasi Air menjadi Transportasi Darat di Karesidenan Lampung Masa Kolonialisme Belanda Tahun 1902-1914 dan dapat digunakan dalam penelitian tersebut. Adapun sumber primer yang digunakan berupa:

- a. *Spoorwegverkenning in Zuid-sumatra*, membahas tentang sejarah pembangunan kereta api di Hindia Belanda termasuk Sumatera Selatan;
- b. *Nederlandsch Indische Staatsspoor-en Tramwegen*, membahas tentang perusahaan kereta api milik Belanda;
- c. *De Lampongsche Districten*, membahas tentang tentang pembangunan kereta api di Sumatera Selatan;
- d. *Zuid-sumatra economisch overzicht van de gewesten djambi, palembang de lampoengsche districten en benkoelen*, membahas tentang kegiatan ekonomi di Lampung.

Sumber-sumber arsip di atas diperoleh peneliti melalui sumber arsip digital, yaitu *www.Delpher.nl*. Selain sumber yang berbentuk arsip peneliti juga mendapatkan sumber sekunder yang berupa buku yaitu:

- a. Buku karya Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Kantor Wilayah Propinsi Lampung (1997), dengan judul Sejarah Daerah Lampung.
- b. Buku karya Gusti Asnan (2016), dengan judul Sungai dan Sejarah Sumatera.

- c. Buku karya Yuli Kristian (2019), dengan judul Politik Ekonomi Belanda Terhadap Lampung Pada Tahun 1800-1942.

Adapun selain arsip dan buku, peneliti juga menggunakan jurnal sebagai salah satu sumber untuk penelitian ini, adapun jurnal yang digunakan antara lain:

- a. Jurnal yang ditulis oleh Gregorius Andika Ariwibowo (2018), dengan judul Aktivitas Ekonomi dan Perdagangan di Keresidenan Lampung Pada Periode 1856 Hingga 1930.
- b. Jurnal yang ditulis oleh R. Ravico dan Berlian Susetyo (2021), dengan judul Sejarah Pembangunan Jalur Kereta Api Sebagai Alat Transportasi di Sumatera Selatan Tahun 1914-1933.
- c. Skripsi yang ditulis oleh Yuli Kristian (2019), dengan judul Politik Ekonomi Belanda Terhadap Lampung Pada Tahun 1800-1942.

Arsip, buku serta jurnal di atas di dalamnya terdapat sumber yang mengacu pada penelitian mengenai Peralihan Moda Transportasi Air menjadi Transportasi Darat di Karesidenan Lampung Masa Kolonialisme Belanda Tahun 1902-1914.

## **2. Kritik**

Setelah sumber terkumpul, kegiatan peneliti selanjutnya adalah dengan melakukan kritik terhadap sumber-sumber yang telah didapat untuk menguji apakah sumber-sumber tersebut valid atau tidak, serta layak dan menunjang kegiatan penelitian yang dilakukan. Jenis kritik dilakukan dengan kritik ekstern dan intern. Kritik ekstern bertujuan melihat derajat orisinalitas sumber. Kritik intern bertujuan meneliti kebenaran isi dari sumber yang diperoleh (Kristian, 2019).

Kritik Sumber pada penelitian sejarah secara umum dibagi menjadi dua yaitu kritik ekstern dan intern. Kritik ekstern adalah untuk menyelidiki keaslian sumber dengan menjawab pertanyaan-pertanyaan 5W+1H. Kritik intern adalah penentuan dapat tidaknya keterangan dalam dokumen digunakan sebagai fakta sejarah. Kritik sumber dalam penelitian sejarah berfungsi untuk mengetahui keaslian sumber sejarah berupa dokumen dan sejenisnya pada penelitian sejarah yang dilakukan (Hidayat, 2020)

Pada tahap ini, peneliti akan melakukan kritik terhadap sumber-sumber yang telah diperoleh sebelumnya, apakah sumber tersebut terdapat data-data yang menunjang dalam penelitian atau tidak yang dapat membantu peneliti menyelesaikan permasalahan yang hendak dikaji. Peneliti juga mengkritik sumber yang diperoleh apakah terjamin keasliannya dan apakah sudah valid dengan penelitian mengenai Peralihan Moda Transportasi Air Menjadi Transportasi Darat di Karesidenan Lampung Masa Kolonialisme Belanda Tahun 1902-1914.

### **3. Interpretasi**

Menurut Pajriah (2018), Pada tahap selanjutnya adalah melakukan interpretasi. Fakta sejarah yang dihasilkan dari proses kritik sumber sejarah bersifat tunggal. Interpretasi, yaitu peneliti menganalisis serta merangkai beberapa sumber yang ditemukan dan merangkai kajian terhadap hasil analisis kedalam bentuk yang terstruktur. Pada tahap interpretasi ini, peneliti berupaya menyampaikan data yang dinilai sungguh valid dan berupaya menyampaikan deskripsi yang detail, sehingga poin dan faedah penelitian dapat terlaksana.

Pada tahapan ini menuntut kehati-hatian dan integritas peneliti untuk menghindari interpretasi yang subjektif terhadap fakta yang satu dengan fakta yang lainnya, agar ditemukan kesimpulan atau gambaran sejarah yang ilmiah pada sumber yang telah melalui tahapan heuristik dan kritik di atas dengan data-data yang berhubungan dengan penelitian mengenai Peralihan Moda Transportasi Air menjadi Transportasi Darat di Karesidenan Lampung Masa Kolonialisme Belanda Tahun 1902-1914.

### **4. Historiografi**

Penulisan adalah suatu klimaks dari kegiatan penelitian. Tahap penulisan tentu ada upaya menjelaskan dan dalam menjelaskan ada interpretasi dan analisis. Historiografi berasal dari bahasa latin *history* atau *historia*, yang berarti sejarah, bukti, dan bijaksana. Pengertian secara harfiah dari historiografi adalah tulisan tentang sejarah. Historiografi merupakan bagian dari ilmu sejarah yang mempelajari hasil-hasil dari tulisan atau karya sejarah dari generasi ke generasi,

dari jaman ke jaman. Penulisan sejarah merupakan fase atau langkah akhir dari beberapa fase yang biasanya harus dilakukan oleh peneliti sejarah. Penulisan sejarah merupakan cara penulisan, pemaparan, atau pelaporan hasil penelitian sejarah yang telah dilakukan (Ratmelia, 2018).

Pada tahap ini peneliti akan menuliskan penelitian yang berjudul “Peralihan Moda Transportasi Air Menjadi Transportasi Darat di Karesidenan Lampung Masa Kolonialisme Belanda Tahun 1902-1914” dalam bentuk skripsi. Pada penelitian ini, peneliti berusaha menggunakan kata-kata dan bahasa yang baik, dalam penyusunannya penelitian ini diperkuat dengan fakta-fakta sejarah yang akurat yang diperoleh dari sumber primer maupun sumber sekunder. Peneliti juga berupaya merekonstruksi penelitian dengan kronologis, sehingga dapat menghasilkan karya ilmiah yang baik serta dapat dipertanggungjawabkan.

### **3.3 Teknik Pengumpulan Data**

Menurut Purnomo (2011), Instrumen pengumpulan data adalah alat bantu yang dipilih dan digunakan oleh peneliti dalam kegiatan mengumpulkan data, agar pengumpulan data menjadi sistematis dan dipermudah olehnya. Metode pengumpulan data adalah cara-cara yang dapat digunakan oleh peneliti untuk mengumpulkan data, meliputi angket, wawancara, pengamatan, ujian atau tes, dan dokumentasi. Berdasarkan penjelasan di atas teknik pengumpulan data adalah cara-cara untuk memperoleh data terkait dengan permasalahan penelitian yang diambil. Teknik pengumpulan data yang digunakan oleh peneliti adalah sebagai berikut:

#### **1. Teknik Dokumentasi**

Teknik dokumentasi yaitu mencari data mengenai hal-hal yang relevan dari berbagai macam yang ada di perpustakaan seperti dokumen, buku, majalah, berita. Teknik dokumentasi merupakan cara untuk mengumpulkan sumber-sumber primer yang sesuai dengan masa tersebut (Dewi, 2020). Menurut Sugiono (2016), dokumentasi bisa berbentuk tulisan, gambar atau karya-karya

monumental dari seseorang. Hal tersebut selaras dengan yang diungkapkan oleh Arikunto (2014) mengatakan bahwa teknik dokumenter adalah teknik yang mencari data mengenai hal-hal atau variabel yang berupa catatan, transkrip, buku, surat kabar, majalah, prasasti, notulen rapat, agenda dan sebagainya.

Berdasarkan beberapa pendapat ahli di atas, peneliti pada teknik dokumentasi mengumpulkan sumber primer berupa arsip yang ditulis oleh Belanda yang didapatkan dari arsip digital milik Belanda yaitu di *website: www.delpher.nl* dan *digitalcollections.universiteitleiden.nl* yang berkaitan dengan tema penelitian yang berjudul Peralihan Moda Transportasi Air menjadi Transportasi Darat di Karesidenan Lampung Masa Kolonialisme Belanda Tahun 1902-1914.

## 2. Teknik Studi Pustaka

Teknik kepastakaan didefinisikan sebagai suatu kegiatan yang diwajibkan dalam penelitian, khususnya penelitian akademik yang tujuan utamanya adalah mengembangkan aspek teoritis maupun aspek manfaat praktis (Khoiri, 2018). Menurut Zed (2008) menyebutkan bahwa teknik kepastakaan adalah teknik yang dilakukan dengan membaca karya-karya yang terkait dengan persoalan yang akan dikaji dan mencatat bagian penting yang ada hubungannya dengan topik bahasan.

Studi kepastakaan merupakan suatu studi yang digunakan dalam mengumpulkan informasi dan data dengan bantuan berbagai macam material yang ada di perpustakaan seperti dokumen, buku, majalah, kisah-kisah sejarah, dan sebagainya. Studi kepastakaan juga dapat mempelajari berbagai buku referensi serta hasil penelitian sebelumnya yang sejenis yang berguna untuk mendapatkan landasan teori mengenai masalah yang akan diteliti. Studi kepastakaan juga berarti teknik pengumpulan data dengan melakukan penelaahan terhadap buku, literatur, catatan, serta berbagai laporan yang berkaitan dengan masalah yang ingin dipecahkan (Aqil, 2020).

Berdasarkan pendapat para ahli di atas, peneliti pada studi pustaka ini mempelajari dan menelaah berbagai buku dan literatur yang berkaitan dengan masalah untuk mendapatkan landasan teori mengenai masalah yang akan diteliti. Pada studi pustaka ini, peneliti berusaha mengumpulkan berbagai macam informasi yang menunjang dalam penyelesaian masalah. Teknik studi pustaka terdapat teori-teori atau pendapat-pendapat para ahli yang akan dapat dianalisis oleh peneliti dan akan dijadikan landasan penelitian.

### **3.4 Teknik Analisis Data**

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisis data historis. Teknik analisis data historis adalah analisis data sejarah yang menggunakan kritik sumber sebagai metode untuk menilai sumber-sumber yang di gunakan dalam penulisan sejarah (Sjamsuddin, 1996:89). Kegiatan analisis di dalam penelitian ini menggunakan analisis historis yaitu menggunakan kritik dan interpretasi serta menarik dan menafsirkan kesimpulan dengan menggunakan tahap historiografi.

1. Kritik: langkah setelah data dan sumber kita kumpulkan adalah memberikan verifikasi atau kritik terhadap sumber yang telah kita kumpulkan. Kritik dilakukan untuk mendapatkan autentisitas, kevalidan, dan kesahihan sumber yang telah didapatkan. Fungsi dari kritik sumber adalah untuk mencari kebenaran sumber. Pada tahap ini keaslian sumber dihasilkan dengan melakukan pengujian atas asli tidaknya sumber dan sesuai dengan keadaan nyatanya. Terdapat 2 (dua) jenis kritik sumber, eksternal dan internal.
  - a. Kritik Eksternal: Kritik eksternal adalah upaya yang dilakukan peneliti dengan melihat suatu sumber secara fisik. Sumber yang asli biasanya waktu dan tempatnya diketahui. Kritik eksternal melihat fisik sumber dengan melihat pada zaman kapan sumber tersebut ditulis serta dengan melihat keadaan pada zaman itu. Makin luas dan makin dapat dipercaya

pengetahuan kita mengenai suatu sumber, akan makin asli sumber itu. Kritik eksternal menguji keaslian dokumen

- b. Kritik Internal: Berbeda dengan kritik eksternal yang lebih menitikberatkan pada uji fisik suatu dokumen, maka kritik internal ingin menguji lebih jauh lagi mengenai isi dokumen. Apakah isi dokumen tersebut dapat dipercaya serta tidak ada manipulasi data. Uji kredibilitas disebut juga uji reliabilitas. Sejarawan ingin menguji seberapa jauh dapat dipercaya kebenaran dari isi informasi yang diberikan oleh suatu sumber atau dokumen sejarah.
2. Interpretasi: setelah peneliti mampu menghasilkan sumber yang valid dari proses kritik, maka peneliti akan menafsirkan yang merupakan bagian yang penting, karena dengan interpretasi maka akan diperoleh cerita yang runtut dan berkaitan dengan objek penelitian yaitu Propaganda Jepang. Interpretasi merupakan tahapan / kegiatan menafsirkan fakta-fakta serta menetapkan makna dan saling hubungan daripada fakta-fakta yang diperoleh. Pada tahap menafsirkan makna dari sumber sejarah harus dilandasi penilaian yang objektif. Pada interpretasi sejarah, ada dua metode yang digunakan, yaitu: analisis dan sintesis. Analisis dilakukan terhadap suatu kejadian dalam sejarah. Ada beberapa kejadian sejarah, tetapi setelah dilakukan analisis ternyata hanya ada satu faktor kuat yang menyebabkan terjadinya kejadian sejarah. Analisis artinya menguraikan setiap kejadian-kejadian atau sebab-sebab sejarah. Faktor-faktor yang sudah ada dihubungkan dengan faktor-faktor lain yang berbeda namun hasilnya merupakan kesatuan. Sintesis adalah suatu proses menggabungkan dan menyusun fakta sejarah menjadi suatu kesatuan yang utuh dan bermakna (Pranoto, 2006:153).
  3. Historiografi: langkah terakhir yang dilalui oleh peneliti sejarah adalah penulisan atau historiografi. Pada tahap terakhir ini peneliti akan mengumpulkan semua hasil penelitiannya bentuk tulisan untuk dibukukan. Historiografi adalah rekonstruksi yang imajinatif daripada masa lampau berdasarkan data yang diperoleh dengan menempuh proses menguji dan menganalisis secara kritis rekaman dan peninggalan masa lampau. Pada tahap

terakhir yaitu historiografi, peneliti mulai menuangkan hasil penelitian ini kedalam tulisan, yang nantinya akan peneliti jadikan sebagai tugas akhir perkuliahan. Pada tahap ini peneliti mengaitkan fakta-fakta sejarah tentang peralihan moda transportasi darat menjadi transportasi air yang telah diinterpretasikan dan kemudian peneliti menyampaikan sintesis yang diperoleh dari penelitian yang dilakukan dan disampaikan dalam bentuk karya ilmiah atau tulisan tentang propaganda Jepang di Indonesia, merangkaikan fakta berikut maknanya secara kronologis / diakronis dan sistematis, menjadi tulisan sejarah sebagai kisah (Gottschalk, 1975: 39).

## V. KESIMPULAN DAN SARAN

### 5. 1 Kesimpulan

Peralihan transportasi di Karesidenan Lampung terjadi pada kurun tahun 1902-1914. Peralihan transportasi dilatarbelakangi dengan kepentingan pengangkutan barang dan hasil bumi yang bertujuan untuk mempercepat pendistribusiannya ke wilayah-wilayah sekitarnya dan untuk diperdagangkan ke pasar internasional. Peralihan transportasi di Karesidenan Lampung hanya mencakup pada dua jenis transportasi, yaitu transportasi air beralih menjadi transportasi darat. Peralihan transportasi air menjadi transportasi darat di Karesidenan Lampung dipengaruhi oleh beberapa faktor yang menjadi penyebab ditinggalkannya peradaban sungai yang sudah sejak lama dikenal oleh masyarakat sebagai transportasi utama. Faktor-faktor tersebut, yaitu sebagai berikut:

1. Perkembangan teknologi transportasi, perkembangan teknologi yang mempengaruhi peralihan di Karesidenan Lampung, yaitu ditemukannya teknologi mesin uap dan mesin lokomotif yang menciptakan teknologi transportasi yang lebih modern di dunia tepatnya di Eropa. Hal ini memberikan pengaruh terhadap teknologi transportasi Indonesia khususnya Karesidenan Lampung yang pada awalnya menggunakan kapal dan sampan beralih menggunakan mobil dan lokomotif kereta api sebagai alat pengangkut utama dalam kehidupan sehari-hari.
2. Kebijakan Belanda, terdapat dua kebijakan Belanda yang berpengaruh terhadap peralihan transportasi di Karesidenan Lampung, yang pertama kebijakan tentang pembangunan perlintasan kereta api di Sumatera Selatan antara Tanjung Karang dengan Palembang. Kebijakan yang kedua, kebijakan tentang pembangunan jalan raya dari Teluk Betung sampai Menggala sepanjang 130 KM yang bertujuan untuk menghubungkan wilayah perkebunan dengan stasiun kereta api, karena jalur perlintasan kereta api tidak sampai ke area perkebunan,

sehingga jalan raya merupakan jalur penghubung antara perkebunan dan stasiun kereta api.

3. Efisiensi waktu dan biaya operasional, Efisiensi waktu dan biaya operasional ikut mempengaruhi peralihan moda transportasi di Karesidenan Lampung. Pada saat pengangkutan melalui sungai dengan kapal dan sampan waktu yang diperlukan untuk sampai ke wilayah Palembang atau Bengkulu dibutuhkan waktu 8 sampai 15 hari pelayaran, sedangkan pengangkutan beralih menggunakan transportasi darat melalui jalan raya dibutuhkan waktu 4 sampai 5 jam perjalanan dan dengan kereta api dibutuhkan sekitar 9 sampai 10 jam perjalanan, sehingga dengan waktu yang lebih singkat biaya yang diperlukan lebih sedikit dan memperoleh keuntungan yang lebih banyak.
4. Topografi sungai, kondisi topografi sungai yang mulai memburuk juga menjadi pengaruh ditinggalkannya peradaban sungai. Pencemaran sungai disebabkan oleh sampah rumah tangga dan penebangan pohon disekitar sungai, sehingga menyebabkan pendangkalan sungai. Pada saat musim kemarau volume air menurun drastis dan pada saat musim hujan sungai meluap yang menyebabkan kapal tidak bisa berlayar.

Berdasarkan empat faktor di atas, faktor yang paling berpengaruh secara langsung dalam peralihan moda transportasi air menjadi transportasi di Karesidenan Lampung yaitu kondisi topografi sungai serta perkembangan teknologi yang lebih modern. Kondisi sungai yang semakin memburuk menjadi penyebab awal untuk melakukan peralihan dari transportasi air menjadi darat, karena kondisi yang tidak memungkinkan lagi untuk kapal pengangkut melakukan pelayaran. Kondisi sungai yang memburuk dan didukung dengan kemajuan teknologi mesin yang lebih modern akhirnya memberikan solusi untuk mengatasi permasalahan yang terjadi pada transportasi air.

## 5.2 Saran

Saran yang dapat diajukan oleh peneliti mengenai penelitian pengembangan adalah sebagai berikut:

1. Bagi Pemerintah, peneliti berharap agar pemerintah lebih memperbanyak koleksi sumber, literatur dan catatan mengenai sejarah transportasi air dan darat di Lampung terpusat dipergustakaan daerah maupun instansi terkait, agar memudahkan pada penelitian selanjutnya terkait sejarah perkembangan transportasi di Lampung.
2. Bagi generasi muda, khususnya generasi muda di daerah Provinsi Lampung agar lebih mempelajari dan mendalami terkait sejarah transportasi di Lampung terutama pada fase peralihan dari transportasi air menjadi transportasi darat, supaya sejarah mengenai peralihan transportasi di Lampung tetap terjaga dan dikembangkan lebih lanjut.

## DAFTAR PUSTAKA

- Aqil, A. D. C. (2020). Studi Kepustakaan Mengenai Kualitas Pelayanan Terhadap Kepuasan Pasien Rawat Jalan Di Rumah Sakit: Literature Study Of Service Quality Towards Patients Satisfaction In Hospitals. *Jurnal Ilmiah Pamenang*, 2(2), 1-6.
- Arikunto, S., & Jabar, C. S. A. (2014). *Evaluasi Program Pendidikan: pedoman teoritis praktisi pendidikan*.
- Ariwibowo, G. A. (2017). Sungai Tulang Bawang Dalam Perdagangan Lada Di Lampung Pada Periode 1684 Hingga 1914. *Jurnal Masyarakat Dan Budaya*, 19(2), 253-268.
- Ariwibowo, G. A. (2018). Aktivitas Ekonomi Dan Perdagangan Di Karesidenan Lampung Pada Periode 1856 Hingga 1930. *Patanjala: Journal Of Historical And Cultural Research*, 10(2), 5-6.
- Asry, L. (2019). Modernisasi Dalam Perspektif Islam. *At-Tanzir: Jurnal Ilmiah Prodi Komunikasi Penyiaran Islam*, 10(2). Halaman 128.
- Blink, H. (1926). *Economische Aardrijkskunde Van Gelderland. In Gelderland* (Pp. 481-504). Van Loghum Slaterus.
- Boomgard, Peter (ed.). (2007). *A World of Water: Rain, Rivers, and Seas in Southeast Asia Histories*. Leiden: KITLV.
- Cahyo, D. N. (2016). Perkembangan Transportasi Kereta Api Di Kabupaten Lamongan Tahun 1899 – 1932. *Jurnal Avatara*, 5(1).
- Department Van Kolonien. (1904). *Spoorwegverkening In Zuid Sumatra*. Batavia: Javasche Boekhandel & Drukkerij.
- Dewi, W. A. F. (2020). Dampak Covid-19 Terhadap Implementasi Pembelajaran Daring Di Sekolah Dasar. *Edukatif: Jurnal Ilmu Pendidikan*, 2(1), 55-61.
- Garraghan, S.I., & Gilbert J, (1957). *A Guide To Historical Method*. New York: Fordham University Press.
- Gottschalk, L. (1975). *Mengerti Sejarah: Pengantar Metode Sejarah (Terjemahan)*. Jakarta: Universitas Indonesia.

- Hidayat, B. (2020). Tinjauan Historis Pendidikan Ips Di Indonesia. *Jurnal Pendidikan Ips Indonesia*, 4(2), 147-154.
- Istianto, B., Bambang Istianto, M., Suharti, E., Erna Suharti, S. E., Noviyanti, N., Ip, S., & Hum, S. (2019). Transportasi Jalan Di Indonesia Sejarah Dan Perkembangannya. *Jurnal Melvana Publishing* 1(1).
- Khoiri, Nur. 2018. *Metodologi Penelitian Pendidikan: Ragam, Model, dan Pendekatan*. Semarang: Southeast Asian Publishing.
- Kristian, Y. (2019). Politik Ekonomi Belanda Terhadap Lampung Pada Tahun 1800-1942. *Skripsi Uwais Inspirasi Indonesia*.
- Kusdian, R. D. (2011). Potensi Revitalisasi Transportasi Sungai Di Provinsi Lampung. *Jurnal Transportasi*, 11(2).
- Lekkerkerker, C. (1916). *Land En Volk Van Sumatra*. Leiden: E.J. Brill.
- Lestari, N. I., Sumargono., Pratama, R. A., Perdana, Y., Triaristina, Y. 2022. Peran Lampung Menyokong Komoditas Perdagangan Banten. *Jurnal Pendidikan Sejarah, Volume 8 Nomor 01*.
- Machmud, A. (2017). Transisi Makna Dari Bahasa Negatif Menjadi Positif Dalam Pembentuk Keakraban Pada Sapaan Anak Remaja Kompleks Pdam Kabupaten Gowa. *Universitas Muhammadiyah Makassar: Gowa*.
- Marsden, William. (1784). *The History Of Sumatra*. London.: Thomas Payne & Son.
- Marsden, William. (2013). *History Of Sumatra: Containing An Account Of The Government Law, Customs, And Manners Of The Natives Inhabittans*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Moleong, L. J. (2010). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Mrazek, Rudolf. (2006). *Engineers Of Happy Land: Perkembangan Teknologi Dan Nasionalisme Di Sebuah Koloni*. Jakarta: Yayasan Obor.
- Nivel, W.J.M. (1927). "Verslag Eener Spoorwegenverkening In Midden Sumatra 1920" Dalam Dients Der Staatpoor- En Tramwegen, Mededelingen Opname, No. 19.
- Ota, Atsushi. 2015. *Toward A Transborder, Market-Oriented Society: Changing Hinterlands Of Banten*. Leiden, Boston: Brill.
- Pajriah, S. (2018). Peran Sumber Daya Manusia Dalam Pengembangan Pariwisata Budaya Di Kabupaten Ciamis. *Jurnal Artefak*, 5(1), 25-34.

- Perquin, B.L.M.C. (1921). *Nederlandsch Indische Staatsspoor-En Tramwegen*. Amsterdam: Bureau Industria.
- Pranoto, S. W. (2006). *Teori dan Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Prihatmoko, H. (2016). Transportasi Air Dalam Perdagangan Pada Masa Jawa Kuno Di Jawa Timur. *Jurnal Forum Arkeologi* (Vol. 27, No. 3, Pp. 155-174).
- Purnomo, B. H. (2011). Metode Dan Teknik Pengumpulan Data Dalam Penelitian Tindakan Kelas (Classroomaction Research). *Jurnal Pengembangan Pendidikan*, 8(1), 210-251.
- Ratmelia, Y. (2018). Nilai Moral Dalam Buku Teks Pelajaran Sejarah (Analisis Terhadap Buku Teks Sejarah Indonesia Kelas X). *Historia: Jurnal Pendidik Dan Peneliti Sejarah*, 1, 2.
- Sari, H. R., Tjahjana, R., & Khabibah, S. (2012). *Pole Placement Untuk Gerak Kapal Turboferi Tf 120* (Doctoral Dissertation, Faculty Of Sciences And Mathematics).
- Sayono, J. (2021). Langkah-Langkah Heuristik Dalam Metode Sejarah Di Era Digital. *Sejarah Dan Budaya: Jurnal Sejarah, Budaya, Dan Pengajarannya*, 15(2), 369-376.
- Schlossberg, N. K. (1981). A Model For Analyzing Human Adaptation To Transition. *The Counseling Psychologist*, 9(2), 2-18.
- Seila, M. (2023). *Konflik Kepentingan Dalam Penambangan Pasir Laut Di Desa Kuala Teladas, Kecamatan Dente Teladas, Kabupaten Tulang Bawang, Provinsi Lampung*.
- Setiani, B. (2015). Prinsip-Prinsip Pokok Pengelolaan Jasa Transportasi Udara. *Jurnal Ilmiah Widya*, 3(2), 103-109.
- Sitorus, B., & Sitorus, C. N. (2017). Peran Transportasi Dalam Mendukung Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Danau Toba. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (Jmtranslog)*, 4(1), 9-24.
- Stibbe, D.G., & De Graaf, S. (1918). *Encyclopaedie Van Nederlandsch Indie, Tweede Deel*. S-Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- Sjamsuddin, H. (1996). *Metodologi sejarah*. Jakarta: Proyek Tenaga Akademik.
- Sugiyono, 2006, *Statistika Untuk Penelitian*, CV. Alfabeta, Bandung.
- Vlekke, B.H.M. (1961). *Nusantara: Sejarah Indonesia*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.

- Wardhana, W., Sartohadi, J., Rahayu, L., & Kurniawan, A. (2012). Analisis Transisi Lahan Di Kabupaten Gunungkidul Dengan Citra Penginderaan Jauh Multi Temporal. *Jurnal Ilmu Kehutanan*, 6(2), 89-102.
- Wellan, J.W.J. 1932. *Zuid-Sumatra: Economisch Overzicht*. Wagenigen: H.Veenan & Zonen.
- Widiastuti, N. & Nova, D. D. R. (2019). Pembentukan Karakter Mandiri Anak Melalui Kegiatan Naik Transportasi Umum. *Comm-Edu (Community Education Journal)*, 2(2), 113-118.
- Zed, Mestika. (2008). *Metode Penelitian Kepustakaan*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.