

**HUBUNGAN JALUR KERETA API TANDJOENGKARANG-
OOSTHAVEN TAHUN 1908-1930**

(SKRIPSI)

Oleh:

Revangga Wiratama

NPM 2213033065



FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN

UNIVERSITAS LAMPUNG

BANDAR LAMPUNG

2026

ABSTRAK

HUBUNGAN JALUR KERETA API TANDJOENGKARANG- OOSTHAVEN TAHUN 1908-1930

Oleh
REVANGGA WIRATAMA

Penelitian ini mengkaji hubungan jalur kereta api Tandjoengkarang-*Oosthaven* pada tahun 1908-1930 dalam konteks sistem transportasi kolonial di wilayah *Lampongsche*. Pembangunan jalur kereta api pada awalnya direncanakan menghubungkan Tandjoengkarang dengan Telokbetong, namun keterbatasan geografis pelabuhan Telokbetong menyebabkan pemerintah kolonial Belanda mengalihkan rute menuju *Oosthaven* yang lebih memungkinkan dikembangkan sebagai pelabuhan modern dan pusat distribusi komoditas.

Penelitian ini bertujuan menjelaskan hubungan jalur kereta api Tandjoengkarang-*Oosthaven* serta peranannya terhadap mobilitas penduduk, distribusi hasil perkebunan, dan dinamika sosial ekonomi masyarakat pada masa kolonial. Metode yang digunakan adalah metode penelitian sejarah melalui tahapan heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi dengan memanfaatkan arsip kolonial, laporan pemerintah Hindia Belanda, peta jalur kereta api, serta berbagai literatur pendukung yang relevan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa jalur kereta api Tandjoengkarang-*Oosthaven* berfungsi sebagai penghubung utama antara wilayah pedalaman dan pelabuhan laut sehingga memperlancar arus distribusi komoditas perkebunan, meningkatkan mobilitas penduduk, serta mendorong pertumbuhan ekonomi kawasan. Selain itu, keberadaan jalur ini juga memicu pergeseran pusat aktivitas dan perubahan struktur sosial masyarakat *Lampongsche* selama periode kolonial.

Kata kunci: kereta api, *Lampongsche*, *Oosthaven*, transportasi kolonial.

ABSTRACT

THE RELATIONSHIP OF THE TANDJOENGKARANG-OOSTHAVEN RAILWAY LINE, 1908-1930

By
REVANGGA WIRATAMA

This study examines the relationship of the Tandjoengkarang-Oosthaven railway line from 1908 to 1930 within the context of the colonial transportation system in the Lampongsche region. The railway line was initially planned to connect Tandjoengkarang with Telokbetong; however, the geographical limitations of the Telokbetong port led the Dutch colonial government to divert the route to Oosthaven, which was more feasible to develop as a modern port and commodity distribution center. The study aims to explain the relationship of the Tandjoengkarang-Oosthaven railway line and its role in population mobility, the distribution of plantation commodities, and the socio-economic dynamics of society during the colonial period. The research employs the historical method through the stages of heuristics, source criticism, interpretation, and historiography by utilizing colonial archives, reports of the Netherlands Indies government, railway route maps, and relevant supporting literature. The results indicate that the Tandjoengkarang-Oosthaven railway line functioned as the main link between inland areas and the seaport, thereby facilitating the distribution of plantation commodities, increasing population mobility, and promoting regional economic growth. In addition, the existence of this railway line triggered shifts in activity centers and changes in the social structure of Lampongsche society during the colonial period.

Keywords: railway, Lampongsche, Oosthaven, colonial transportation.

HUBUNGAN JALUR KERETA API TANDJOENGKARANG-OOSTHAVEN

TAHUN 1908-1930

Oleh

Revangga Wiratama

2213033065

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

2026

Judul Skripsi : **HUBUNGAN JALUR KERETA API
TANDJOENGKARANG-
OOSTHAVEN TAHUN 1908-1930**

Nama Mahasiswa : **Revangga Wiratama**

Nomor Pokok Mahasiswa : **2213033065**

Program Studi : **Pendidikan Sejarah**

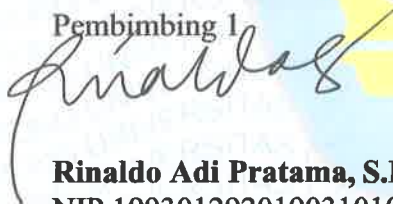
Jurusan : **Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial**

Fakultas : **Keguruan dan Ilmu Pendidikan**

MENYETUJUI

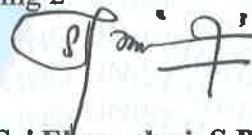
1. Komisi Pembimbing

Pembimbing 1



Rinaldo Adi Pratama, S.Pd., M.Pd.
NIP. 199301292019031010

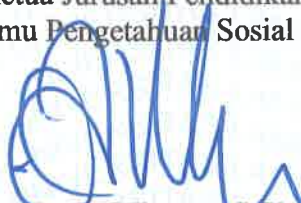
Pembimbing 2



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

2. Mengetahui

Ketua Jurusan Pendidikan
Ilmu Pengetahuan Sosial



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

Koordinator Progam Studi
Pendidikan Sejarah

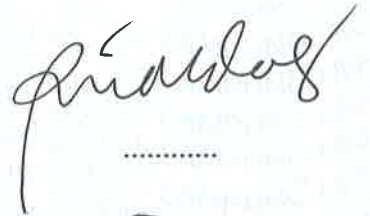


Yustina Sri Ekwandari, S.Pd., M.Hum.
NIP. 197009132008122002

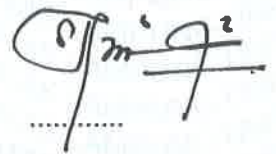
MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

Ketua : **Rinaldo Adi Pratama, S.Pd., M.Pd.**



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



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



2. Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan



Dr. Albet Maydiantoro, M.Pd.
NIP. 198705042014041001

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : **5 Februari 2026**

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini adalah:

Nama : Revangga Wiratama
NPM : 2213033065
Program Studi : Pendidikan Sejarah
Jurusan/Fakultas : Pendidikan IPS/FKIP Universitas Lampung
Alamat : JL. Ratu Dibalau Gg. Garuda, No. 46 Way Kandis, Bandar Lampung

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

Bandar Lampung, Februari 2026


760ANX303524170
Revangga Wiratama

RIWAYAT HIDUP



Penulis dilahirkan di Bandar Lampung Provinsi Lampung, pada tanggal 02 Juli 2004. Anak kedua dari dua bersaudara dari pasangan Bapak Joko Waluyo dan Ibu Agus Triana. Pendidikan penulis dimulai dari SD Negeri 1 Rawa Laut dan menyelesaikan SD di SD Negeri 1 Rawa Laut (2010-2016), melanjutkan sekolah menengah pertama di SMP Negeri 23 Bandar Lampung (2016-2019), melanjutkan sekolah menengah atas di SMA Negeri 1 Bandar Lampung (2019-2022) dan pada tahun 2022 penulis melanjutkan pendidikan strata 1 di Program Studi Pendidikan Sejarah, Universitas Lampung melalui jalur SBMPTN (Seleksi Bersama Masuk Perguruan Tinggi Negeri). Pada semester VI penulis melaksanakan Kuliah Kerja Nyata (KKN) di Morris Jaya, Kecamatan Banjar Agung, Kabupaten Tulang Bawang dan pada semester VI juga penulis melaksanakan program Pengenalan Lapangan Persekolahan (PLP) di SMA Negeri 1 Banjar Agung, Kabupaten Tulang Bawang. Selama menjadi mahasiswa, penulis aktif mengikuti pada organisasi FOKMA (Forum Komunikasi Mahasiswa) menjadi Ketua Umum pada tahun (2025).

MOTTO

“To get something we never had, We must do something we never did”

(Revannga Wiratama)

“Memanusiakan Manusia”

(Abraham Maslow)

“Barangsiapa menginginkan Perdamaian, Bersiaplah untuk Perang”

(Vegetius)

PERSEMBAHAN

Bismillahirrohmanirrohim

Puji dan syukur kepada Allah SWT atas segala hidayah 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 Joko Waluyo dan Ibu Agus Triana yang telah membesarkanku dengan penuh kasih sayang, pengorbanan, dan kesabaran. Terima kasih atas setiap tetes keringat, dan yang selalu membimbing dan mendoakanku agar selalu mendapatkan kemudahan dalam menjalankan studi, mendoakan keberhasilanku, sungguh semua yang Bapak dan Ibu berikan tak mungkin terbalaskan.

Untuk almamater tercinta

“Universitas Lampung”

SANWACANA

Puji syukur kehadirat 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 **“HUBUNGAN JALUR KERETA API TANDJOENGKARANG-OOSTHAVEN TAHUN 1908-1930”** 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 Dr. Albet Maydiantoro, S.Pd., M.Pd., selaku Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
2. Bapak Dr. Riswandi, M.Pd., selaku Wakil Dekan Bidang Akademik dan Kerjasama Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
3. Bapak Bambang Riadi, S.Pd., M.Pd, selaku Wakil Dekan Bidang Bidang Keuangan dan Umum
4. Bapak Hermi Yanzi, S.Pd., M.Pd., selaku Wakil Dekan 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 Yustina Sri Ekwandari, S.Pd., M.Hum., selaku Koordinator Program Studi Pendidikan Sejarah Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung. Dan sebagai Dosen Pembimbing II skripsi penulis. Terima kasih banyak Ibu atas bimbingan, masukan, motivasi, saran, kritik dan kepeduliannya selama menjadi mahasiswa di Program Studi Pendidikan Sejarah Universitas Lampung.
7. Bapak Rinaldo Adi Pratama, S.Pd., M.Pd. 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.
8. Ibu Nur Indah Lestari, S.Pd., M.Pd. selaku Dosen Pembahas skripsi penulis. Terima kasih Ibu atas segala saran, bimbingan dan kepeduliannya selama menjadi mahasiswa di Program Studi Pendidikan Sejarah Universitas Lampung.
9. Bapak dan Ibu Dosen 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.
10. Bapak dan Ibu Staf Tata Usaha dan karyawan Universitas Lampung.
11. Teruntuk Keluarga Besar Fokma Pendidikan Sejarah Universitas Lampung terima kasih karna sudah memberi penulis kesempatan untuk tumbuh dan berkembang di organisasi ini
12. Teruntuk keluarga besar bude, pakde, om, tante, dan mbah Terima kasih selalu memberikan semangat dan dukungan selama penulis menempuh pendidikan.
13. Teruntuk teman-teman dekat saya di bangku perkuliahan, Yusa, Olsen, Rendi, Agung, Candra, Farras, Dul, Rama, Afif, Syam, Rachel, Chitra, Davina, Jessica Terima kasih untuk segala semangat, motivasi, doa,

mendukung dan kebersamai selama proses perkuliahan dan pengerjaan skripsi di Universitas Lampung.

14. Teruntuk adik-adik tingkat di Pendidikan Sejarah Haikal, Fauzan, Gilang, Valario, Arsy, Dafa. Terima kasih telah kebersamai di beberapa kegiatan selama perkuliahan.
15. Teruntuk teman-teman seperjuangan Pendidikan Sejarah Angkatan 2022. Terima Kasih untuk dukungan, kenangan terindah, dan kebersamaannya selama ini dan tidak akan pernah terlupakan.
16. Teruntuk Keluarga Yang Tau Tau Aja Ibor, Kohar, Diki, Eboh, Pace, Aduy, Cikem, Cimung, Ical, Abin, Atam, Kiyay, Rafa, Fadli, Epan, Iqbal, Ibet, Cibot, Terima kasih untuk segala semangat, motivasi, doa, mendukung dan kebersamai selama proses kehidupan suka dan duka di kota Tercinta Bandar Lampung dan Pembelajaran diluar perkuliahan. Semoga persaudaraan ini akan tetap abadi di jiwa kita selamanya.
17. Teruntuk teman sedari kecil Aldo, Pemas, Ici, Fahri, Sakief, Zidan, Firman, Vinto, Ipo, Farel terimakasih atas kebersamaan kita selama ini dalam suka maupun duka, semoga persahabatan dan persaudaraan ini akan terjalin terus.
18. Teman-teman pembimbing akademik, terima kasih atas dukungan dan semangat kepada penulis selama ini.
19. Teruntuk Teman-Teman Syahri Fadilah, Chelia Ega Putri, Adella, Meylinda Eka Putri, Dwi Agustina Putri, Salsabila Pujiani Guba, Elza Zeriana terima kasih untuk 40 hari atas pengalaman dan kebersamaan dalam melaksanakan KKN - PLP di Desa Morris Jaya, Kec. Banjar Agung, Tulang Bawang.
20. Teruntuk pemuda desa KKN Morris Jaya, , Kec. Banjar Agung, Tulang Bawang, Aripin, Malika, Dimas, Adi, Riski, Bayu, Praid, Ridho Achmad serta adik adik SMAN 1 Banjar Agung yang tidak bisa penulis sebutkan namanya satu persatu, Terima kasih sebanyak banyak nya karna sudah

membersamai serta banyak memberi pelajaran hidup yang berarti selama masa KKN.

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, Januari 2026

Penulis

Revangga Wiratama

2213033065

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI	i
DAFTAR TABEL	i
DAFTAR GAMBAR.....	ii
I. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Tujuan Penelitian.....	4
1.4 Manfaat Penelitian.....	4
1.4.1 Secara Teoritis.....	5
1.4.2 Secara Praktis	5
1.5 Kerangka Berpikir	6
1.6 Paradigma	7
II. TINJAUAN PUSTAKA.....	8
2.1 Tinjauan Pustaka	8
2.1.1 Teori Ekonomi	8
2.1.2 Teori Perubahan Sosial	9
2.1.3 Transportasi.....	11
2.1.4 <i>Zuid Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS)</i>	12
2.1.5 Tandjoengkarang.....	14

2.1.6 <i>Oosthaven</i>	15
2.1.7 <i>Lampongsche</i>	17
2.2 Peneliti Terdahulu	18
III. METODOLOGI PENELITIAN	20
3.1 Ruang Lingkup Penelitian	20
3.1.1 Objek Penelitian	20
3.1.2 Subjek Penelitian.....	20
3.1.3 Tempat Penelitian	20
3.1.4 Waktu Penelitian	20
3.1.5 Temporal Penelitian	20
3.1.6 Bidang Penelitian	20
3.2 Metodologi Penelitian	20
3.3 Pengumpulan Data	25
3.4 Teknik Analisis Data	27
IV. HASIL DAN PEMBAHASAN.....	29
4.1 Hasil.....	29
4.1.1 Perkembangan Jalur Kereta Api di <i>Lampongsche</i>	29
4.1.1.1 Stasiun Tandjoengkarang.....	35
4.1.1.2 <i>Oosthaven</i>	38
4.1.2 Hubungan Jalur Kereta Api Tandjoengkarang- <i>Oosthaven</i> Tahun 1908-1930.....	45
4.1.3 Keterkaitan Jalur Tandjoengkarang- <i>Oosthaven</i> dengan Pelayaran <i>K.P.M.</i>	53
4.2 Pembahasan	54
4.2.1 Pembangunan Jalur Tandjoengkarang- <i>Oosthaven</i>	54

4.2.1.1	Faktor Ekonomi dan Perdagangan.....	57
4.2.1.2	Dampak Ekonomi dan Sosial Perkembangan Tandjoengkarang.....	57
4.2.1.3	<i>Oosthaven</i>	58
4.2.1.4	Pertimbangan Geografis <i>Oosthaven</i>	59
4.2.1.5	Pertimbangan Ekonomi: Perhitungan Biaya dan Efisiensi Transportasi.....	60
4.2.1.6	Pertimbangan Sosial: Perubahan Pola Mobilitas dan Arah Aktivitas Masyarakat.....	62
4.2.2	Hubungan Tandjoengkarang- <i>Oosthaven</i>	62
4.2.2.1	Dampak Pertumbuhan Ekonomi Tandjoengkarang- <i>Oosthaven</i>	65
4.2.2.2	Dampak Sosial Tandjoengkarang- <i>Oosthaven</i>	67
4.2.3	Keterkaitan Jalur Tandjoengkarang- <i>Oosthaven</i> dengan Pelayaran <i>K.P.M.</i>	71
V.	KESIMPULAN DAN SARAN	73
5.1	Kesimpulan.....	73
5.2	Saran	74
	DAFTAR PUSTAKA	75
	LAMPIRAN.....	79

DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Perkiraan Biaya Pembangunan Jalur Kereta Api Zuid-Sumatra.....	30
Tabel 4. 2 Jalur Kereta Api Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS) di <i>Lampongsche</i> (1914-1927).	34
Tabel 4. 3 Jadwal keberangkatan kereta pagi hari <i>Oosthaven</i> -Tandjoengkarang.....	48
Tabel 4. 4 Jadwal keberangkatan kereta siang hari <i>Oosthaven</i> -Tandjoengkarang	50
Tabel 4. 5 Jadwal keberangkatan kereta pagi hari Tandjoengkarang- <i>Oosthaven</i>	50
Tabel 4. 6 Jadwal keberangkatan kereta siang hari Tandjoengkarang- <i>Oosthaven</i>	52
Tabel 4. 7 Jadwal keberangkatan kereta ZSS-KPM	53

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Peta Gambaran Umum Proyek <i>Zuid Sumatra Staatsspoorwegen</i> (ZSS).....	13
Gambar 2. 2 Pemandangan kapal penumpang di Tepi Sungai Tulang Bawang, Kota Menggala.	16
Gambar 4. 1 Stasiun Tandjoengkarang di <i>Lampongsche</i>	36

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pembangunan jalur kereta api *Zuid Soematera Spoorwegen* (ZSS) pada tahun 1908 tidak dapat dilepaskan dari kebutuhan pemerintah kolonial Belanda untuk mempermudah arus komoditas perkebunan dan mobilisasi tenaga kerja ke Sumatra bagian selatan. Jalur ini dirancang sebagai bagian dari strategi ekonomi kolonial untuk meningkatkan kinerja transportasi hasil perkebunan seperti kopi, lada, dan karet, yang menjadi komoditas unggulan ekspor Hindia Belanda pada awal abad ke-20. Melalui pembangunan jaringan kereta api, hasil bumi dari wilayah pedalaman dapat lebih cepat diangkut menuju pelabuhan-pelabuhan besar untuk kemudian dikirim ke pasar internasional. Selain itu, pembangunan ini juga selaras dengan kebijakan kolonisasi, yakni program pemindahan penduduk dari Jawa ke Sumatra, di mana para imigran difungsikan sebagai tenaga kerja murah untuk mendukung hasil sektor perkebunan (Uitgave, 1904).

Dalam rangka menunjang kepentingan tersebut, pemerintah kolonial juga membangun berbagai sarana transportasi di sepanjang wilayah *Lampongsche* sebagai jalur penghubung utama menuju Jawa. Pembangunan ini tidak hanya berupa jalur kereta api, tetapi juga infrastruktur pendukung seperti jalan raya dan pelabuhan yang memfasilitasi hubungan antara Sumatra dan Jawa. Jalur transportasi tersebut berfungsi ganda, yakni sebagai media pengiriman hasil perkebunan dari pedalaman *Lampongsche* hingga ke pelabuhan ekspor, sekaligus sebagai akses masuknya para imigran Jawa yang didatangkan melalui program kolonisasi. Dengan demikian, keberadaan *Zuid Soematera Spoorwegen* dan jaringan transportasi di *Lampongsche* menjadi gagasan penting dalam

menumbuhkan ekonomi antara Jawa dan Sumatra, serta memperkuat kontrol kolonial Belanda terhadap kawasan Sumatra bagian selatan (NISM, 1925).

Salah satu bentuk nyata dari kebijakan pemerintah kolonial Belanda dalam mengembangkan transportasi di wilayah *Lampongsche* adalah pembangunan rute kereta api yang dimulai dari Tandjoengkarang sebagai pusat jalur utama. Jalur ini dirancang untuk menghubungkan wilayah pedalaman dengan kawasan pesisir, sehingga memudahkan arus pengiriman hasil perkebunan ke pelabuhan ekspor. Sejumlah stasiun kecil dibangun di sepanjang lintasan tersebut sebagai titik singgah, bongkar muat, dan pusat pergerakan barang maupun manusia. Keberadaan stasiun-stasiun ini tidak hanya mempercepat pengiriman komoditas, tetapi juga mendorong pertumbuhan pemukiman baru di sekitarnya, yang kemudian berkembang menjadi ekonomi baru di *Lampongsche* (Richter, 1911).

Rute tersebut direncanakan akan berakhir di Pelabuhan Telokbetong yang pada masa itu direncanakan sebagai salah satu pintu utama ekspor hasil perkebunan dari *Lampongsche*. Dengan demikian, jalur kereta api ini berfungsi ganda: di satu sisi memudahkan pengangkutan hasil bumi dari pedalaman ke pelabuhan, dan di sisi lain memperlancar arus mobilisasi penduduk, termasuk imigran Jawa yang dibawa melalui program kolonisasi. Strategi pembangunan ini menunjukkan bagaimana sistem transportasi kolonial dirancang secara baik, bukan semata-mata untuk kepentingan lokal, melainkan untuk memperkuat ekonomi *Lampongsche* sebagai penyokong produksi dan ekspor bagi kepentingan kolonial Belanda. Namun, rencana pemerintah kolonial untuk menjadikan Pelabuhan Telokbetong sebagai titik akhir jalur kereta api sekaligus pusat ekspor hasil perkebunan ternyata menghadapi kendala besar. Secara geografis, kondisi pelabuhan ini tidak mendukung untuk dilakukan modernisasi atau perluasan fasilitas. Perairannya relatif dangkal dan sempit, sehingga hanya dapat disandari kapal-kapal kecil dan tidak mampu menampung kapal uap berukuran besar yang pada awal abad ke-20 semakin dibutuhkan untuk mengangkut komoditas ekspor dalam jumlah masif.

Keterbatasan ini membuat Telokbetong tidak dapat menjalankan perannya secara optimal sebagai pelabuhan utama dalam sistem transportasi Kolonial (Koning, 1919).

Kondisi tersebut mendorong pemerintah kolonial untuk mencari alternatif pelabuhan yang lebih menjanjikan dan memadai. Pilihan akhirnya jatuh pada pembangunan Pelabuhan *Oosthaven* yang terletak tidak jauh dari Telokbetong, namun memiliki perairan yang lebih dalam dan area yang memungkinkan untuk dikembangkan sebagai pelabuhan modern. Dengan pemindahan jalur pengiriman ini, hubungan antara jaringan kereta api *Zuid Soematera Spoorwegen* (ZSS) dan transportasi laut menjadi lebih efektif, karena mampu menampung arus komoditas dalam skala besar dan menunjang aktivitas perdagangan kolonial.

Perubahan rencana ini sekaligus menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur transportasi di Sumatra Selatan sangat bergantung pada kepentingan ekonomi kolonial serta kondisi geografis yang menentukan kelayakan sarana pelabuhan. Setelah seluruh jaringan jalur kereta api dibangun, ternyata *Zuid Soematera Spoorwegen* tidak secara langsung menghubungkan angkutan ke Pelabuhan *Oosthaven*. Arus pengiriman barang maupun penumpang terlebih dahulu harus transit di Stasiun Tandjoengkarang, yang berfungsi sebagai jalur utama lalu lintas di *Lampongsche* Tandjoengkarang, perjalanan dilanjutkan dengan melewati sejumlah stasiun perantara sebelum akhirnya tiba di *Oosthaven* untuk kemudian diseberangkan ke Merak dan diteruskan menggunakan kereta api di Pulau Jawa. Sistem transit ini menjadikan Tandjoengkarang bukan sekadar stasiun persinggahan, melainkan pusat aktivitas pengiriman dan mobilitas yang terpusat dalam jalur transportasi Kolonial (Upton, 1920).

Hal inilah yang menjadi alasan penting untuk meneliti hubungan antara Stasiun Tandjoengkarang dengan *Oosthaven*, karena keduanya merupakan nadi utama mobilitas di Sumatra bagian selatan pada masa kolonial. Keduanya tidak hanya

menghubungkan daerah pedalaman dengan pelabuhan ekspor, tetapi juga menjadi jalur strategis dalam menghubungkan sistem transportasi antara Sumatra dan Jawa. Tahun 1908-1930 merupakan periode krusial bagi pengembangan *Oosthaven* dan Tandjoengkarang. Pada tahun 1908, pemerintah kolonial Belanda mulai menyusun rencana pembangunan jalur kereta api sebagai bagian dari jaringan transportasi strategis di Lampung. Proses konstruksi kemudian dimulai pada tahun 1911 dan berlangsung intensif hingga selesai. Pada tahun 1914, jalur tersebut mulai dioperasikan secara resmi sehingga mempercepat pengiriman hasil bumi dari pedalaman. Selanjutnya, pada tahun 1915 dibuka rute baru yang semakin memperkuat hubungan transportasi antara Tandjoengkarang dan *Oosthaven*, sekaligus menandai tahap penting dalam keberlangsungan ekonomi kawasan. Pada 30 Desember 1930 dikeluarkan Keputusan No. 77378/30 tentang perjanjian pengangkutan penumpang dan barang yang terhubung dari kereta api ZSS langsung ke kapal KPM. Dengan melihat peran dan hubungan dua titik transportasi tersebut, penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang lebih jelas tentang jaringan transportasi berperan dalam mendukung kegiatan ekonomi, kolonisasi, dan hubungan wilayah di bawah kekuasaan Belanda. Berdasarkan pemaparan di atas peneliti akan melakukan penelitian terkait dengan “***Hubungan Jalur Kereta Api Tandjoengkarang-Oosthaven Tahun 1908-1930***”

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah: Bagaimanakah Hubungan Jalur Kereta Api Tandjoengkarang-*Oosthaven* Tahun 1908-1930?

1.3 Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui Hubungan Jalur Kereta Api Tandjoengkarang-*Oosthaven* Tahun 1908-1930.

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 menganalisis konsep-konsep yang terkait dengan sejarah transportasi di Lampung, khususnya mengenai perkembangan hubungan antara jalur kereta api Tandjoengkarang-*Oosthaven* pada tahun 1908-1930. Penelitian ini akan memberikan pemahaman mengenai pentingnya transportasi darat (kereta api) dan laut (pelabuhan) dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan pengiriman barang di wilayah Lampung serta kontribusinya terhadap perkembangan sistem transportasi di Indonesia pada masa penjajahan Belanda.

1.4.2 Secara Praktis

a) Bagi Universitas Lampung

Membantu civitas lainnya untuk dijadikan bahan pengembangan pengetahuan, khususnya mengenai Hubungan Jalur Kereta Api Tandjoengkarang-*Oosthaven* Tahun 1908-1930.

b) Bagi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan

Memberikan sumbangan pengetahuan dalam menganalisa terkait dengan Hubungan Jalur Kereta Api Tandjoengkarang-*Oosthaven* Tahun 1908-1930. untuk menambah ilmu pengetahuan.

c) Bagi Penulis

Menambah wawasan bagi penulis akan kesejarahan yakni terkait dengan Hubungan Jalur Kereta Api Tandjoengkarang-*Oosthaven* Tahun 1908-1930.

d) Bagi pembaca

Memperluas pengetahuan akan salah satu sejarah Indonesia, yaitu Hubungan Jalur Kereta Api Tandjoengkarang-*Oosthaven* Tahun 1908-1930.

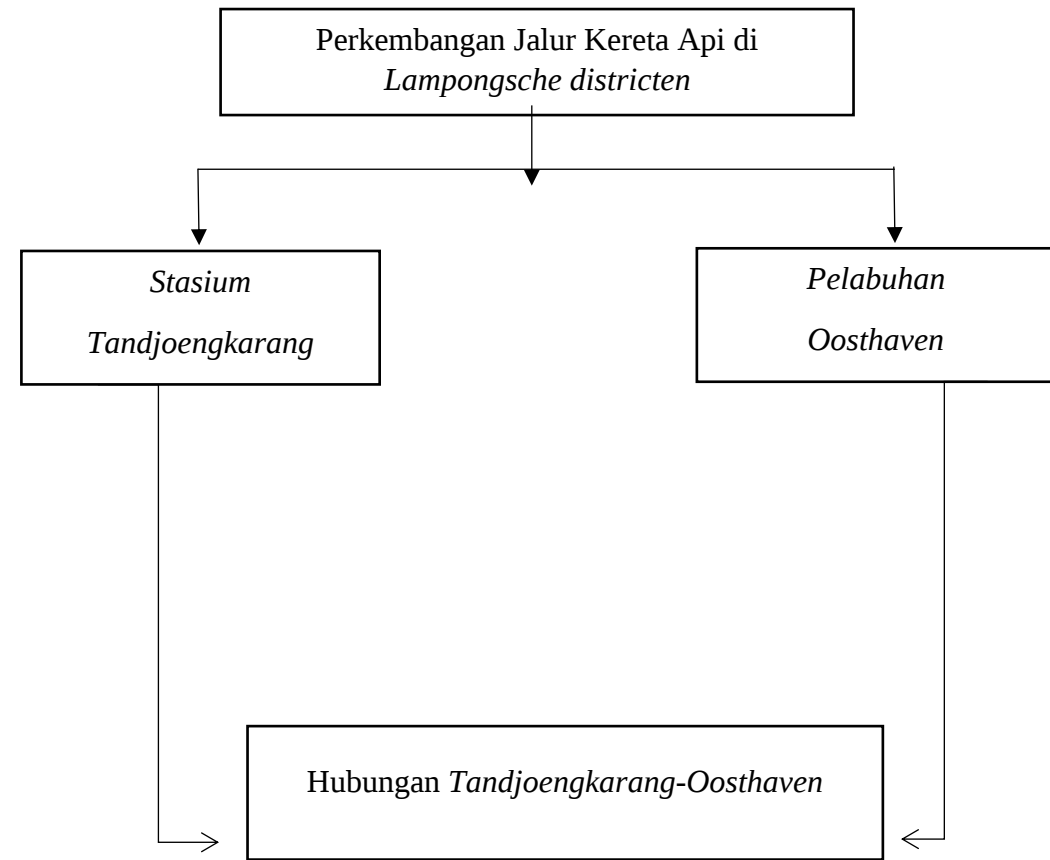
1.5 Kerangka Berpikir

Kerangka berpikir yang akan dikembangkan oleh penulis yaitu terkait dengan Kerangka berpikir dalam penelitian ini berangkat dari pembangunan jalur kereta api *Zuid Soematera Spoorwegen* (ZSS) pada tahun 1908 yang menjadi sarana utama penghubung antara pedalaman *Lampongsche* dengan pelabuhan. Rute kereta api ini dimulai dari Stasiun Tandjoengkarang sebagai pusat transit, kemudian melewati beberapa stasiun perantara sebelum akhirnya berakhir di Pelabuhan *Oosthaven*. Jalur tersebut dibangun untuk mendukung mobilitas hasil perkebunan sekaligus membuka akses yang lebih cepat menuju jalur laut, sehingga *Lampongsche* dapat terintegrasi langsung dengan pusat perdagangan di Jawa.

Berasal dari Pelabuhan *Oosthaven*, berbagai muatan kemudian diseberangkan ke Merak menggunakan kapal uap kolonial. Kapal ini berperan penting dalam sistem transportasi karena menjadi penghubung antara jaringan kereta api di Sumatra dan jaringan kereta api di Jawa. Dengan demikian, sistem transportasi kolonial membentuk satu rantai yang saling terhubung: kereta api dari pedalaman membawa hasil bumi ke pelabuhan, kapal mengangkutnya menyeberangi Selat Sunda, dan dari Jawa hasil bumi tersebut diteruskan ke pasar internasional.

Adapun yang diangkut melalui jalur ini tidak hanya komoditas perkebunan seperti kopi, karet, lada, dan tembakau, tetapi juga imigran Jawa yang dibawa melalui program kolonisasi untuk memenuhi kebutuhan tenaga kerja di perkebunan Sumatra. Dengan demikian, rute Tandjoengkarang-*Oosthaven* dapat dipandang sebagai nadi utama mobilitas kolonial, di mana arus barang dan manusia berlangsung secara dua arah: hasil bumi dari Sumatra menuju Jawa dan luar negeri, sementara tenaga kerja dari Jawa masuk ke Sumatra. Pola transportasi inilah yang menjadi fokus penelitian untuk melihat peran strategis jalur Tandjoengkarang-*Oosthaven* dalam sistem ekonomi dan kolonisasi Belanda.

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 Teori Ekonomi

Teori Pertumbuhan Ekonomi Menurut Prof. Simon Kuznets, mendefenisikan pertumbuhan ekonomi sebagai “kenaikan jangka panjang dalam kemampuan suatu Negara untuk menyediakan semakani banyak barang-barang ekonomi kepada penduduknya, Kemampuan ini tumbuh sesuai kemajuan teknologi, dan penyesuaian kelembagaan dan idiologi yang di perlakukannya. Defenisi ini mempunyai tiga komponen: Pertama, pertumbuhan ekonomi suatu bangsa terlihat dari meningkatnya secara terus-menerus persediaan barang: Kedua, teknologi maju merupakan faktor dalam pertumbuhan ekonomi yang menentukan derajat pertumbuhan kemampuan dalam penyediaan aneka macam barang kepada penduduk: Ketiga, penggunaan teknologi secara luas dan efesien memerlukan adanya penyesuaian di bidang kelembagaan dan idiologi sehingga inovasi yang di hasilkan oleh ilmu pengetahuan umat manusia dapat di manfaatkan secara tepat (Nopus, 2024).

Berdasarkan teori pertumbuhan ekonomi Simon Kuznets tersebut, pembangunan dan pengoperasian jalur kereta api Tandjoengkarang-*Oosthaven* pada periode 1908-1930 dapat dipahami sebagai wujud konkret dari peningkatan kemampuan ekonomi wilayah *Lampongsche* dalam jangka panjang. Jalur kereta api ini berperan penting dalam memperlancar distribusi hasil-hasil ekonomi dari daerah pedalaman seperti kopi, lada, karet, dan hasil perkebunan lainnya menuju Pelabuhan *Oosthaven* sebagai pusat ekspor. Dengan tersedianya sarana transportasi yang lebih cepat, murah, dan berkesinambungan, persediaan barang ekonomi meningkat secara terus-menerus, sejalan dengan komponen pertama pertumbuhan ekonomi menurut Kuznets.

Selain itu, pembangunan jalur kereta api tersebut mencerminkan kemajuan teknologi transportasi pada masa kolonial yang menjadi faktor penentu pertumbuhan ekonomi regional. Penerapan teknologi perkeretaapian memungkinkan pengangkutan barang dalam jumlah besar dengan efisiensi yang jauh lebih tinggi dibandingkan transportasi tradisional. Namun, pemanfaatan teknologi ini tidak berdiri sendiri, melainkan didukung oleh penyesuaian kelembagaan dan kebijakan kolonial, seperti penataan administrasi wilayah, pengelolaan pelabuhan modern *Oosthaven*, serta orientasi ekonomi ekspor. Dengan demikian, hubungan jalur kereta api Tandjoengkarang-*Oosthaven* tidak hanya menunjukkan aspek teknis transportasi, tetapi juga mencerminkan integrasi antara kemajuan teknologi, perubahan kelembagaan, dan ideologi ekonomi kolonial yang secara bersama-sama mendorong pertumbuhan ekonomi Lampung pada awal abad ke-20.

2.1.2 Teori Perubahan Sosial

Menurut Vanclay, dampak sosial merupakan seluruh konsekuensi sosial dan budaya yang dialami oleh individu, kelompok, atau komunitas

sebagai akibat dari suatu tindakan, kebijakan, proyek, atau aktivitas tertentu. Dampak ini mencakup perubahan dalam cara orang hidup, bekerja bermain, berinteraksi, serta mengorganisir diri mereka untuk memenuhi kebutuhan hidup dan berpartisipasi dalam masyarakat.

Vanclay menekankan bahwa dampak sosial tidak hanya berupa perubahan fisik yang dapat diamati secara nyata, akan tetapi juga mencakup persepsi, nilai, norma, dan pengalaman subjektif masyarakat. Dampak tersebut dapat bersifat positif ataupun negatif, disengaja maupun tidak disengaja, serta muncul secara langsung ataupun tidak langsung. Vanclay juga membedakan antara proses perubahan sosial (*urbanisasi, industrialisasi, migrasi*) dengan dampak sosial itu sendiri, yaitu bagaimana masyarakat mengalami atau merasakan dampak dari proses tersebut. Sebagai contoh, perubahan struktur komunitas, melemahnya solidaritas sosial, atau hilangnya rasa aman dapat dianggap sebagai bentuk nyata dari dampak sosial negatif (Vanclay, 2002).

Dalam perspektif dampak sosial sebagaimana dikemukakan oleh Frank Vanclay (2002), pembangunan dan pengoperasian jalur kereta api Tandjoengkarang-Oosthaven pada tahun 1908-1930 tidak hanya membawa perubahan fisik berupa terbukanya jaringan transportasi modern, tetapi juga menimbulkan berbagai konsekuensi sosial dan budaya bagi masyarakat Lampung. Kehadiran jalur kereta api ini mengubah cara masyarakat hidup, bekerja, dan berinteraksi, terutama melalui meningkatnya mobilitas penduduk, tumbuhnya pusat-pusat permukiman baru di sekitar stasiun, serta intensifikasi aktivitas ekonomi antara wilayah pedalaman dan pesisir.

Selain dampak positif berupa peluang kerja dan akses ekonomi yang lebih luas, perubahan tersebut juga memunculkan dampak sosial lain yang

dirasakan masyarakat, seperti pergeseran struktur komunitas, perubahan nilai dan pola solidaritas sosial, serta meningkatnya interaksi antara penduduk lokal dan pendatang. Dengan demikian, hubungan jalur kereta api Tandjoengkarang-*Oosthaven* dapat dipahami sebagai proses perubahan sosial yang menghasilkan beragam dampak sosial, baik yang bersifat langsung maupun tidak langsung, sebagaimana ditekankan dalam kerangka konseptual Vanclay.

2.1.3 Transportasi

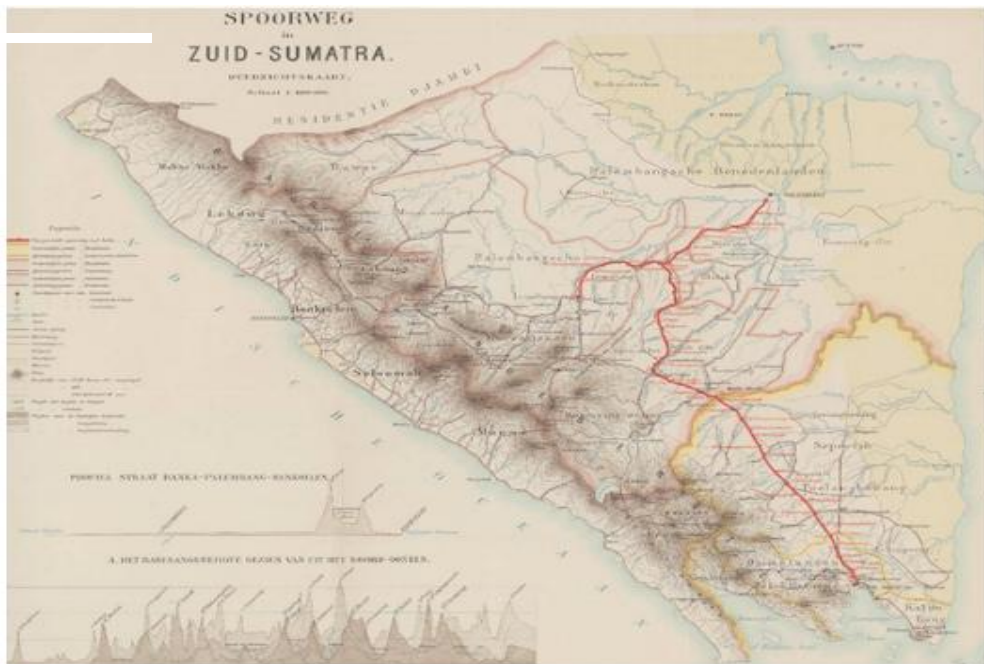
Transportasi adalah suatu proses kegiatan berpindahnya barang dan manusia dari satu tempat ke tempat yang lain (Morlok, 1985). Hal ini sesuai dengan pendapat (Nasution, 2004). Hal ini menyatakan bahwa transportasi adalah suatu alat yang digunakan untuk mencapai tujuan dan bukan suatu tujuan untuk mengatasi perbedaan jarak dan waktu. Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang ke tempat dimana barang dan manusia tersebut akan dibutuhkan (Bowersox, 1981). Transportasi menyebabkan adanya perpindahan dan pergerakan yang artinya terjadi sebuah lalu lintas. Transportasi dapat dibedakan menjadi dua kategori. Pertama, pengangkut bahan makanan dan barang ke tempat lain menggunakan alat pemindah, dan kedua mengangkut penumpang (manusia) ke tempat yang lain (Salim, 1993). Berdasarkan definisi-definisi tersebut dapat dikatakan bahwa transportasi adalah suatu kegiatan memindahkan barang dan manusia dari satu tempat ke tempat yang lain dengan atau tanpa menggunakan alat pemindah.

Dalam penelitian ini Transporatsi yang akan dibahas adalah Transportasi berupa Kereta Api *Zuid-Sumatra Staatsspoorwagen* Tandjoengkarang-*Oosthaven*. Kondisi lalu lintas darat yang masih primitif menjadi hambatan besar bagi pembangunan yang intensif dan kemakmuran. Oleh karena itu, selain membangun jaringan jalan raya, rancangan besar

lainnya untuk meningkatkan akses dan pengembangan ekonomi wilayah Sumatera Selatan adalah pembangunan jaringan kereta api. Pembangunan jalan raya Telokbetong-Menggala, Telokbetong-Kota Agung, revitalisasi Pelabuhan Telokbetong, serta pembangunan *Oosthaven* menjadi langkah awal dalam membangun transportasi dan jaringan perdagangan di *Lampongsche*, terutama dalam sektor agroindustri.

2.1.4 Zuid Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS)

Zuid Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS) atau *Staatstramwegen op Zuid Sumatra (ZSS)* merupakan divisi dari perusahaan kereta api milik negara Staatsspoorwegen yang mengoperasikan Sumatera Selatan dan *Lampongsche*. 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, 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, 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 (Reitsma, 1928).



Gambar 2. 1 Peta Gambaran Umum Proyek *Zuid Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS)*
Sumber (Ravico & Susetyo, 2021).

Pada 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 Telokbetong-Prabamoelih, MoearaEnim-Palembang, dan jalur penghubung ke Tandjong Enim Boekit Asem. Pembangunan jalur rel kereta api dimulai pada Tahun 1911 dari *Oosthaven* sebagai jalur di wilayah *Lampongsche* dan dari Kertapati sebagai jalur di wilayah Palembang. Pembangunan dan pemasangan rel kereta api pertama serta sebagai titik kilometer nol dilakukan dari *Oosthaven* menuju Tandjoengkarangsepanjang 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 15 Kertapati, Palembang menuju Prabumoelih sejauh

78 KM yang dioperasikan pada Tahun 1 November 1915. Kegiatan pembangunan jalur kereta api dilakukan secara bertahap. Hingga terselesaikan pembangunan jalur kereta api cabang Tanjung Enim untuk membuka tambang batu bara. Pembangunan jalur kereta api diteruskan ke Lahat dari Telokbetong. Di wilayah Lahat didirikan bengkel besar untuk memperbaiki kereta api dan juga gudang persediaan (Nusantara, 1997).

Pembangunan jalur kereta api lintas pendek dan lintas panjang di daerah Palembang dan *Lampongsche* 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-Tebing Tinggi-Lubuk Linggau 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).

2.1.5 Tandjoengkarang

Tandjoengkarang merupakan jalur cabang dari lintasan kereta api Telokbetong-Palembang pada masa awal pengembangannya. Jalur ini dibangun dengan lokomotif yang terpisah dari lintasan Praboomoelih-Moera Enim. Pemilihan Tandjoengkarang bukan tanpa alasan, melainkan karena kawasan ini diperkirakan akan menjadi pusat kota yang strategis di wilayah *Lampongsche*. Keberadaan jalur Tandjoengkarang tidak hanya penting dalam aspek transportasi, tetapi juga menjadi bagian dari rencana

kolonial dalam menghubungkan pusat produksi dengan jalur pengiriman. Dengan adanya koneksi tersebut, Tandjoengkarang perlahan berkembang menjadi jalur utama pergerakan orang maupun barang. Hal ini menunjukkan bahwa pembangunan jalur kereta api memiliki kaitan erat dengan arah perkembangan kota, di mana Tandjoengkarang diarahkan untuk tumbuh sebagai pusat kegiatan ekonomi, sosial, dan pemerintahan (Richter J. , 1911). Dengan demikian, jalur kereta api Tandjoengkarang berperan penting sebagai infrastruktur dasar yang memperkuat fungsinya sebagai pusat perkotaan sekaligus mendukung pertumbuhan wilayah sekitarnya.

2.1.6 Oosthaven

Pemerintah kolonial mulai membangun berbagai fasilitas penunjang pertumbuhan ekonomi setelah berakhirnya Perang *Lampongsche* dan ditetapkannya *Afdeeling* Telokbetong sebagai pusat Karesidenan *Lampongsche* pada tahun 1860. Pembangunan infrastruktur seperti jalan raya Telokbetong-Menggala, Telokbetong-Kota Agung, revitalisasi Pelabuhan Telokbetong, serta pembangunan *Oosthaven* merupakan langkah awal dalam membentuk jaringan transportasi dan perdagangan di wilayah *Lampongsche*, khususnya untuk menunjang sektor agroindustri. Salah satu fokus utama pembangunan sektor agroindustri adalah revitalisasi perkebunan lada, komoditas utama *Lampongsche* sejak masa Kesultanan Banten. Lada yang dikembangkan di wilayah ini adalah jenis lada hitam (*Piper nigrum*), Lada hitam dari Lampung memiliki reputasi tinggi karena cita rasa dan aroma khas yang tidak ditemukan di daerah lain. Secara fisik, lada ini berwarna hitam hingga kecokelatan dengan kadar air sekitar $\pm 13\%$, kandungan piperin 3,29-4,7%, minyak atsiri 1,14-2,89%, serta oleoresin 12,8-15,20%. Bentuknya bulat kecil dan padat, disertai tingkat kepedasan yang tahan lama serta aroma yang kuat. Lada

hitam sendiri merupakan buah dari tanaman lada yang termasuk komoditas rempah tertua, bernilai jual tinggi, dan sangat populer di dunia, bahkan pada masa lampau digunakan sebagai alat tukar maupun sarana pembayaran pajak (Lestari, 2022). Komoditas agroindustri lain seperti kopi dan karet juga turut menjadi unggulan dari wilayah ini menjelang abad ke-20.

Salah satu wilayah yang mendapatkan perhatian dalam pembangunan jaringan transportasi oleh pemerintah kolonial adalah *Lampongsche*, dengan pembangunan jalan raya, jaringan kereta api, dan pelabuhan intra-regional antar kawasan Hindia Belanda yang terhubung dengan pelabuhan-pelabuhan ekspor seperti Belawan, Tanjung Priuk, Semarang, dan Surabaya.



Gambar 2. 3 Pemandangan kapal penumpang di Tepi Sungai Tulang Bawang, Kota Menggala.

Sumber: (Broersma, 1916).

Jaringan kereta api di Sumatera bagian selatan, atau *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen*, misalnya, terhubung dengan dua pelabuhan transit,

yakni Palembang dan *Oosthaven* (Tandjoengkarang , *Lampongsche*). Pelabuhan Palembang dan *Oosthaven* merupakan pelabuhan yang berjejaring dengan pelabuhan utama Tanjung Priuk (Batavia). Salah satu faktor awal dikenalnya *Lampongsche* sebagai "Gerbang Sumatera" adalah karena wilayah ini menjadi pelabuhan penghubung antara Jawa (Merak) dan Sumatera (*Oosthaven*), yang kemudian terhubung dengan jaringan jalan raya dan kereta api menuju wilayah pedalaman Sumatera, terutama di bagian selatan seperti *Lampongsche*, Bengkulu, Sumatera Selatan, dan Jambi (Ariwibowo, 2020).

2.1.7 *Lampongsche*

Wilayah *Lampongsche* Districten memiliki posisi yang strategis karena menjadi penghubung antara Sumatra bagian selatan dan Pulau Jawa, terutama dengan Batavia sebagai pusat pemerintahan Hindia Belanda. Kondisi tersebut mendorong pemerintah kolonial untuk mengidentifikasi potensi ekonomi kawasan melalui pembentukan Zuid Soematra Instituut, sekaligus memperkuat integrasi ekonomi dengan mendirikan organisasi perusahaan perkebunan seperti Zuid Soematra Landbouw en Nijverheids Vereeniging. Adapun wilayah Lampong berada di bawah *Lampongsche* Landbouw en Nijverheids Vereeniging yang didirikan pada tahun 1900 dan kemudian bergabung bersama Bengkulu serta Palembang pada tahun 1915.

Sejalan dengan kepentingan pengembangan wilayah tersebut, pemerintah kolonial menjalankan kebijakan pembangunan konektivitas antara daerah pesisir dan pedalaman. Upaya ini ditandai dengan pembangunan jalan raya pos besar De Grote Postweg yang menghubungkan Anyer hingga Panarukan serta pengembangan jalur kereta api, sehingga daerah pedalaman mulai terbuka dan arus barang, jasa, serta mobilitas penduduk

menjadi semakin lancar. Menurut Passchier (2007), fase awal penerapan kebijakan kolonial di Indonesia berkaitan dengan pelaksanaan cultuurstelsel yang didukung oleh pembangunan De Grote Postweg dan dilanjutkan dengan jaringan kereta api. Perkembangan infrastruktur tersebut semakin pesat setelah diberlakukannya Politik Etis, disusul penerapan Agrarischewet atau Undang-Undang Liberalisasi Agraria serta Decentraliewet, yang secara politik dan hukum turut mendorong pertumbuhan sektor industri, pertanian, perkebunan, dan bidang ekonomi lainnya (Yustina, 2022).

Sedangkan interkoneksi kepulauan adalah salah satu tugas dari dibentuknya KPM. Beberapa pelabuhan di *Lampongsche Districten* yang dibuka untuk perdagangan umum dan lalu lintas ekspor-impor berdasarkan *Staatsblad* 1906 No. 191 ialah Telokbetong, Menggala, Kalianda, dan Kota Agoeng melalui *Oosthaven*. Dapat dikatakan *Lampongsche Districten* merupakan wilayah strategis karena dekat dengan pelabuhan *Oosthaven* yang mana dalam hal ini banyak pedagang luar yaitu Eropa yang lalu lalang maupun transaksi terkait rempah-rempah khususnya lada 16 itu sendiri yang diangkut oleh KPM (*Koninklijke Paketvaart Maatschappij*) (Kristian, 2019).

2.2 Peneliti Terdahulu

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

1. Penelitian yang berjudul Hasil Perkembangan *Zuid Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) Di Sumatera Bagian Selatan Tahun 1914-1942, dilakukan oleh Desta Melina (2025). Diterbitkan oleh program studi pendidikan Sejarah, Universitas *Lampongsche*. Hasil dari penelitian ini adalah tentang perkembangan yang terjadi pada perjalanan sejarah dari

perkembangan *Zuid Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) dimulai dengan tahapan perintisan, tahap perkembangan, tahap kejayaan, dan tahap kemunduran. Persamaan dari penelitian ini adalah sama-sama mengkaji perkeretaapian yang menjadi dasar dari terbentuknya *Oosthaven*. sedangkan perbedaannya adalah dalam penelitian Desta Melina Putri, hanya berfokus pada perkembangan *Zuid Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS), sedangkan dalam penelitian ini mengkaji tentang hubungan perkeretaapian dan *Oosthaven*.

2. Penelitian yang berjudul *Transportation Network Development in Lampongsche* (1859-1927), dilakukan oleh Gregorius Andika Ariwibowo, Hary Ganjar Budiman). Dana Listiana (2023). Diterbitkan oleh PURBAWIDYA: Jurnal Penelitian dan Pengembangan Arkeologi. Hasil dari penelitian ini adalah jaringan transportasi dalam mendukung perubahan di wilayah *Lampongsche* pada pertengahan abad ke-19 hingga dekade ketiga abad ke-20. Kajian ini juga menjelaskan pembangunan sarana transportasi dalam menciptakan keterpaduan ekonomi trans Jawa - Sumatera pada masa kolonial. Persamaan dari penelitian ini adalah sama-sama mengkaji tentang Transportasi yang berada di sumatra. sedangkan perbedaannya adalah peniliti tersebut berfokus pada transportasi Jawa - sumatera, sedangkan dalam penelitian ini mengkaji berpusat pada transportasi *Lampongsche*.

III. METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Ruang Lingkup Penelitian

Agar tidak terjadi suatu kerancuan dalam sebuah penelitian, maka penulis berikan batasan ruang lingkup yang akan mempermudah pembaca memahami isi karya tulis ini. Adapun ruang lingkup tersebut adalah:

- | | |
|----------------------------------|---|
| 3.1.1 Objek Penelitian | : Hubungan Stasiun Tandjoengkarang-
<i>Oosthaven</i> Tahun 1908-1930 |
| 3.1.2 Subjek Penelitian | : <i>Oosthaven</i> |
| 3.1.3 Tempat Penelitian | : Lampung dan Delpher |
| 3.1.4 Waktu Penelitian | : 2025 |
| 3.1.5 Temporal Penelitian | : 1908-1930 |
| 3.1.6 Bidang Penelitian | : Sejarah |

3.2 Metodologi Penelitian

Menurut (Gottschalk, 1986) metode dalam penelitian sangat penting untuk menentukan keberhasilan suatu penelitian. Pada umumnya yang disebut metode adalah cara atau prosedur untuk mendapat objek atau mengerjakan sesuatu dalam sistem yang terencana dan teratur. Penelitian sejarah merupakan cara atau teknik dalam merekonstruksi peristiwa masa lampau dengan menempuh tahapan berupa heuristik, kritik sumber, interpretasi dan historiografi. Sehingga dapat disimpulkan bahwa metode penelitian sejarah adalah teknik, cara, sistem yang terstruktur guna memperoleh gambaran masa lampau (Sumargono, 2021). Sehingga metode selalu erat hubungannya dengan prosedur, proses, atau teknik yang sistematis untuk melakukan penelitian disiplin tertentu. (Madjid, 2011) menambahkan metode

adalah teknik penelitian atau alat yang digunakan untuk mengumpulkan data. Berdasarkan pendapat para ahli di atas, maka metode penelitian adalah tata cara keilmuan yang digunakan untuk mengumpulkan data dalam suatu penelitian yang ditempuh atau digunakan oleh para peneliti.

Penelitian ini menggunakan pendekatan historis (*historical research*). Menurut (W.R. Borg, 1983) dalam (Djamal, 2015) penelitian sejarah adalah penyelidikan secara sistematis terhadap dokumen dan sumber-sumber lain. Yang mengandung fakta tentang pertanyaan-pertanyaan sejarawan di masa lampau. Sementara menurut (Abdurahman, 2007) tahapan-tahapan dalam penelitian sejarah diantaranya: (1) Heuristik, (2) Kritik atau Verifikasi, (3) Interpretasi, dan (4) Historiografi. Sejalan dengan penjelasan di atas, terdapat langkah-langkah pada penelitian historis ini diantaranya:

1. Heuristik

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 terdifersifikasi. 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 Sejarah Transportasi Di *Lampongsche*: Hubungan Jalur Kereta Api Tandjoengkarang-Oosthaven Tahun 1908-1930 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) *Oosthaven-Planned*
- b) *De Toekomst van Oosthaven*
- c) *De Lampongsche Districten*
- d) *Het Verkeerswezen in Zuid-Sumatra: De Verbindingswegen*
- e) *Het Verkeerswezen in Zuid-Sumatra*
- f) *Herdenking van het vijftigjarig bestaan der staatsspoor- en tramwegen in N.-I., 1875*
- g) *Nederlandsch Indische Staatsspoor- en Tramwegen*
- h) *Gedenkboek der Staatsspoor- en Tramwegen In Nederlandsch Indie 1875-1925*
- i) *Korte Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor en Tramwegen*
- j) *Rapport Nopens den Aanleg van Staatsspoorwegen in Zuid-Sumatra*
- k) *Spoor-En Tramwegen. De nieuwe Hoofdwerkplaatsen der Staatsspoorwegen te Lahat*

- l) *Spoorwegverkenning in Zuid-Sumatra*
- m) *Eerste Zuid-Sumatra Conferentie*
- n) *Zuid Sumatra Economisch Overzicht*

Sumber Sekunder :

- a) *Atjeh Tram*
- b) *Pertumbuhan dan Perkembangan Deli Spoorweg Maatschappij di Sumatera Timur, 1883-1940*
- c) *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*
- d) *Perkembangan Perkeretaapian Pada Masa Kolonial di Semarang Tahun 1867-1901*
- e) *Landasan Konseptual Perencanaan dan Perancangan Pengembangan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang di Lampung*
- f) *Pembangunan Jaringan Transportasi di Lampung (1859-1927)*

2. Kritik

Kritik adalah suatu proses untuk menilai sumber-sumber sejarah. Kritik dalam hal ini terbagi menjadi dua macam yaitu kritik eksternal dan kritik internal. Kritik eksternal atau kritik luar yaitu menilai otentisitas sumber sejarah. Dalam kritik ekstern dipersoalkan bahan dan bentuk sumber, umur dan asal dokumen, kapan dibuatnya, oleh siapa dibuatnya, dari instansi mana, atas nama siapa dan apakah sumber itu asli atau salinan dan masih utuh atau sudah berubah. Sedangkan kritik internal adalah kritik dalam untuk menilai kredibilitas sumber dengan mempersoalkan isinya, kemampuan pembuatnya, tanggung Jawab dan moralnya. Kritik intern adalah suatu upaya yang dilakukan oleh sejarawan untuk melihat apakah isi sumber tersebut cukup kredibel atau tidak, sedangkan kritik ekstern adalah kegiatan sejarawan untuk melihat apakah sumber yang didapatkan autentik ataukah tidak. Pada tahap ini, peneliti akan melakukan kritik kepada sumber-sumber yang telah di dapatkan sebelumnya, apakah sumber

tersebut terdapat data-data yang menunjang dalam penelitian atau tidak yang dapat membantu peneliti menyelesaikan permasalahan yang hendak dikaji.

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 Hubungan Jalur Kereta Api Tandjoengkarang-*Oosthaven* Tahun 1908-1930.

3. Interpretasi

Interpretasi atau Penafsiran, adalah suatu upaya sejarawan untuk melihat kembali tentang sumber-sumber yang didapatkan dari penafsiran sejarawan terhadap sumber-sumber sejarah dalam bentuk tertulis. Dalam penulisan sejarah ketiga tahapan di atas yang dimulai dari heuristik, kritik, dan analisis belum tentu menjamin keberhasilan dalam penulisan sejarah. Oleh karena itu harus dibarengi oleh latihan-latihan yang intensif. 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 pada data-data yang berhubungan dengan penelitian peneliti yaitu mengenai Hubungan Jalur Kereta Api Tandjoengkarang-*Oosthaven* Tahun 1908-1930.

4. Historiografi

Secara semantik kata historiografi merupakan gabungan dari dua kata, yaitu history yang artinya sejarah dan graphy yang artinya deskripsi atau penulisan. Kemudian secara istilah historiografi atau penulisan sejarah adalah usaha rekonstruksi terhadap peristiwa yang terjadi pada masa lalu. Dalam penelitian sejarah dibutuhkan kemampuan untuk mencari, menemukan dan mengkaji sumber-sumber sejarah yang kredibel. Sedangkan dalam penulisan sejarah dibutuhkan kemampuan untuk menyusun fakta-fakta yang bersifat pragmatis kedalam suatu uraian yang sistematis, utuh dan komunikatif.

Tahap ini penulis akan menyusun data-data yang sesuai dengan sumber sumber yang telah melewati tiga tahapan sebelumnya menjadi rangkaian rangkaian yang sesuai dengan kronologis dan sejarah yang sesuai dengan penelitian peneliti, dalam hal ini yaitu yang akan dirangkai menggunakan historiografi adalah hasil sumber-sumber kajian yang membahas mengenai Hubungan Jalur Kereta Api Tandjoengkarang - *Oosthaven* Tahun 1908-1930.

3.3 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 kumpulan. 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.

3.3.1 Studi Dokumentasi

Studi dokumentasi dilakukan dengan mengumpulkan dan menganalisis dokumen visual berupa foto, gambar, ilustrasi, dan peta yang berkaitan dengan sejarah transportasi di Lampungsche, khususnya hubungan antara jalur kereta api dan Pelabuhan *Oosthaven* pada periode 1908-1930. Dokumen visual tersebut dimanfaatkan untuk memperoleh gambaran konkret mengenai kondisi infrastruktur transportasi, pelabuhan, serta aktivitas perkeretaapian pada masa kolonial. Adapun sumber dokumentasi yang digunakan dalam penelitian ini berupa dokumen visual yang dimuat dalam berbagai arsip dan publikasi kolonial, antara lain:

- a) *De Telegraaf*
- b) *Oosthaven-Planned*
- c) *De Toekomst van Oosthaven*
- d) *De Lampongsche Districten*
- e) *Het Verkeerswezen in Zuid-Sumatra: De Verbindingswegen*
- f) *Het verkeerswezen in Zuid-Sumatra*
- g) *Nederlandsch Indische staatsspoor- en tramwegen*
- h) *Gedenkboek der Staatsspoor- en Tramwegen in Nederlandsch-Indië 1875-1925*
- i) *Spoor- en Tramwegen*
- j) *Encyclopaedia van Nederlandsch-Indië*
- k) *Sumatra: Travellers' Official Information Bureau*
- l) *Zuid Sumatra Economisch Overzicht*

3.3.2 Studi Pustaka

Studi pustaka dilakukan dengan menelaah sumber-sumber tertulis yang relevan dengan tema penelitian, khususnya yang berkaitan dengan sejarah transportasi, perkeretaapian, pelabuhan, serta kondisi sosial-ekonomi wilayah Lampung pada masa kolonial. Sumber-sumber pustaka ini digunakan untuk memperoleh kerangka konseptual, konteks historis, serta penafsiran ilmiah terhadap data yang telah dikumpulkan.

Adapun sumber pustaka yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

- a) *Korte Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor*
- b) *Het Verkeerswezen in Zuid-Sumatra*
- c) *Nederlandsch Indische staatsspoor- en tramwegen*
- d) *Gedenkboek der Staatsspoor- en Tramwegen in Nederlandsch-Indië 1875-1925*
- e) *Spoorwegverkenning in Zuid-Sumatra*
- f) *Verslag eener spoorwegverkenning in Midden-Sumatra*
- g) *Eerste Zuid-Sumatra Conferentie*
- h) *Verzameling van Overeenkomsten gesloten dengan Particuliere Spoor- dan Tramweg Maatschappijen*
- i) *Encyclopaedia van Nederlandsch-Indië*
- j) *Pembangunan Jaringan Transportasi di Lampung (1859-1927)*
- k) *Perkembangan Afdeeling Teluk Betung pada Masa Kolonial 1857-1930*
- l) *Politik Ekonomi Belanda terhadap Lampung (1800-1942)*
- m) *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*

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 Heliuss Samsuddin (1996), teknik analisis data historis adalah analisis data sejarah yang menggunakan kritik sumber sebagai metode untuk menilai sumber-sumber yang digunakan dalam penulisan sejarah (Samsuddin, 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 otentisitas dan kredibilitas sumber yang didapatkan, menafsirkan makna yang terkandung dalam data-data sejarah, serta menyajikan sebuah tulisan secara runtut 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 “Hubungan Jalur Kereta Api Tandjoengkarang - Oosthaven Tahun 1908-1930”.

V. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Pembangunan jalur Kereta Api Tandjoengkarang-*Oosthaven* merupakan bagian dari kebijakan infrastruktur kolonial Belanda di wilayah *Lampongsche* pada awal abad ke-20. Pengalihan jalur dari rencana awal Tandjoengkarang-Telokbetong ke *Oosthaven* dilatarbelakangi oleh pertimbangan teknis dan ekonomi, terutama karena *Oosthaven* lebih potensial dikembangkan sebagai pelabuhan modern yang mendukung kegiatan ekspor-impor.

Jalur kereta api Tandjoengkarang-*Oosthaven* berfungsi sebagai penghubung utama antara wilayah pedalaman dan pelabuhan laut, sehingga memperlancar distribusi hasil perkebunan serta meningkatkan mobilitas barang dan penduduk. Keberadaan Stasiun Tandjoengkarang memperkuat peran kota tersebut sebagai pusat administrasi, transit, dan pengendali jaringan perkeretaapian *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen* di wilayah selatan Sumatra.

Secara sosial-ekonomi, pembangunan jalur kereta api ini mendorong pertumbuhan ekonomi kolonial, munculnya pusat-pusat aktivitas baru, serta perubahan struktur sosial masyarakat *Lampongsche*. Dengan demikian, jalur Kereta Api Tandjoengkarang-*Oosthaven* tidak hanya berperan sebagai sarana transportasi, tetapi juga sebagai faktor penting dalam transformasi ekonomi dan sosial *Lampongsche* pada masa kolonial.

5.2 Saran

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

1. Bagi Peneliti Lain

Perlu dilakukan penelitian lanjutan mengenai peran *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (Z.S.S.)* dalam membentuk jaringan transportasi antara Tandjoengkarang-Oosthaven serta kaitannya dengan perkembangan pelabuhan dan perekonomian di wilayah *Lampongsche*. Penelitian selanjutnya juga dapat mengkaji lebih mendalam mengenai pengaruh jalur ini terhadap hubungan perdagangan antara Sumatera dan Jawa melalui sambungan kapal *Koninklijke Paketvaart Maatschappij (K.P.M.)*.

2. Bagi Pembaca

Diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi tambahan pengetahuan dan referensi bagi pembaca yang ingin memahami perkembangan sistem transportasi di masa kolonial, khususnya peranan *Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (Z.S.S.)* dalam mendukung kegiatan angkutan hasil perkebunan dan pertambangan di wilayah *Lampongsche* pada awal abad ke-20.

DAFTAR PUSTAKA

Daftar Buku

- Abdurahman, D. 2007. *Metode Penelitian Sejarah*. Jakarta: Logos Wacana Ilmu.
- Anne, R. S. 1928. *Korte Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor*. Weltevreden: G. Kolff & Co.
- Arikunto, S. 2002. *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Biklen, R. C. 1982. *Qualitative Research for Education*. Boston: Allyn and Bacon.
- Bowersox, D. J. 1981. *Introduction to Transportation*. New York: Macmillan.
- Broersma, R. 1916. *De Lampongsche Districten*. Javasche Boekhandel & Drukkerij.
- Christian, P. Y. 2015. *Landasan Konseptual Perencanaan dan Perancangan Pengembangan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang di Lampung*. Yogyakarta: Universitas Atma Jaya.
- Claude, G. L. 1996. *Banten Sebelum Zaman Islam*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Creswell, J. W. 2005. *Educational Research*. New Jersey: Pearson.
- Denzin, N. K. 1978. *The Research Act*. New York: McGraw-Hill.
- Djamal, M. 2015. *Paradigma Penelitian Kualitatif*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Gottschalk, L. 1986. *Mengerti Sejarah*. Jakarta: Universitas Indonesia Press.
- Herdiansyah, H. 2010. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Salemba Humanika.
- Hermaliza, E. 2019. *Atjeh Tram*. Aceh: Kemendikbud.
- Hugiono, P. P. 1987. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Jakarta: PT Bina Aksara.
- Indera. 1996. *Pertumbuhan dan Perkembangan Deli Spoorweg Maatschappij 1883-1940*. Depok: Universitas Indonesia.
- Knaap, G. 1996. *Kebijakan Ekonomi Kolonial di Indonesia*. Jakarta: Gramedia.
- Kristian, Y. 2019. *Politik Ekonomi Belanda terhadap Lampung 1800-1942*. Jawa Timur: Uwais Inspirasi Indonesia.

- Madjid, A. R. 2011. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Ombak.
- Madjid, M. D., & Wahyudi, J. 2014. *Ilmu Sejarah: Sebuah Pengantar*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Miles, M. B., & Huberman, A. M. 1994. *Qualitative Data Analysis (2nd ed.)*. California: Sage Publications.
- Moleong, J. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Morlok, E. K. 1985. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Mukhyi, M. A. 2024. *Teori Ekonomi*. Medan: PT Media Penerbit Indonesia.
- Nasution, M. 2004. *Manajemen Jasa Terpadu*. Jakarta: PT Ghalia Indonesia.
- Nazir, M. 1988. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Nopus, L. A. 2024. *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pertumbuhan Ekonomi di Kabupaten Kupang*. Kupang: Universitas Katolik Widya Mandira.
- Nusantara, T. T. 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*. Bandung: CV Angkasa.
- Patton, M. Q. 1990. *Qualitative Evaluation and Research Methods*. California: Sage Publications.
- R. Tambaruka. 2002. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Salim. 1993. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Septiandini, D. 2017. *Perkembangan Transportasi Kereta Api di Sumatera Selatan 1998-2015*.
- Silalahi, U. 2009. *Metode Penelitian Sosial*. Bandung: Refika Aditama.
- Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugono, D. 2008. *Kamus Bahasa Indonesia*. Jakarta: Pusat Bahasa.
- Sumargono. 2021. *Metodologi Penelitian Sejarah*. Klaten: Lakeisha.
- Sumargono. 2022. *Filsafat Sejarah*. Klaten: Lakeisha.
- W.R. Borg & G.M. Gall. 1983. *Educational Research: An Introduction*. New York: Longman.
- Welan, J. 1983. *Sumatera Selatan dalam Arus Sejarah*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.

Wellan, J. 1932. *Zuid Sumatra Economisch Overzicht*. Wageningen: H. Veenman & Zonen.

Daftar Jurnal

Ariwibowo, G. A. 2020. Perkembangan Afdeeling Teluk Betung 1857-1930. *Patrawidya*, 1, 35-50.

Ganjar, A. H. 2023. Pembangunan Jaringan Transportasi di Lampung 1859-1927. *Purbawidya*, 12(1).

Maiwan, M. 2013. Kosmologi Sejarah dalam Filsafat Sejarah. *Jurnal Literasi*, 3(2).

Zed, M. 2018. Tentang Konsep Berpikir Sejarah. *Jurnal Lensa Budaya*, 13(1).

Nur Indah Lestari, S. R. 2022. Peran Lada Lampung Menyokong Komoditas Perdagangan Banten. *Candrasangkala*, 8(1), 60-69.

Ratnawati, Y. 2015. Perkembangan Perkeretaapian pada Masa Kolonial di Semarang 1867-1901. *Journal of Indonesian History*, 3, 66.

Rinaldo Adi Pratama, S. A. 2020. Pola Permukiman Etnis Tionghoa di Bandar Lampung. *SOSIOHUMANIKA*, 13-24.

S. Arif, R. A. 2020. Gerakan Laju Sejarah dalam Pandangan Filsafat Karl Marx. *Jurnal Artefak*, 7(2).

Vanclay, F. 2002. Conceptualising Social Impacts. *Environmental Impact Assessment Review*, 22(3), 183-211.

Yustina Sri Ekwandari, A. K. 2022. Irigasi dan Pendidikan Politik Etis di Kota Metro. *The Indonesian Journal of Social Studies*, 119-126.

Yusuf Perdana, A. I. 2023. The Plantation in Lampongsche District. *Advances in Social Science, Education and Humanities Research*, 740, 745-757.

Daftar Arsip

Aneta. 1920. *De Telegraaf*.

Belonje, W. 1926. Oosthaven-Planned. *De Indische Courant*, 159.

Blad, E. 1926. De Toekomst van Oosthaven. *Bataviaasch Nieuwsblad*, 109.

Cramer, H. 1917. *Het Verkeerswezen in Zuid-Sumatra*.

Kohler. 1875. Raden Intan. *Tijdschrift voor Nederlandsch-Indie*.

- Koning, M. 1919. *Het Verkeerswezen in Zuid-Sumatra*.
- Nederlandsch-Indië, O. V. 1939. *Sumatra*.
- NISM. 1925. *Herdenking Staatsspoorwegen 1875*.
- Nivelle, W. d. 1927. *Verslag Spoorwegverkenning*.
- Perquin, B. 1921. *Nederlandsch Indische Staatsspoor- en Tramwegen*.
- R, S. A. 1925. *Gedenkboek Staatsspoorwegen 1875-1925*.
- Richter, J. 1910. *Rapport Aanleg Staatsspoorwegen Zuid-Sumatra*.
- Richter, J. 1911. *Rapport Aanleg Staatsspoorwegen Zuid-Sumatra*.
- Rouch, I. F. 1932. *Spoor- en Tramwegen*.
- Stibbe, D. 1919. *Encyclopaedia van Nederlandsch-Indie*.
- Uitgave, J. v. 1904. *Spoorwegverkenning in Zuid-Sumatra*.
- Upton, S. 1920. *Eerste Zuid-Sumatra Conferentie*.
- Van Sandick, H. 1919. *Het Verkeerswezen in Zuid-Sumatra*.
- Visser. 1901-1921. *Verzameling Overeenkomsten Spoor- en Tramweg Maatschappijen*.