

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kereta api merupakan transportasi penting pada Masa Kolonial. Transportasi ini diperkenalkan pertama kali oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda dengan membangun jalur kereta api pertama Semarang-Vorstenlanden (Solo-Yogyakarta) pada tanggal 17 Agustus 1864. Jalur kereta api kemudian dilanjutkan di Aceh tahun (1876), Sumatera Utara (1889), Sumatera Barat tahun 1891, Sumatera Selatan tahun 1914, dan Sulawesi tahun 1911. Sedangkan Kalimantan, Bali, dan Lombok yang memiliki potensi untuk membangun jalan rel, tetapi belum menjadi fokus pembangunan. Hingga akhir tahun 1918, Indonesia memiliki sekitar 7.464 km panjang rel kereta api dan trem, dengan luas sekitar 4.089 km milik pemerintah dan 3.375 km dikuasai swasta.¹

Di Sumatera tepatnya Sumatera Selatan, Sungai Musi telah menjadi bagian penting dari aktivitas dan transportasi penduduk di wilayah Keresidenan Palembang sejak zaman Sriwijaya, yang menjadi urat nadi Kota Palembang serta menghubungkan semua wilayah pemukiman Palembang lainnya melalui anak-anak sungainya. Perubahan transportasi terjadi ketika Pemerintah Kolonial Belanda menggunakan kereta api sebagai alat transportasi. Pada tahun 1907, Jalan

¹ Ira Septiansi. 2002. *Perkereta Apian di Keresidenan Palembang: Jalur Karet Api Lubuklinggau 1914-1933*. Palembang: Universitas Sriwijaya Press. Hlm 16

Raya Trans-Sumatera dibuka di Sumatera bagian Selatan, menghubungkan Muara Enim, Tebing Tinggi, Bengkulu dan Benteng Fort De Kock Bukit Tinggi.²

Salah satu alternatif untuk mengangkut barang dan transportasi manusia adalah dengan kereta api. Terdapat berbagai kereta api dengan rancangan yang berbeda dan kegunaannya. Pertama adalah kereta api reguler, yang merupakan kereta api umum dengan rel yang terbuat dari dua batang besi rel yang curam bergerigi. Yang kedua adalah monorel, yang memiliki lintasan yang hanya terdiri dari satu batang besi dan hanya dapat digunakan untuk lokomotif dengan roda gigi untuk tujuan tertentu. Tata letak kereta api dimaksudkan untuk diletakkan di atas rel. Lubuk Linggau pada 1933-1945, banyak menggunakan sebagai media transportasi.³

Pembangunan Kereta Api Sumatera Selatan dimulai pada tahun 1914 dari Kertapati sampai wilayah Prabumulih. Kemudian di rel kereta dari Palembang pada tahun 1917 mulai diperpanjang dan sampai di Lubuklinggau pada tahun 1933. Perkembangan ini didorong oleh kegiatan kolonial Belanda dalam berbagai bidang industri pertanian, termasuk kelapa sawit, kopi, dan karet, serta penambangan batu bara di Bukit Assam di Tanjung Enim. Kereta api menjadi sarana transportasi utama yang menghubungkan Palembang ke Lubuklinggau ,

² Ibid, hlm 18

³ Serafica Gischa, Jenis-Jenis Kereta Api Berdasarkan Klasifikasinya, <https://www.kompas.com/skola/read/2023/02/07/210000569/jenis-jenis-kereta-api-berdasarkan-klasifikasinya?page=all>, 2023. Diakses pada 22 Februari 2023. Pkl 14.20 wib

yang juga berfungsi sebagai alat transportasi berbagai kegiatan termasuk pertanian, perkebunan dan tambang.⁴

Gambar 1.1

Rencana pembangunan kereta api di Sumatera Selatan



Sumber. Delpher NL, diakses tanggal 19 november 1013. Pukul 19.00 wib

Kereta api Zuid Sumatera Staatsspoorwegen (ZSS) adalah anak perusahaan *Staatsspoorwegen* (SS), sebuah perusahaan kereta api milik Pemerintah Hindia Belanda, dengan kantor pusat di Bandar Lampung, yang mengelola wilayah Sumatera Selatan dan Lampung. ZSS didirikan untuk mendorong pengembangan kereta api sebagai bentuk transportasi darat yang produktif untuk penambangan dan pengalihan sumber daya alam. Kereta api Sumatera Selatan yang membentang sepanjang 78 km dari Kertapati hingga Prabumulih dibangun pada tahun 1914. Namun, rel pertama dibangun dari Pelabuhan Panjang menuju Tanjung Karang di Lampung lalu ke Prabumulih yang selesai dibangun pada tahun 1914.⁵

⁴ Ravico, Berlian Susetyo, 2021 *Sejarah Pembangunan Jalur Kereta Api Sebagai Alat Transportasi di Sumatera Selatan Tahun 1914-1933*, Jurnal Sejarah: Jurnal Agastya Vol 11 No 1. hlm 74-75

⁵ Ibid, hlm 74

Lubuklinggau sebagai daerah untuk menjalankan roda perekonomian Belanda di Keresidenan Palembang. Pembangunan kereta api bertujuan untuk memperlancar hubungan antara daerah pedalaman menuju Ibukota Keresidenan Palembang. Pembangunan rel kereta api di Lubuklinggau dilakukan pada tahun 1933 untuk mengembangkan pembangunan kereta api pusat bisnis, jalan raya, dan hasil pertanian semuanya berfungsi efektif dalam hubungannya dengan pemerintahan dan kegiatan ekonomi.⁶

Lubuklinggau merupakan bagian dari wilayah administratif *Onder Afdeeling Moesi Oeloe*, sehingga seluruh proyek Pemerintah Belanda, seperti perkebunan karet di Belalau, perkebunan kelapa sawit udara di Temamu, dan sawah di Jurun, dibangun di Lubuklinggau. Sumber daya alam dikirim ke Palembang kemudian dikirim ke Pelabuhan Panjang menuju Batavia.⁷ Dari Panjang ke Tanjung Karang di Lampung, lintasan Kereta Api Sumatera Selatan sepanjang 11 kilometer.

Pada tanggal 3 Agustus 1914, jalur kereta api mulai beroperasi. Selain itu, rel kereta api dibangun dari Kertapati ke Prabumulih. Jalur ini memiliki panjang 78 km dari Kertapati ke Prabumulih, 38,9 km dari Muara Enim-Lahat, dan 117 km dari Lahat ke Lubuklinggau. Sebagian besar tetap menggunakan rel kecil jenis R15 dan R33, sedangkan 10 km sudah menggunakan rel R4, Panjang-Lampung tipe R15 kurang lebih 70 km, kereta api lokomotif uap C3081 merupakan proyek pembangunan ekonomi yang menghasilkan keuntungan besar bagi Belanda.⁸

⁶ Berlian Susetyo, 2021, *Kota Lubuk Linggau Dalam Kurun Waktu 1825-1948*, Criksetra: Jurnal Pendidikan Sejarah, Vol. 10 (1): 14-29. hlm. 19-20

⁷ Ravico, Berlian Susetyo, 2020, *Merekonstruksi Sejarah Sub Komandemen Sumatera Selatan : Studi Historis terhadap Koleksi Museum Subkoss Garuda Sriwijaya*, Tamaddun: Jurnal Kebudayaan dan Sastra Islam, Vol. 20 No. 1. hlm 7-8

⁸ Muharrom Ersyah, 2015, *Perkembangan Perkeretaapian Diwilayah Sumatera Selatan Dari Tahun 1914-1942*, Skripsi, Universitas Sriwijaya.

Selain dirancang untuk memenuhi kebutuhan eksploitasi kolonial Belanda, pembangunan rel kereta api juga ditujukan untuk mendorong perkembangan ekonomi penduduk Hindia Belanda. Kereta api telah menjadi alat transportasi utama bagi manusia sejak abad ke-19. Karena perjalanan kereta api lebih praktis dan menyenangkan dibandingkan pilihan alternatif, banyak masyarakat berpenghasilan rendah memilih untuk menggunakannya. Semakin banyak masyarakat yang menggunakan kereta api sebagai alat transportasi untuk memfasilitasi aktivitas sehari-hari mereka. Secara historis, alat tradisional untuk memindahkan barang tambang masih berupa hewan yang mengangkut gerobak di darat dan perahu di sungai Perusahaan swasta mendorong Pemerintah Hindia Belanda untuk membangun sistem transportasi baru yang lebih efisien karena sistem transportasi yang ada saat ini tidak efisien dan ekstensif. Pemerintah Hindia Belanda menyetujui pembangunan dan pengoperasian kereta api tersebut.⁹

Pasca pembangunan dan pengoperasian jalur kereta api, Pemerintahan Hindia Belanda harus menghadapi beberapa masalah pemeliharaan termasuk kerusakan kereta. Oleh karena itu, dibangunlah bengkel kereta api yang dikenal dengan nama “WARKPLAATS” pada tahun 1931. Balai Yasa Lahat atau Warkplaats, mulai beroperasi pada tahun yang sama. Sumatera Selatan termasuk dalam pendudukan Jepang di Indonesia pada tahun 1941 setelah kekalahan Belanda dalam Perang Dunia II. Jumlah lokomotif dikurangi dari 1.314 menjadi 530 unit selama Perang Asia Timur.¹⁰ Dinas kereta api diambil alih oleh Pemerintah Jepang dan

⁹ Ravico, Berlian Susetyo, 2021, *Sejarah Pembangunan Jalur Kereta Api Sebagai Alat Transportasi di Sumatera Selatan Tahun 1914-1933*, Jurnal Sejarah: Jurnal Agastya Vol 11 NO 1, hlm 74-75

¹⁰ Dwiki Septiani, 2020, *Perkembangan Transportasi Kereta Api Di Sumatera Selatan Tahun 1998-2015*, Jurnal Pendidikan Sejarah, hlm. 3-4.

mengalami beberapa kali perubahan. Banyak jalur kereta api karena perang dialihfungsikan. Pada masa pendudukan Jepang, perusahaan kereta api digabungkan menjadi satu perusahaan yang disebut Kereta Api.¹¹

Pada masa kemerdekaan, Indonesia menentang dinas kereta api Jepang. Setelah dinas kereta api menjadi kontroversial, namanya diubah menjadi Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI). Pada tanggal 18 September 1945, struktur kepemimpinan dibentuk di DKARI, dan sejak itu dikenal sebagai hari lahir Perkeretaapian Indonesia. Karena masalah pembiayaan untuk merevitalisasi infrastruktur dan kekurangan tenaga kerja, DKARI harus bergabung dengan Staatsspoorwegen/ Veredigd Spoorwegbedrijf (SS/VS) dan berganti nama menjadi Djawatan Kereta Api (DKA). Setelah nasionalisasi, banyak perusahaan asing yang dinasionalisasi. Selain itu, perusahaan kereta api menjadi milik negara dan namanya diubah dari DKA menjadi Perusahaan Kereta Api Nasional (PNKA). pada tahun 1945 Indonesia berganti nama menjadi *Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI)* karena angkutan kereta apinya mendapat kritikan dari Jepang pada awal era kemerdekaan. Setelah nasionalisasi, banyak perusahaan asing, termasuk perusahaan kereta api, yang dinasionalisasi. Perusahaan Kereta Api Nasional (PNKA) berubah nama sebelumnya menjadi DKA.¹²

Berdasarkan uraian di atas, penulis tertarik untuk mengkaji dampak dan perkembangan Kereta Api Lubuklinggau, karena peneliti ingin mengetahui perkembangan pembangunan Kereta Api Lubuklinggau yang berdampak besar

¹¹ Arfita Meifiana Setiono, Gayung Kasuma, DINAMIKA PEGAWAI PERUSAHAAN KERETA API DI JAWATAHUN 1945-1965. Verleden: Jurnal Kesenjarahan, Vol. 3, No.1 Hlm 1-2

¹² Arfita Meifiana Setiono, Gayung Kasuma, 2013. *Dinamika Pegawai Perusahaan Kereta Api Di Jawa Tahun 1945-1965*, Verleden: Jurnal Kesenjarahan, Vol. 3, No.1 Hlm 1-2

terhadap pasar pertanian Produk-produk seperti kopi, kelapa sawit, batu bara, dll. Oleh karena itu, penulis sangat tertarik dengan hubungan tersebut dan bermaksud untuk mendeskripsikan dan melakukannya dengan judul **“DAMPAK DAN PERKEMBANGAN KERETA API DI ONDER AFDEELING LUBUKLINGGAU 1917-1945”**.

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana proses pembangunan dan perkembangan kereta api di Lubuklinggau tahun 1917-1945?
2. Bagaimana dampak ekonomi dan sosial terhadap masyarakat ?

1.3 Ruang Lingkup Penelitian

Agar tidak terjadi ambiguitas dalam penafsiran, diperlukan ruang lingkup kajiannya. Daerah penelitian sejarah dampak dan perkembangan kereta api di Lubuklinggau tahun 1917-1945 meliputi tempat dan waktu. Sebagai batasan yang akan digunakan maka tempat penelitian adalah Lubuklinggau. Kereta api di Lubuklinggau sangat menarik jika dilihat dari perkembangannya. Kereta api telah memainkan peran penting dari awal hingga saat ini. Meski kereta api Lubuklinggau sudah ditulis, masih banyak topik yang masih bisa dikembangkan. Kerangka waktu pembahasan meliputi tahun 1917-1945. Tahun 1917 dipilih dengan dasar bahwa tahun ini adalah tahun yang sangat penting dalam sejarah perkembangan perkeretaapian Lubuklinggau pemerintah Belanda membangun stasiun kereta api di Lubuklinggau. Sebuah stasiun kereta api dibangun di Lubuklinggau pada tahun itu oleh Pemeritah Belanda, telah dibangunnya kereta api tersebut dikarenakan Lubuklinggau memiliki sumber daya alam yang banyak seperti kopi, daun teh, karet, sawit, batu bara dan lainnya. Pembangunan kereta

api juga bertujuan untuk memperlancar hubungan antara daerah pedalaman menuju ibu Kota Keresidenan Palembang. Pemerintah Hindia Belanda mempunyai permasalahan dengan jalur kereta api yang rusak dan membutuhkan banyak perawatan, sehingga pada tahun 1931 dibangun stasiun perbaikan kereta api yang diberi nama “WARKPLAATS”. dan Balai Yasa Lahat (Warkplaats) juga beroperasi pada tahun yang sama. Jalur kereta api diambil alih oleh Pemerintah Jepang dan mengalami beberapa kali perubahan. Untuk kepentingan perang, banyak jalur kereta api dialihfungsikan. Pada masa pendudukan Jepang, perusahaan kereta api digabungkan menjadi satu perusahaan.

Kemudian tahun 1945 menjadi batasan akhir penelitian ini. Alasan mengambil tahun 1945 adalah pada tahun tersebut perkeretaan api di wilayah Lubuklinggau berhasil direbut oleh pihak Republik pada masa setelah kemerdekaan, Indonesia menentang dinas kereta api Jepang. Departemen Perkeretaapian Republik Indonesia (DKARI) adalah nama baru yang diberikan kepada layanan perkeretaapian setelah penyitaan tersebut. Di DKARI, struktur kepemimpinan dibentuk menyusul perubahan nama. Peristiwa ini terjadi pada 18 September 1945, hari lahir Kereta Api Indonesia. Karena keterbatasan dana untuk revitalisasi infrastruktur dan krisis tenaga kerja, DKARI terpaksa bersatu dengan *Staatsspoorwegen/Verenigd Spoorwegbedrijf* (SS/VS) dan berubah nama menjadi Djawatan Kereta Api (DKA). Setelah fase nasionalisasi, banyak perusahaan multinasional yang dinasionalisasi. Belakangan, perusahaan kereta api tersebut berganti nama dari DKA menjadi Perusahaan Kereta Api Negara (PNKA), menandai nasionalisasinya.

1.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.4.1 Tujuan Penelitian

Rumusan masalah diatas, dapat manfaat yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Menjelaskan tentang proses dan perkembangan kereta api di Lubuklinggau tahun 1917-1945
2. Menjelaskan tentang dampak pembangunan kereta api terhadap masyarakat Lubuklinggau di bidang sosial-ekonomi.

1.4.2 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian adalah sebagai berikut:

1. Keunggulan teoretis

Kajian ini sangat bermanfaat untuk memberikan informasi tentang dampak dan perkembangan KA Lubuklinggau.

1. Manfaat praktis

- a) Kajian ini dapat melengkapi khasanah literatur sejarah lokal tentang dampak dan perkembangan kereta api Lubuklinggau pada tahun 1917-1945.
- b) Pemberian informasi penelitian lanjutan kereta api di Lubuklinggau, dimana hasil penelitian diharapkan dapat memberikan dorongan untuk penelitian selanjutnya.
- c) Studi ini memberikan wawasan tentang perkembangan dan pengoperasian angkutan kereta api di Lubuklinggau antara tahun 1917 dan 1945.

1.5 Tinjauan Pustaka

Tinjauan pustaka adalah gambaran sistematis dari hasil penelitian sebelumnya dan mengacu pada penelitian yang telah dilakukan. Untuk memperjelas, pencarian literatur ini dilakukan berdasarkan perbedaan penelitian-penelitian sebelumnya dan untuk menghindari persamaan masalah yang disajikan dalam penelitian ini. Penulis menemukan bahwa penelitian tentang "Dampak dan Perkembangan Kereta Api Di Lubuklinggau Tahun 1917-1945", dan beberapa karya yang dapat digunakan sebagai sumber untuk penelitian ini, termasuk.

Pertama, Menurut SINDIE ASTUTI menulis tentang: Sejarah Transportasi Kereta Api di Karesidenan Semarang Tahun 1870-1900 Karya ini berbicara tentang sejarah perkeretaapian Semarang, bagaimana kereta api dibangun saat dipelopori oleh pengusaha asing di Hindia Belanda, dan bagaimana kereta api ini berdampak pada kehidupan ekonomi masyarakat pribumi Semarang.¹³

Kedua, R Ravico Dan Berlian Susetyo, menulis tentang: PERKEMBANGAN JALUR KERETA API SEBAGAI ALAT TRANSPORTASI DI SUMATERA SELATAN TAHUN 1914-1933. Pada tahun 1800-an, Belanda membangun dan membangun jalur kereta api di Hindia Belanda untuk mengangkut hasil alam dari wilayah jajahannya. Kereta api telah menjadi metode transportasi utama bagi orang-orang sejak abad ke-19. Menggunakan kereta api, yang lebih murah dan lebih cepat, adalah pilihan yang lebih baik bagi keluarga dengan pendapatan yang lebih kecil.¹⁴

¹³ Sindie Astuti, 2012, *Sejarah Transportasi Kereta Api Di Karesidenan Semarang Tahun 1870-1900*, (Skripsi Program Studi Pendidikan Sejarah) Salatiga, Fakultas Keguruan Dan Ilmu Pendidikan Universitas Kristen Satya Wacana.

¹⁴ R Ravico Berlian Susetyo, 2021, *Sejarah Pembangunan Jalur Kereta Api Sebagai Alat Transportasi Di Sumatera Selatan Tahun 1914-1933*, Jurnal Agastya Vol 11 No 1, IAIN Kerinci.

Ketiga Dwiki Septiandini menulis tentang: PERKEMBANGAN TRANSPORTASI KERETA API DI SUMATERA SELATAN TAHUN 1998-2015. Karya ini menunjukkan bagaimana perkeretaapian Sumatera Selatan berkembang sejak reformasi tahun 1998. Hal ini menandai titik balik yang signifikan dalam meningkatkan taraf hidup masyarakat dan memotivasi pemerintah untuk melakukan perbaikan, khususnya di sektor transportasi. Pemerintah tidak hanya mengubah status tetapi juga struktur perkeretaapian. PJKA digantikan oleh PT KA (Perumka) yang menjadi PT KAI (Persero) pada tahun 1998. Berdasarkan PP NR.19 Tahun 1998, PT KAI (Persero) berfungsi sebagai korporasi nirlaba.¹⁵

Keempat Yusi Ratnawati menulis tentang: PERKEMBANGAN PERKERETAAPIAN PADA MASA KOLONIAL DI SEMARANG TAHUN 1867-1901. Dalam karya ini menjelaskan bahwa pembangunan perkeretaapian kolonial Belanda di Semarang, pembangunan perkeretaapian oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda, melayani pertumbuhan ekonomi penduduk jajahan yaitu Indonesia, selain untuk memenuhi kebutuhan penjajah. Karena pentingnya Semarang bagi otoritas kolonial Belanda, kota ini awalnya dipilih sebagai lokasi pembangunan rel kereta api. Selain menjadi pusat administrasi, Semarang juga merupakan pusat perdagangan, dimana gula merupakan produk terpenting pada saat itu. Pembangunan perkeretaapian di Semarang berkembang begitu pesat sehingga dapat dianggap sebagai pusat pengembangan perkeretaapian.¹⁶

¹⁵Dwiki Septianidini, 2020, *Perkembangan Transportasi Kereta Api Di Sumatera Selatan Tahun 1998-2015*,Jurnal Sejarah: Pendidikan Sejarah FKIP Universitas Sriwijaya.

¹⁶ Yusi Ratnawati, 2015, *Perkembangan Perkeretaapian Pada Masa Kolonial Di Semarang Tahun 1867-1901*,(Semarang, Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Semarang).

Kelima Ira Septiansi menulis tentang PERKERETAAPIAN DI KERESIDENAN PALEMBANG : JALUR KERTAPATI-LUBUK LINGGAU TAHUN 1914-1933 mengangkat topik sejarah perkeretaapian Karesidenan Palembang dan dampak sosio-ekonomi perluasan perkeretaapian terhadap masyarakat setempat. Sejarah perkeretaapian di Karesidenan Palembang, serta dampak pembangunannya menjadi subyek penelitian ini. Teknik sejarah yang digunakan dalam penelitian ini dibagi menjadi empat tahap: interpretasi, kritik, heuristik, dan penerbitan laporan yang disebut historiografi. Tiga perpustakaan dan penelitian perpustakaan digunakan untuk mendapatkan data untuk penelitian ini. Menurut penelitian, jalan kereta api di Selatan Sumatera dibangun secara bertahap selama Hindia Belanda. Jalan raya Palembang-Prabumulih dibangun pada tahun 1914. Kemudian dibangun jalan raya Prabumulih-Muara Enim pada tahun 1919, Muara Enim-Lahat pada tahun 1916, dan berakhir di Lubuklinggau pada tahun 1933.¹⁷

Keenam, Berlian Susetyo, KOTA LUBUKLINGGAU PERIODE 1815-1948, Criksetra: Jurnal Pendidikan Sejarah, Vol. 10 (1): 14-19, Februari 1011. Kisah Lubuklinggau diceritakan dalam buku ini mulai dari masa penjajahan Belanda, pendudukan Jepang, pasca kemerdekaan, serta invasi militer pertama dan kedua. Menurut penelitian ini, Lubuk Linggau adalah ibu kota Onder Afdeeling Moesie Oeloe pada masa penjajahan Belanda dan pemukiman marga Sindang Kelingi Ilir pada tahun 1919. Pada tahun 1941 berdirinya Lubuk Linggau sebagai ibu kota Musi Rawas pada masa penjajahan Jepang. Lubuk Linggau pernah menjadi ibu kota Kabupaten Kawedanaan Musi Rawas dan Musi Ulu Rawas pada tahun 1945

¹⁷ Ira Septiansi, 2022, *Perkeretaapian Di Keresidenan Palembang : Jalur Kertapati-Lubuk Linggau Tahun 1914- 1933*, (Palembang:Universitas Sriwijaya 2022).

setelah kemerdekaan. Lubuklinggau menjadi pusat pemerintahan daerah (SUBKOSS) Sumatera Selatan dan pusat pemerintahan Kabupaten Palembang pada tahun 1947 dan 1948.¹⁸

Ketujuh, Dedi Nur Cahyo menulis tentang: PERKEMBANGAN TRANSPORTASI KERETA API DI KABUPATEN LAMONGAN TAHUN 1899-1931. Karya ini menunjukkan kereta api sebagai sarana transportasi yang memberikan Dampak perkembangan perekonomian Kabupaten Lamongan terhadap masyarakat antara tahun 1899 hingga tahun 1931 dan alasan dikembangkannya kereta api sebagai alat transportasi di Lamongan.¹⁹

Kedelapan, Wisnu Happy Eko Saputro menulis tentang: PERKEMBANGAN TRANSPORTASI KERETA API DAN PENGARUHNYA TERHADAP INDUSTRI PERKEBUNANA DI SURAKARTA TAHUN 1864-1930. Karya ini menunjukkan awal mula masuknya angkutan kereta api di Surakarta, perkembangan lalu lintas kereta api dan perkembangan industri perkebunan di Surakarta 1864-1900 dan pengaruh lalu lintas kereta api terhadap industri perkebunan di Surakarta 1900-1930.²⁰

Kesembilan, Annisya Putri Utami, Abrar, Sri Martini, Menulis tentang: SEJARAH JALUR KERETA API BATAVIA – BANDUNG VIA KARAWANG TAHUN 1884-1941 karya ini menunjukkan latar belakang Pembangunan jalur

¹⁸ Berlian Susetyo, 2021, *Kota Lubuk Linggau Dalam Kurun Waktu 1825-1948*, *Criksetra: Jurnal Pendidikan Sejarah*, Vol. 10 (1): 14-29.

¹⁹ Dedi Nur Cahyo, 2017, *PERKEMBANGAN TRANSPORTASI KERETA API DI KABUPATEN LAMONGAN TAHUN 1899-1932*, *Jurnal Pendidikan Sejarah* Volume 5, No. 1

²⁰ Wisnu Happy Eko Saputro, 2014, *PERKEMBANGAN TRANSPORTASI KERETA API DAN PENGARUHNYA TERHADAP INDUSTRI PERKEBUNAN DI SURAKARTA TAHUN 1864-1930*.(Skripsi Program Studi Pendidikan Sejarah) yogyakarta, Fakultas Ilmu Sosial Uniersitas Negeri Yogyakarta

kereta api Batavia - Bandung melalui Karawang, Purwakarta dan Padalarang dari awal proyek pembangunannya pada tahun 1884 hingga awal kedatangan Jepang di Hindia Belanda pada tahun 1941. Dengan beroperasinya jalur kereta api Batavia - Bandung, waktu tempuh Karawang-Padalarang juga bertambah, memperpendek dan meningkatkan potensi ekonomi masyarakat sepanjang perjalanannya. Hal ini sejalan dengan tujuan pembangunan perkeretaapian negara *Staatspoorwegen*, yaitu untuk meningkatkan kesejahteraan warga. Namun kedatangan Jepang di Indonesia pada tahun 1941 mengubah banyak hal dalam industri perkeretaapian.²¹

Kesepuluh, M. Bima Taofiq PERKEMBANGAN TRANSPORTASI KERETA API DI MAGELANG TAHUN 1898 – 1941. Karya ini menunjukkan Perkembangan KA Magelang tidak lepas dari keinginan NISM untuk menghubungkan Yogyakarta - Magelang - Semarang. Tujuan ditetapkannya jalur ini adalah untuk mempercepat pengangkutan hasil perkebunan menuju pelabuhan Semarang. Selain kereta api yang digunakan untuk mengangkut hasil pertanian, masyarakat Magelang juga menggunakan kereta api sebagai alat transportasinya.²²

1.6 Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual penelitian menunjukkan bagaimana konsep-konsep tertentu berhubungan satu sama lain. Banyak penelitian telah dilakukan tentang

²¹ Annisya Putri Utami, Abrar, Sri Martini, 2022, *SEJARAH JALUR KERETA API BATAVIA – BANDUNG VIA KARAWANG TAHUN 1884-1942*, Jurnal pemikiran pendidikan dan penelitian kesejarahan, Vol. 9, No. 2. Prodi Pendidikan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Jakarta

²² M. Bima Taofiq, 2019, *PERKEMBANGAN TRANSPORTASI KERETA API DI MAGELANG TAHUN 1898 – 1942*, (Skripsi Program Studi Pendidikan Sejarah) Yogyakarta, Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Yogyakarta.

kereta api. Banyak skripsi, buku, dan artikel tentang kereta api. Untuk menghindari multitafsiran, penulisan sejarah membutuhkan kerangka konseptual. Karena itu, kerangka konseptual yang digunakan dalam penelitian ini, yang berjudul "dampak dan perkembangan kereta api di onder afdelling Lubuklinggau tahun 1917-1945", adalah sebagai berikut:

Transportasi merupakan suatu jasa yang memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain hingga sampai ke konsumen tepat waktu dan dalam keadaan baik. Transportasi berkaitan dengan komunikasi karena komunikasi adalah proses dimana seseorang atau sekelompok orang, kelompok, organisasi sosial atau komunitas menciptakan dan menggunakan informasi, pesan, gagasan dan gagasan untuk berkomunikasi secara verbal dengan lingkungan dan orang lain yang hadir.

a. Transportasi Tradisional

Nasution (1996) mengatakan transportasi adalah perpindahan barang dan penumpang dari tempat asal ke tempat tujuan. Jadi, ada tiga hal yang berkaitan dengan aktivitas ini: barang yang diangkut, kendaraan yang dapat digunakan untuk mengangkut, dan jalan yang dapat dilalui. Pemindahan adalah proses dari gerakan di mana pengangkutan dimulai dan berakhir. Dengan demikian, sektor transportasi, bersama dengan sektor promosi, memiliki kapasitas untuk mendorong pertumbuhan ekonomi melalui promosi dan penyediaan jasa.²³

Tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia, transportasi membantu ekonomi, sosial, budaya, dan kegiatan lainnya. Menggunakan tenaga hewan (gajah, sapi, kuda, dan kerbau) adalah cara transportasi darat yang telah lama

²³ Soesilo, Nining I. (1999). Ekonomi Perencanaan dan Manajemen Kota. Jakarta. Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik Universitas Indonesia hlm 1

berpengaruh dan populer di beberapa wilayah Indonesia. Indonesia dapat memanfaatkan potensi hewan ini untuk mendorong perkembangan transportasi. Pada awalnya, alat transportasi tradisional ini dikenal dengan nama delman, andong, bendi, sado, dokar, dan cekar. Nama-nama ini berbeda di beberapa tempat berdasarkan lokasi geografis dan budaya, serta perbedaan dalam desain dan jumlah roda.²⁴

Transportasi berkembang dari transportasi tradisional sederhana menjadi transportasi modern dengan sarana dan prasarana transportasi yang semakin canggih, seperti kereta api, pesawat terbang, kapal, dan angkutan umum, yang diatur oleh pemerintah. Transportasi darat, laut, dan udara semakin canggih.

b. Transportasi modern

Transportasi Modern dapat diartikan sebagai transportasi yang sudah menggunakan bahan bakar baik itu minyak, listrik maupun transportasi modern di kendaraan yang menggunakan mesin berbagai jenis bahan bakar, layanan transportasi online dan teknologi lain yang lebih baik. Situasi seperti ini membuat masyarakat memilih alat transportasi yang lebih modern untuk beraktivitas. Akibatnya, moda transportasi tradisional yang menggunakan tenaga manusia atau hewan mulai ditinggalkan.²⁵

Salah satu moda transportasi modern adalah kereta api. Kereta api adalah suatu alat berupa sarana perkeretaapian yang mempunyai tenaga dan bergerak di jalan umum, serta mempunyai tugas pokok dan fungsi menggerakkan arus penumpang dan barang di atas rel. Elemen penting dari pembangunan sosial, ekonomi, dan politik suatu bangsa atau negara adalah transportasi. Ini melibatkan

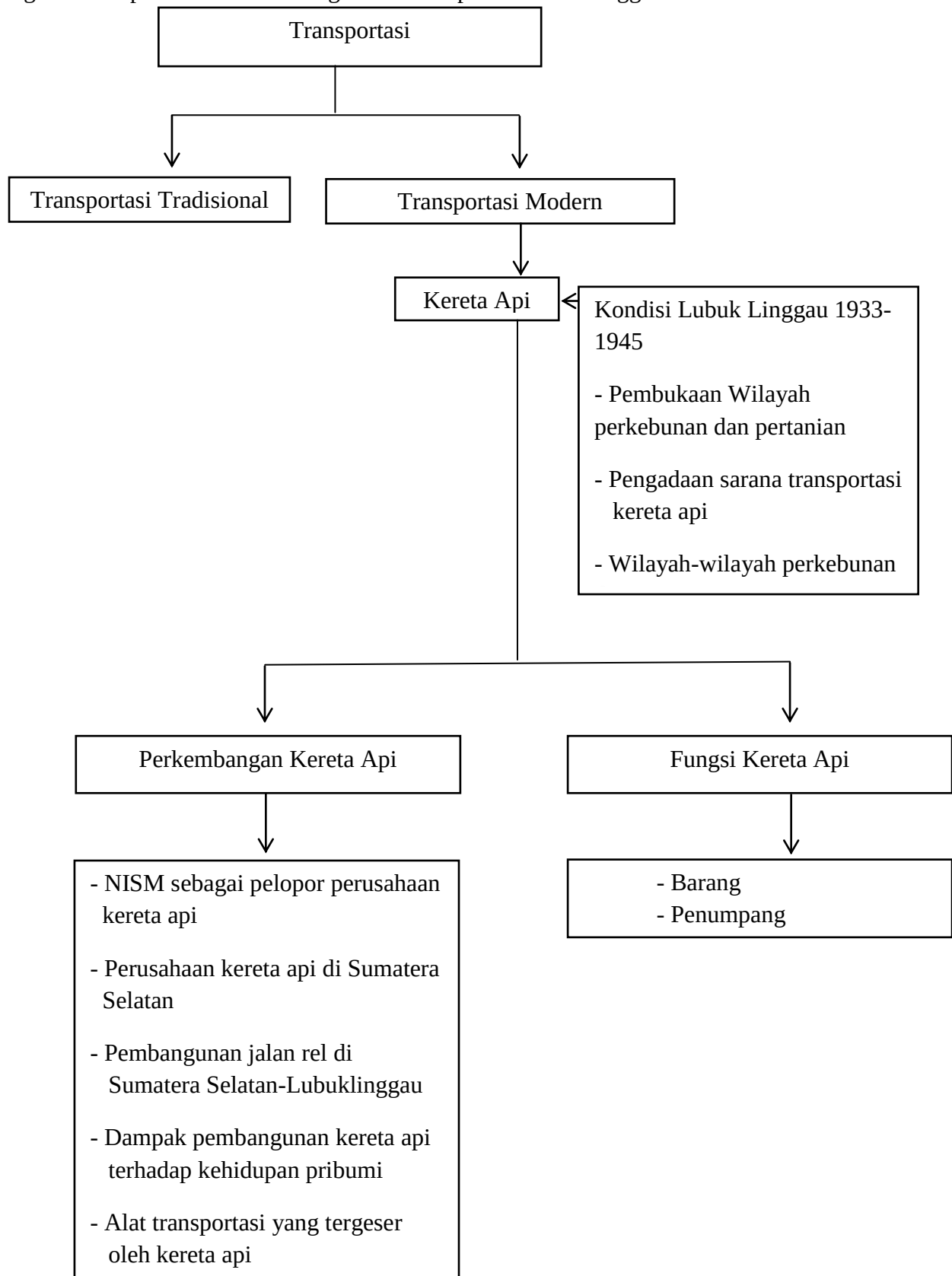
²⁴ Dharwis Widya Utama Yacob. 2017. *Naskah Sumber Arsip Moda Transportasi Tradisional*. Jakarta: Arsip Nasional Republik Indonesia, hlm 58.

²⁵ Ibid, hlm 60

pengangkutan orang, produk fisik, dan manufaktur dari satu lokasi ke lokasi lain, dan elemen penting lainnya. Untuk menjamin barang pabrikan sampai pada waktu, lokasi, dan kondisi yang tepat, transportasi merupakan Hal yang krusial dalam industri ini.

Perusahaan kereta api adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan kereta api, termasuk kendaraan barang, kereta penumpang, dan lokomotif. Lokomotif uap yang menghasilkan tenaga uap dengan membakar air di dalam ketel uap sering digunakan masa Kolonial Hindia Belanda. Lokomotif adalah salah satu komponen kereta api yang biasanya terdapat pada bagian depan. Karena angkutan barang kereta api memindahkan berbagai macam barang, antara lain hewan, pasir, dan hasil perkebunan, maka digunakanlah gerbong barang. Kereta penumpang adalah setiap kereta atau gerbong yang mengangkut penumpang kecil atau muda dan merupakan anggota dari jaringan kereta api. Tiga baris bangku sejajar dengan kereta di kereta penumpang.

Bagan 1 Dampak Dan Perkembangan Kereta Api Di Lubuk Linggau



c. Ekonomi Liberal

Pada era liberal, perekonomian semakin banyak mempengaruhi kehidupan masyarakat Indonesia, khususnya di Pulau Jawa. Penduduk asli Jawa mulai menyewakan tanah kepada perusahaan swasta Belanda untuk mendirikan perkebunan besar. Perkembangan budaya memberikan peluang bagi masyarakat Indonesia untuk bekerja sebagai buruh perkebunan. Perdagangan tekstil di Pulau Jawa juga dipengaruhi oleh impor dan ekspor tekstil. Antara tahun 1870 dan 1885, perkebunan teh, kopi, tembakau, dan tanaman lainnya tumbuh subur. Selama ini, mereka mampu meraup untung besar dengan menjual produk tersebut di pasar global.²⁶

Krisis perdagangan tahun 1885 menyebabkan restrukturisasi ekonomi di Hindia Belanda. Perkebunan besar kini dimiliki oleh perseroan terbatas, bukan perorangan. Setelah krisis tahun 1885, bank perkebunan masih memberikan pinjaman kepada perkebunan. mereka melakukan hal yang mengawasi operasi perkebunan besar. Kehidupan ekonomi Hindia Belanda mengalami kemajuan baru pada akhir abad ke-19. Sistem ekonomi yang dipimpin mulai menggantikan liberalisme bebas murni. Kepentingan finansial dan industri Belanda mulai mengontrol kehidupan ekonomi Hindia-Belanda, khususnya Jawa, daripada dipindahkan ke perkebunan besar di Jawa.²⁷

Pada akhir abad ke-19, produksi perkebunan meningkat dan disamakan dengan eksploitasi sehingga membuat modal dunia semakin tertarik untuk berinvestasi di nusantara. Pada tahun 1870, Belanda memasuki era kapitalisme modern. Hasil revolusi dua puluh tahun terakhir dapat dilihat pada industri

²⁶ M. C. Ricklef. 1991. Sejarah Indonesia Modern. Yogyakarta : UGM Press. hlm. 190

²⁷ *Op. Cit.* hlm. 55-56

modern, pelayaran, perbankan dan komunikasi. Sistem bisnis berkembang pesat, pengembangan modal terjadi dalam skala besar. Perkembangan Hindia Belanda dan perusahaan swasta menyebabkan pasar yang lebih besar bagi produk-produk koloni di luar negeri, dengan sebagian besar perkebunan yang didirikan setelah tahun 1870 menjadi properti investasi. Liberalisme memberikan dorongan baru bagi pembangunan ekonomi. Belanda mendirikan perusahaan pelayaran besar: Koninklijke Paketvaart Maatschaappij (KPM), yaitu "Royal Steam Mail Parcel Company". Pemerintah kolonial melakukan perjalanan hampir ke seluruh nusantara dan memperluas jaringan kekuasaan Belanda, tahun 1900-1930 perusahaan-perusahaan Belanda memproduksi gula, teh, lada, kopi, timah.²⁸

Produk barunya adalah karet yang juga erat kaitannya dengan industri otomotif. Pohon karet asli dibudidayakan sebagai tanaman perkebunan di Pulau Jawa dan Sumatera. Sejak tahun 1864, pemerintah kolonial melakukan percobaan pertama dengan pohon karet impor yang tumbuh pesat khususnya di Pulau Sumatera. Oleh karena itu, karet mulai diekspor pada tahun 1911. Pada tahun 1930, 44% lahan yang dicadangkan untuk perkebunan sebagian besar adalah karet. Saat itu, nusantara memproduksi hampir separuh karet dunia. Pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat adat saling terkait dengan proyek infrastruktur seperti perluasan jaringan kereta api dan trem. Pada tahun 1873, sekitar 160 km. Tahun 1930 jaringan rel kereta api meluas menjadi panjang sekitar 7415 km.²⁹

²⁸ M. C. Ricklef Ibid hlm 61

²⁹ M. C. Ricklef Ibid hlm 63

1.7 Metodologi Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode sejarah dengan pendekatan historis. Metode penelitian sejarah digunakan sebagai pedoman untuk menyelidiki peristiwa dan masalah sejarah. Metode-metode seperti historiografi, interpretasi, heuristik, dan kritik sumber digunakan dalam penelitian ini.

1. Heuristik

Heuristik adalah proses mencari dan mengumpulkan informasi tentang materi sejarah atau evidasi sejarah. Sumber-sumber ini dapat berupa lisan, tertulis, atau visual, dan dapat digunakan untuk menemukan kebenaran. Sumber sejarah dapat dibedakan menjadi sumber primer yakni sumber harus sezaman dengan peristiwa dan sekunder yakni orang yang tidak hadir saat peristiwa terjadi. Sumber primer didapatkan dari dokumen yang peneliti cari berupa dokumen arsip Belanda berjudul *Overzicht Reizigerstarieven Der Deli Spoorweg Maatschappij 1915-1939* “Tinjauan Tentang Tarif Penumpang Perusahaan Kereta Api Deli”, Majalah *De Loeomocief* “Lokomotif”, Koran *Trouw* “Kesetiaan”, dan Koran *De Koerier* “Kurir” dan buku J.W.J Wellan berjudul *zuid Sumatra* “sumatera selatan”, buku *Sumatra Uitgegeven Door Het Officieele Toeristenbureau Voor Nederlandsch-Indie* “Sumatra Dikeluarkan Oleh Kantor Pariwisata Resmi Untuk Hindia Belanda”. sumber sekunder yang didapatkan berupa sumber lisan yang dilakukan oleh peneliti yakni wawancara dengan salah satu staf pengurus kereta api sebagai kondektur bapak Landa Saputra dan buku-buku dan skripsi yang berhubungan dengan kereta api di Lubuk

Linggau, sumber sekunder didapatkan dari perpustakaan kota Lubuk Linggau, dan perpustakaan Universitas Musi Rawas.

2. Kritik sumber

Setelah sumber dikumpulkan kemudian diseleksi dengan mengacu pada prosedur yang ada, dikenal dengan kritik. Kritik sejarah dibagi menjadi dua macam, yaitu kritik eksternal dan internal. Kritik eksternal yakni pengujian sumber sejarah terhadap aspek – aspek “luarnya”. Dalam hal ini sumber – sumber baik primer ataupun sekunder yang telah dikumpulkan seperti data berupa lisan, dan tertulis. Sumber primer diperoleh dari dokumen arsip Belanda berjudul *Overzicht Reizigerstarieven Der Deli Spoorweg Meatschappij 1915-1939* “Tinjauan Tentang Tarif Penumpang Perusahaan Kereta Api Deli”, Majalah *De Loeomocief* “Lokomotif”, Koran *Trouw* “Kesetiaan”, dan Koran *De Koerier* “Kurir” dan buku J.W.J Wellan berjudul *zuid Sumatra* “Sumatera Selatan”, buku *Sumatra Uitgegeven Door Het Officieele Toeristenbureau Voor Nederlandsch-Indie* “Sumatra Dikeluarkan Oleh Kantor Pariwisata Resmi Untuk Hindia Belanda”. Kemudian sumber lisan yang dilakukan oleh peneliti yakni wawancara dengan salah satu staf pengurus kereta api yaitu sebagai teknisi sarana bapak Landa Saputra, dan wawanacara dengan staf museum perjuangan subkoss Musi Rawas yaitu sejarawan berlian susetyo merupakan sumber sekunder.

Kemudian Kritik Intern yang melakukan pengujian terhadap aspek “dalam” yaitu “isi” dari sebuah sumber sejarah. Dalam hal ini setelah fakta dari saksi ditegakkan dari kritik eksternal, sejarawan harus melakukan

pertimbangan terhadap kesaksian itu, harus menentukan kesaksian tersebut dapat dipergunakan atau tidak. Dari sumber – sumber yang telah ditemui seperti sumber lisan, ketika dilakukan wawancara bersama satu staf pengurus kereta yang bekerja sebagai teknisi sarana dan sejarawan dari museum perjuangan subkoss Musi Rawas. Begitupun dari sumber primer berupa Dokumen Arsip Belanda, Koran, Majalah, isi dari tulisan tersebut dapat diandalkan karena berisikan pembangunan kereta api di Keresidenan Palembang khususnya Lubuklinggau.

3. Interpretasi

Interpretasi adalah upaya menguraikan fakta sejarah dalam rangka penggambaran kembali bukti masa lampau untuk memulihkan hubungan antar fakta. Analisis dan sintesis ialah dua metode yang digunakan dan dimiliki oleh interpretasi sejarah. Analisis memiliki pengertian yang berarti menguraikan sedangkan sintesis artinya menyatukan. Analisis bersifat deskriptif, sehingga fakta-fakta yang didapatkan dideskripsikan atau dipisahkan menurut informasi yang didapatkan. Pada saat yang sama, sintesis menggabungkan fakta-fakta yang dikumpulkan dari satu sumber dengan sumber lain untuk mengetahui gabungan dari sumber-sumber tersebut. Pada tahap ini, fakta-fakta yang diperoleh disusun sedemikian rupa sehingga menjadi satu kata yang selaras dan kalimat yang benar.³⁰

4. Historiografi

³⁰. Kuntowijoyo, 2018. *Pengantar ilmu sejarah*. Tiara Wacana. Sleman, Yogyakarta. Hlm 78 – 79.

Setelah proses mengumpulkan sumber-sumber sejarah yang telah diseleksi dan diuraikan maka dilakukan proses penyusunan secara kronologis dan sistematis yakni penulisan sejarah. Dalam penulisan sejarah haruslah bersifat ilmiah yang tentunya sesuai dengan kaidah - kaidah penulisan karya ilmiah pada umumnya. Seperti penggunaan bahasa yang baik dan benar. Memperhatikan tanda baca, penggunaan istilah dan asal sumber. Istilah yang digunakan disesuaikan dengan konteks penelitian. Dan format penulisan sesuai dengan pedoman yang berlaku.³¹

1.8 Sistematika Penulisan

Hasil penelitian di atas akan dituangkan dalam bentuk tulisan dengan sistematika penulisan sebagai berikut :

1. BAB I PENDAHULUAN Bab ini membahas a) latar belakang, b) masalah, c) ruang lingkup, d) tujuan dan manfaat penelitian, e) tinjauan pustaka, f) kerangka konseptual, g) metode penelitian dan h) sistem penulisan.
2. BAB II KERETA API LUBUK LINGGAU GAMBARAN UMUM Bab ini meliputi kondisi geografis Lubuklinggau, perkembangan penduduk Lubuk Linggau dan sejarah tata kota Lubuklinggau.
3. BAB III PEMBANGUNAN KERETA API DI LUBUKLINGGAU Bab ini berisi sejarah perkembangan kereta api dan kapasitas angkut jaringan kereta api Lubuklinggau.

³¹. H. Sulasman. 2014. *Metodologi Penelitian Sejarah (Teori, Metode, Contoh Aplikasi)*. Pustaka Setia, Bandung. Hlm 147.

4. BAB IV PENUTUP Bab ini berisi kesimpulan dari hasil penelitian yang merupakan rangkuman dari keseluruhan pembahasan karya ini. Rangkuman juga merupakan jawaban atas pertanyaan perumusan masalah yang disajikan pada paragraf pendahuluan. Setelah itu daftar pusta