

## Sejarah Pembangunan Jalur Kereta Api Sebagai Alat Transportasi Di Sumatera Selatan Tahun 1914-1933

R Ravico<sup>1\*</sup>, Berlian Susetyo<sup>2</sup>

<sup>1</sup>IAIN KERINCI

<sup>2</sup>Museum Perjuangan Subkoss Garuda Sriwijaya

\*Corresponding author's e-mail: ravicoiainkerinci@gmail.com

**Abstract:** *The 18-19 century was a momentum for the industrial revolution and the development of Dutch colonial capitalists. It had an impact on life in the Dutch East Indies, especially the Residency of Palembang as a Dutch colony. One of the impacts is the construction of rail transportation. The priority of railway development is to cut transportation costs and shorten time in transporting agricultural products. This study aims to reveal the history of railroad development in South Sumatra in 1914-1933. The research was conducted using the historical research method with the following steps: heuristics, namely collecting data sources, then verifying the data, the next stage of interpreting and finally writing history objectively. The results showed that the construction of railroads in South Sumatra began in 1914 via the Kertapati route, Palembang. Then it was continued to Prabumulih, Muara Enim and Lahat which was completed in 1924. The last railway line was in Lubuk Linggau in 1933. The initial aim of the construction of the railroad was to cut the cost of transportation of agricultural products such as rubber, coal, gold, coffee and other. However, in its development, the train not only functions as a mode of transportation for agricultural products but also as a mode of transportation for passengers.*

**Keywords:** *Development, Train, Transportation*

**Abstrak:** Abad 18-19 yang menjadi momentum revolusi industri, dan berkembangnya kapitalis Kolonial Belanda. Berdampak bagi kehidupan di Hindia Belanda khususnya Kerisidenan Palembang sebagai wilayah koloni Belanda. Salah satu dampaknya ialah dibangunnya alat transportasi kereta api. Prioritas pembangunan kereta api sebagai upaya pemangkasan biaya angkut dan mempersingkat waktu dalam mengangkut hasil bumi. Penelitian ini bertujuan untuk mengungkapkan sejarah pembangunan rel kereta api dan di Sumatera Selatan tahun 1914-1933. Penelitian dilakukan dengan metode penelitian sejarah dengan langkah-langkah: heuristik yaitu mengumpulkan sumber data, kemudian memverifikasi data, tahapan berikutnya menginterpretasi dan terakhir adalah menuliskan sejarah secara objektif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembangunan rel kereta api di Sumatera Selatan dimulai tahun 1914 melalui rute Kertapati, Palembang. Kemudian diteruskan hingga ke Prabumulih, Muara Enim dan Lahat yang selesai tahun 1924. Jalur kereta api terakhir di Lubuk Linggau pada tahun 1933. Tujuan awal pembangunan rel kereta api adalah untuk memangkas biaya transportasi pengangkutan hasil bumi seperti karet, batu bara, emas, kopi dan lainnya. Namun dalam perkembangannya kereta api tidak hanya berfungsi sebagai moda angkutan hasil bumi akan tetapi juga sebagai moda transportasi penumpang.

**Kata kunci:** *Pembangunan, Kereta Api, Transportasi*

### Pendahuluan

Abad ke-18 merupakan momentum perkembangan kapitalisme Belanda, hal ini sangat mempengaruhi kegiatan di tanah jajahannya yakni Hindia Belanda. Pada sisi politik dan ekonomi mengalami perubahan atas dorongan kaum industri dan kaum kapitalis yang berkuasa di negeri Belanda. Dampak politik dan ekonomi juga diterapkan di wilayah Hindia-

Belanda dengan menerapkan Undang-Undang Agraria tahun 1870. Dijelaskan Kartodirjo, penerapan Undang-Undang ini membawa pengaruh besar dimana seluruh kegiatan perekonomian terutama perkebunan dan pertambangan digunakan sebagai bisnis industri ekspor. Dengan perkembangan perkebunan dan pertambangan tersebut maka pemerintah Belanda berencana membangun sarana transportasi berupa jalur kereta api (Ratnawati, 2015). Secara umum, transportasi merupakan suatu tindakan memindahkan sesuatu barang tertentu dari wilayah asal ke wilayah tertentu dengan menggunakan sarana dan prasarana sebagai pendukung. Sehingga pembangunan jalur kereta api sebagai alat transportasi merupakan upaya besar-besaran Belanda untuk mengangkut kekayaan yang dimiliki Indonesia untuk diperdagangkan di pasar Internasional. Kekayaan bumi Indonesia terdiri hasil hutan (kayu), hasil perkebunan dan pertanian (nila, kopi, lada, cengkeh, pala, tembakau, teh, karet), hasil tambang (minyak bumi, emas, batubara, dan timah). Jumlah produksi barang dagangan tersebut berhasil ditingkatkan, tetapi pengangkutan dari daerah produksi, terutama yang berada didaerah pedalaman ke kota-kota pelabuhan masih sangat lamban (Cahyo, 2016).

Hal ini membuat Belanda kebingungan dalam proses pengangkutan sehingga menjadi kebutuhan mendesak. Pengangkutan barang-barang dari pelabuhan ke daerah pedalaman sudah tidak dapat dipenuhi melalui transportasi darat maupun lewat sungai. Gagasan untuk mengangkut barang-barang secara cepat dengan jumlah banyak tentu menjadi alasan dioperasikannya kereta api. Kereta api yang pertama kali diperkenalkan di Hindia Belanda adalah lokomotif dengan motor penggerak berupa mesin uap yang didatangkan dari negara-negara Eropa, diantaranya Jerman (Pabrik *Hanomag, Esslingen, Borsig, Hohenzollern*), Amerika Serikat (Pabrik ALCO), Inggris (Pabrik *Beyer Peacock*) maupun dari Belanda sendiri yakni Pabrik *Werkspoor* (Prayogo et al., 2017). Kemudian lokomotif-lokomotif uap ini pertama kali digunakan untuk menarik rangkaian gerbong kereta sejak dibukanya jalur rel pertama di Pulau Jawa yaitu di Semarang antara Kamijen sampai Tanggung yang selesai tahun 1867 sepanjang 26 Km (Hartono, 2012).

Hingga tahun 1900, kereta api sebagai alat transportasi di Jawa berkembang sangat pesat. Setelah berhasil membangun jalur rel kereta api di Pulau Jawa, maka pemerintah Hindia Belanda mulai tertarik untuk membangun transportasi kereta api di Pulau Sumatera. Ditinjau dari sisi regional, pembangunan jalur transportasi kereta api di Pulau Sumatera termasuk paling akhir dibangun. Untuk wilayah Sumatera Selatan sendiri termasuk kedalam regional Palembang hingga Lampung. Pembangunan kereta api dikerjakan di Pulau Sumatera meliputi Sumatera Utara (1886-1937), Sumatera Barat (1891-1921) dan Sumatera bagian Selatan (1914-1933). Namun ketiga regional ini satu sama lain tidak saling terhubung

sehingga moda transportasi kereta api ini masih dalam tahap penyempurnaan. Melainkan ketiga regional ini terhubung dengan dibangunnya Jalan Lintas Sumatera yang digagas Belanda tahun 1916 (Reid, 2011). Jalan Lintas Sumatera yang menghubungkan kota-kota di Pulau Sumatera ini dibagi atas tiga ruas jalan lintas yakni lintas tengah, lintas timur dan lintas barat yang terbentang dari sebelah utara di Aceh hingga ke selatan di Lampung (Novita, 2013). Pembangunan jalur kereta api di Sumatera Selatan dimulai tahun 1914 sebagai awal pembangunan terletak di Kertapati, Palembang menuju Prabumulih dan berakhir di Lubuklinggau (Nurhayati, 2014). Pembangunan ini didasari keberhasilan Belanda dalam membangun perkebunan seperti kopi, karet, kelapa sawit serta eksploitasi tambang batu bara Bukit Asam di Tanjung Enim praktis menjadikan kereta api sebagai transportasi utama dalam sarana angkut dan di bawa ke Palembang maupun Panjang, Lampung sebagai pelabuhan menuju Batavia.

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

1. *Afdeeling Palembangsehe Benedenlanden* (Palembang Ilir) berkedudukan di Kota Palembang. Afdeeling ini membawahi beberapa *onder afdeeling*, yaitu: Palembang, Ogan Ilir beribukota Tanjung Raja, Komering Ilir beribukota Kayu Agung, Banyuasin dan *Kubustreken* beribukota Talang Betutu, Musi Ilir beribukota Sekayu, dan Rawas beribukota Surulangun.
2. *Afdeeling Ogan dan Komering Ulu* berkedudukan di Baturaja. Afdeeling ini membawahi beberapa *onder afdeeling*, yakni: Ogan Ulu beribukota Baturaja, Muaradua beribukota Muaradua, dan Komering Ulu beribukota Martapura.
3. *Afdeeling Palembangsehe Bovenlanden* (Palembang Ulu) berkedudukan di Lahat. Afdeeling ini membawahi beberapa *onder afdeeling*, yakni: Lematang Ulu beribukota Lahat, Lematang Ilir beribukota Muara Enim, Tanah Pasemah beribukota Pagar Alam, Tebing Tinggi beribukota Tebing Tinggi dan Musi Ulu beribukota Muara Beliti (Panji & Suriana, 2014).

Kota Palembang dipilih sebagai awal pembangunan rel kereta api di wilayah Sumatera Selatan sebab kota ini memiliki peran penting bagi pemerintah kolonial Belanda dibawah pemerintahan Karesidenan Palembang. Kala itu Palembang memiliki fungsi ganda, yakni pusat administrasi pemerintah dan kota pelabuhan perdagangan untuk komoditas

ekspor hasil bumi ke Batavia melalui Sungai Musi yang sibuk mengatur keluar masuk barang yang berperan sebagai bandar transito (Abdullah, 1984). Sedangkan Lubuklinggau memposisikan diri sebagai daerah teritorial kekuasaan Karesidenan Palembang yang dijadikan lokasi transit terakhir jalur kereta api dari Kertapati, Palembang di tahun 1933. Mengingat pemerintahan *Onder Afdeeling Moesie Oeloe* di bawah pengawasan *Controleur* telah berhasil membangun perkebunan Karet di Belalau, Kelapa Sawit di Air Temam, persawahan di Tugumulyo (Wawancara Suwandi, 2019). Dengan adanya jalur kereta api di Sumatera Selatan yang dibangun perusahaan kereta api *Zuid Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) yang menghubungkan Palembang dan Lubuklinggau, tentu membawa pengaruh masyarakat di Sumatera Selatan. Kereta api menjadi alat transportasi dominan dalam menunjang aktifitas manusia serta sarana angkut hasil bumi yang berkapasitas besar sehingga dapat mereduksi biaya dan waktu dalam pengiriman. Namun lambat laun kereta api juga difungsikan sebagai angkutan penumpang mengingat tingginya mobilitas masyarakat pribumi untuk menggunakan jasa kereta api sebagai sarana transportasi andalan kala itu. Uraian tersebut, telah memberikan gambaran singkat sub permasalahan yang menjadi fokus penelitian yaitu bagaimana sejarah pembangunan rel kereta api? Dan bagaimana perkembangan fungsi kereta api di Sumatera Selatan?. Selanjutnya tinjauan penelitian terdahulu berkaitan dengan Pembangunan Kereta Api sebagai Alat Transportasi di Sumatera Selatan Tahun 1914-1933 belum pernah ada. Oleh sebab itu, akan sangat menarik untuk dilakukan penelitian secara mendalam tentang transportasi kereta api di Sumatera Selatan.

Pada penelitian sebelumnya, telah ada pembahasan tentang kereta api di Sumatera Selatan namun secara umum, yakni buku berjudul "Peran dan Fungsi Kereta Api di Sumatera Selatan bagi Masyarakat dari Masa ke Masa" oleh Suwandi Syam yang dicetak untuk lingkungan Museum Perjuangan Subkoss Garuda Sriwijaya di Lubuklinggau. Kemudian jurnal berjudul "Stasiun-Stasiun Kereta Api di Sumatera Selatan" oleh Aryandini Novita diterbitkan oleh Balai Arkeologi Sumatera Selatan, membahas tentang sejarah stasiun-stasiun kereta api di Sumatera Selatan. Selanjutnya jurnal berjudul "Rel Kereta Api dan Dinamika Tambang Timah Masa Lalu di Pulau Bangka" oleh Fahrozi yang diterbitkan oleh Balai Arkeologi Sumatera Selatan. Kemudian untuk mempersempit ruang lingkup penelitian kajian ini dibatasi dengan batasan temporal dan teritorial. Batasan temporal penelitian ini di mulai tahun 1914 hal ini dilatarbelakangi karena tahun ini merupakan awal pendirian rel kereta api di Palembang dan tahun 1933 merupakan peresmian pembangunan rel kereta api di Lubuklinggau. Sedangkan batasan teritorial penelitian ini hanya dibatasi di wilayah Sumatera Selatan. Penelitian ini dapat memberikan informasi mengenai perkembangan transportasi kereta api di Sumatera Selatan dilihat disisi sejarah. Hasil penelitian ini dapat

dijadikan sebagai referensi literatur bagi yang berminat untuk mengkaji kereta api di Sumatera Selatan lebih lanjut.

## **Metode**

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian sejarah (*History*). Metode penelitian sejarah merupakan proses menguji dan menganalisa secara kritis rekaman dan penginggalan masa lampau (Gottschalk, 1975). Beberapa tahapannya antara lain Penentuan topik penelitian, Heuristik (Mengumpulkan Sumber), Kritik (Memilah data), Interpretasi (Penafsiran) dan Historiografi (Penulisan Sejarah). Pada tahapan heuristik, peneliti dengan menggali sumber-sumber yang berkaitan dengan cara membaca, mengkodifikasi data serta menulis data yang diperlukan baik data primer maupun data skunder. Data primer berupa (a). *Boekoe Peringatan dari Staatsspoor en Tramwegen di Hindia Belanda 1875-1925*, membahas tentang sejarah pembangunan kereta api di Hindia Belanda termasuk Sumatera Selatan; (b). *Spoor- En Tramwegen: 14-Daagsch Tijdschrift Voor Het Spoor- En Tramwegwezen In Nederland En Indië*, membahas tentang ekspedisi pengangkutan di jalur kereta api dari Tebing Tinggi - Muara Saling - Lubuklinggau; (c). *DE INDISCHE MERCUUR: Weekblad voor Handel, Landbouw, Nijverheid en Mijnwezen in Nederlandsch Oost- en West-Indië*, membahas tentang tentang pembangunan jalur kereta api dari Tebing Tinggi-Muara Saling-Lubuklinggau;

serta (d). Link Belanda (*digitalcollections Universiteit Leiden, Tropen Museum*) yang menjadi sumber dari foto-foto pada peneltian ini. Kemudian ditambah dengan sumber sekunder berupa buku yang tersimpan dalam koleksi buku di Museum Perjuangan Subkoss Garuda Sriwijaya dan artikel-artikel yang berkaitan dengan kereta api. Selanjutnya tahapan kedua, setelah data diperoleh tahapan peneliti adalah mengecek data untuk diberikan kritik dengan seksama guna menemukan data yang bisa digunakan atau sebaliknya. Tahapan ketiga ialah Intepretasi yaitu menafsirkan. Ada dua hal yang dilakukan yaitu analisis dan sintesis. Pada analisis, penulis memilih peristiwa yang telah kejadian lalu diuraikan secara kronologis. Selanjutnya sintesis, penulis menggabungkan fakta-fakta. Sehingga dapat ditarik kesimpulan dengan menggabungkan seluruhnya sehingga berurutan secara kronologis. Tahapan terakhir ialah Historiografi yaitu menulis narasi sejarah yang telah ditemukan tentang sejarah kereta api di Sumatera Selatan.

## **Hasil Dan Pembahasan**

### **A. Awal Pembangunan Jalur Kereta Api di Sumatera Selatan**

Kereta api dibangun dan dikembangkan oleh Belanda di tanah jajahannya Hindia Belanda pada abad ke 19 dengan tujuan mengangkut kekayaan alam negeri jajahan.

Sebelumnya pengangkutan hasil eksploitasi masih tradisional yakni menggunakan gerobak yang ditarik hewan pada jalur darat, lalu kapal roda lambung pada jalur sungai. Moda transportasi ini memakan waktu lama dan jauh, maka pemerintah Belanda yang didorong oleh pengusaha swasta agar membangun alat transportasi baru yang lebih efisien. Kebijakan tersebut diambil oleh pemerintah Belanda yang menyetujui pembangunan dan mengoperasikan kereta api (Cahyo, 2016). Perkembangan kereta api pada masa penjajahan Belanda sangat signifikan. Sebab kereta api menjadi salah satu armada angkutan darat yang diandalkan pada masa itu. Hal tersebut untuk memobilisasi angkutan penduduk (orang) dan angkutan barang (hasil bumi dan batu bara) menjadi sangat lancar. Namun pengoperasian kereta api sebagai angkutan darat berskala besar ini membutuhkan manajemen untuk mengelola berbagai sarana dan prasarana serta sumber daya yang berkaitan dengan operasional kereta api. Akan hal itu, maka dibentuk sebuah badan perusahaan atau maskapai yang mengelola kereta api di pemerintahan Hindia Belanda.

Sehingga tahun 1875 didirikan perusahaan milik pemerintah yakni *Staatsspoorwegen* (SS) yang terbagi dalam beberapa wilayah meliputi Pulau Sumatera, Jawa dan Sulawesi. Untuk pulau Sumatera, SS memiliki perusahaan cabang meliputi *Atjeh Staatspoorwegen* di Aceh, *Staatspoorwegen ter Sumatra Westkust* di Sumatera Barat, *Deli Spoorweg Maatschappij* di Sumatera Utara serta *Zuid Sumatra Staatsspoorwegen* di Sumatera Selatan (Prayogo et al., 2017). Dalam pengelolaan kereta api sebagai sarana transportasi, maka tahun 1903 diajukan sebuah konsesi pembangunan jalur kereta api khusus di wilayah Sumatera Selatan dan Lampung melalui proposal konsesi berjudul *Rapport der Spoorwegwerken Midden in Zuid Sumatra*, diusulkan oleh Ir. K.J.A. Ligtoet sebagai realisasinya dalam membentuk perusahaan kereta api di daerah Sumatera Selatan dan Lampung (Pusat Penelitian Sejarah dan Budaya, 1978). Sehingga perusahaan *Zuid Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) memiliki tugas untuk membangun jalur rel kereta api di wilayah Sumatera Selatan dan Lampung.



**Gambar 1. Rencana Pembangunan Jalur Kereta Api di Sumatera Selatan Tahun 1910-1911**  
([digitalcollections.universiteitleiden.nl](http://digitalcollections.universiteitleiden.nl))

*Zuid Sumatra Staatsspoorwegen* (ZSS) merupakan cabang perusahaan dari induk perusahaan kereta api pemerintah Hindia Belanda yakni *Staatsspoorwegen* (SS) untuk wilayah operasional Sumatera Selatan dan Lampung, yang berkantor pusat di Bandar Lampung. ZSS ini dibentuk untuk memobilisasi pembangunan jalur-jalur kereta api sebagai moda transportasi darat yang berperan mengangkut hasil alam serta tambang batu bara yang berlimpah. Pembangunan rel kereta api di Sumatera Selatan dilaksanakan pada tahun 1914 dimulai dari rute Kertapati menuju Prabumulih sepanjang 78 km. Namun terlebih dahulu telah dibangun jalur kereta api di Pelabuhan Panjang menuju Tanjung Karang, Lampung yang kemudian diteruskan hingga ke Prabumulih yang selesai tahun 1924. Mengingat Prabumulih merupakan titik persimpangan antara dua pertemuan jalur kereta api dari arah selatan yakni Lampung kemudian dari arah barat yakni Muara Enim, Lahat dan Lubuklinggau (Novita, 2013). Sejak saat itu, jalur kereta api di Sumatera Selatan terbagi menjadi 2 wilayah kerja yakni Palembang dan Lampung hingga sekarang. Ketika sampai di Prabumulih, jalur kereta api diteruskan hingga ke Muara Enim, Lahat, Tebing Tinggi dan Lubuklinggau sebagai lalu lintas hasil bumi dan penumpang orang.

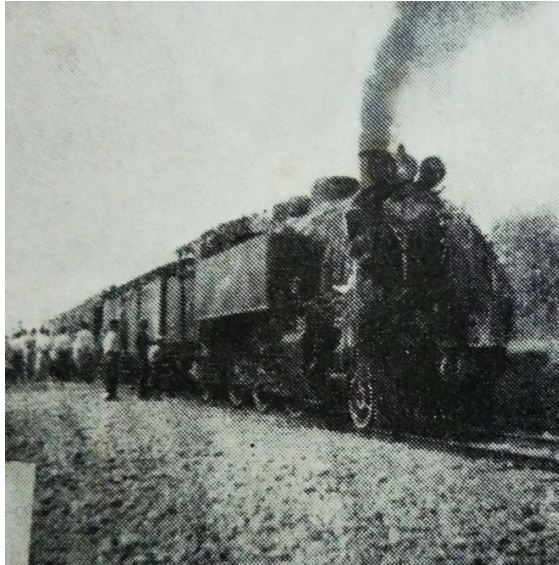


**Gambar 2. Balai Yasa Lahat sebagai Bengkel Kereta Api**  
([tropenmuseum.nl](http://tropenmuseum.nl))

Namun sebelumnya pemerintah Hindia Belanda telah terlebih dahulu membangun jalan raya guna mempermudah pembentukan dan pengaturan daerah teritorial yang penduduknya tersebar hingga jauh ke pedalaman. Hal ini berkaitan dengan jatuhnya Kesultanan Palembang Darussalam yang diambil alih oleh Belanda sehingga menjadi Karesidenan Palembang sehingga membuat Belanda mulai menaruh kekuasaannya hingga jauh ke pedalaman Sumatera Selatan (Wawancara Suwandi, 2019). Pembangunan jalur kereta api dari Prabumulih ke Muara Enim tidak dapat dipisahkan dari kegiatan pertambangan batu bara di Tanjung Enim. Belanda mengeksploitasi secara besar-besaran dengan metode penambangan terbuka di wilayah Air Laya di tahun 1919. Di tahun yang sama, Belanda membuka jalur kereta api khusus dari Tanjung Enim ke Muara Enim guna pengangkutan batu bara yang di bawa menuju Palembang dan Lampung. Pembangunan jalur batu bara ini dikerjakan oleh *Zuid-Sumatera Staatsspoorwegen*, divisinya perusahaan kereta api pemerintah *Staatsspoorwegen* (Anonim, 1925). Selanjutnya pembangunan jalan kereta api dari Muara Enim menuju Lahat masih dalam tahap pemasangan rel, dan barulah tahun 1924 rel untuk jalan kereta api selesai terpasang hingga ke Lahat. Semestinya lalu lintas menggunakan kereta api sudah dapat berlangsung dari Palembang melalui Prabumulih, Muara Enim sampai di Lahat. Tetapi lokomotif belum tiba di Karesidenan Palembang, maka lalu lintas kereta api baru memanfaatkan Lori (Suwandi, 2009). Lokomotif baru didatangkan dari Batavia dan tiba di Karesidenan Palembang, tepatnya menjelang akhir tahun 1930 yang berjenis lokomotif uap untuk dioperasikan di Sumatera Selatan (Ravico & Susetyo, 2020).

Pada tahun 1924, jalur kereta api dari Muara Enim telah sampai di Lahat. Ketika jalur rel hendak diteruskan ke Tebing Tinggi, dibangun sebuah terowongan di Kelurahan Gunung Gajah dari tahun 1928-1929 yang diarsiteki orang Belanda bernama Willem Synja Tunnel sehingga terowongan ini dinamakan dengan Terowongan Willem Synja Tunnel (Terowongan Gunung Gajah), dengan panjang 368 meter. Selain itu, Belanda juga membangun bengkel kereta api sebagai keperluan perbaikan lokomotif dan perawatan gerbong barang yang mulai dioperasikan pada tahun 1931, yaitu *Werkplaats* (sekarang dikenal Balai Yasa Lahat) dan sekarang masih digunakan. Pembangunan ini turut mendatangkan orang-orang dari Jawa Tengah untuk bekerja disana.



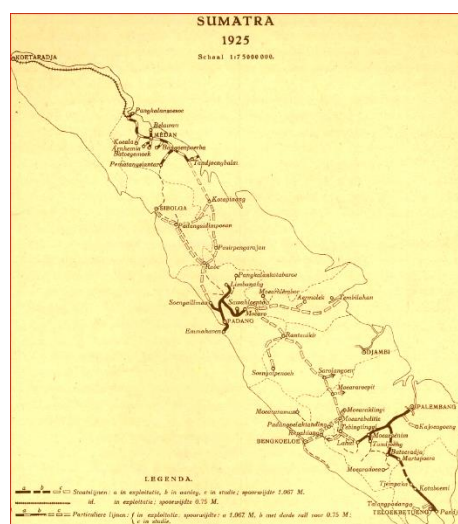


**Gambar 3. Kereta Api pertama yang menembus Muara Saling-Lubuklinggau tanggal 1 Juni 1933 (Museum Perjuangan Subkoss Garuda Sriwijaya)**

Balai Yasa ini memiliki tugas menjamin kualitas pemeliharaan dan perbaikan lokomotif, serta merencanakan dan melaksanakan program pemeliharaan dan perbaikan lokomotif (Nurhayati, 2014, p. 43). Selanjutnya jalan kereta api dari Lahat, diteruskan menuju Lubuklinggau melalui Tebing Tinggi terus dikerjakan secara bertahap, mulai dari pengerasan badan jalan sampai pemasangan bantalan dan rel. Pembangunan pada jalur Lahat ke Tebing tinggi ini memakan waktu yang sangat lama karena adanya Terowongan Gunung Gajah di Lahat yang selesai dibangun tahun 1929 dan juga Terowongan Tebing Tinggi yang selesai dibangun tahun 1932. Kemudian rute berikutnya yang dibangun ialah Muara Saling – Lubuklinggau yang mulai dibangun tahun 1927, lalu selesai dan dibuka pada tanggal 1 Juni 1933. Rute ini merupakan rute ketiga yang merupakan bagian dari jalur rel yang diproyeksikan antara Lahat menuju Lubuklinggau. Rute pertama dari Lahat ke Tebing Tinggi dibuka untuk lalu lintas pada 1 Juli 1932, disusul pada 1 November 1932 pembukaan rute kedua dari Tebing Tinggi ke Muara Saling, sehingga rute Muara Saling ke Lubuklinggau menyusul dan menjadi rute ketiga sekaligus terakhir dalam pembangunan jalur kereta api untuk Sumatera Selatan (ROMBURGH et al., 1933).

Sejak saat itu, Lubuklinggau menjadi kota yang ramai dan sibuk dengan urusan eksploitasi daya angkut hasil bumi dari *onderneming* Belalau, Kepala Sawit di Air Temam, Pertanian Sawah di kolonisasi Tugumulyo, serta angkutan penumpang. Sebuah redaksi Hindia Belanda (Spor- en Tramwegen, 1933) mengatakan bahwa kegiatan eksploitasi daya angkut menggunakan truk dan bus melalui jalan raya dengan rute Lubuklinggau, Muara Beliti, Lahat, Tebing Tinggi, dan lain-lain terpaksa dihentikan. Ini tentu terjadi untuk

memotong biaya anggaran, sehingga jalur jalan raya dianggap tidak perlu. Kesempatan *Staasspoorwegen* meninggalkan jalur jalan raya akan timbul persaingan dari unsur-unsur lain namun relatif kecil, karena jalan penghubung antara di beberapa tempat jauh lebih lama dan sulit. Sedangkan koneksi jalur rel kereta api memiliki keuntungan berada dalam garis lurus. Namun untuk pengoperasian layanan bus angkut dirute tersebut masih dipertahankan pemerintah di Lubuklinggau, bus tetap berjalan dua arah menyusuri jalur koneksi kereta api.



**Gambar 4. Masterplan pembangunan jalur Kereta Api Pulau Sumatera oleh *Staatspoorwegen* (SS). (Anonim, 1925)**

Untuk kepentingan para penumpang yang harus bermalam di Lubuklinggau, dinegosiasikan dengan orang-orang pribadi ataupun departemen konstruksi agar membangun dan membuka hotel kecil yang sederhana sebagai pesanggrahan persinggahan mereka (REITSMA, 1933). Tentu saja kereta api menjadi sarana transportasi utama, secara praktis Lubuklinggau menjadi daerah yang penting dalam mendukung roda pemerintahan *Onder Afdeeling Moesie Oeloe*, maka Muara Beliti sebagai ibukotanya berganti dan dipindahkan ke Lubuklinggau sebagai ibukota baru. Status Muara Beliti lalu setingkat *district* yang tak dapat dilalui jalur kereta api, dan hanya mengandalkan jalan raya. Sebenarnya Belanda berkeinginan agar seluruh Sumatera dapat terhubung dengan rel kereta api dengan masterplan yang pernah dibuat oleh *Staatspoorwegen* (SS), namun depresi besar dialami Belanda menyebabkan rencana ini mengalami kegagalan. Ketika sampai di Lubuklinggau, Belanda berencana meneruskan jalur kereta api hingga ke Sawah Lunto, Sumatera Barat yang telah terlebih dahulu dibangun jalur kereta api mengingat ditemukannya kandungan batu bara Ombilin. Namun masterplan yang berhasil diwujudkan hanyalah rute dari Kertapati, Palembang sampai di Lubuklinggau. Ditinjau dari segi transportasi, rute dari Palembang yang

berakhir di Lubuklinggau ini merupakan jalur kereta api yang terbatas namun sangat berguna sebagai akses transportasi di wilayah Sumatera Selatan. Dikatakan terbatas atas dasar sebuah fakta yang menunjukkan belum ada jalur kereta api yang menghubungkan Pulau Sumatera sejak pembangunannya digagas oleh Belanda. Kondisi tersebut bukan dimaksudkan untuk mempersatukan seluruh daerah di Pulau Sumatera seperti yang telah disampaikan di atas bahwa tendensi utama jalur kereta api hanya untuk kebutuhan eksploitasi kolonial. Namun seiring dengan kemajuan pesat dengan dibukanya jalur kereta api, guna memajukan perekonomian tanah jajahan Hindia Belanda maka kereta api melayani angkutan manusia yang menjadikannya alat transportasi yang cepat, praktis dan efisien.

## **B. Transportasi Kereta Api sebagai Angkutan Manusia dan Barang**

### **1. Angkutan Penumpang Manusia**

Pembangunan kereta api selain bertujuan untuk memenuhi keperluan eksploitasi kolonial Belanda, juga ditujukan untuk memajukan perekonomian penduduk Hindia Belanda. Sejak abad 19, kereta api menjadi sarana transportasi pilihan utama penduduk. Dengan pendapatan pribumi yang kecil maka lebih baik menggunakan angkutan kereta api dengan biaya lebih murah dan lebih cepat dibandingkan alat transportasi lain yang sudah ada. Seiring dengan dijadikannya kereta api sebagai sarana transportasi maka semakin banyak orang-orang pribumi memilih kereta api untuk memudahkan kegiatan sehari-hari. Meskipun tak dapat dipungkiri bahwa penggunaan kereta api antara golongan pribumi dan golongan masyarakat eropa tetap ada perbedaan dari segi fasilitas dalam kelas-kelas tertentu, yakni kelas I, II dan III. Kereta penumpang dibagi ke dalam kelas-kelas berbeda, diantaranya: Kereta Kelas I atau seri A, Kereta Kelas II atau seri B, lalu Kereta Kelas III atau seri C. Khusus untuk rakyat kecil penduduk bumi putera, dipasang tiga garis yang membujur sejajar dengan kereta, kemudian diberi papan bertuliskan *Inlander*. Masyarakat bumi putra tidak diperkenankan menggunakan kelas I atau seri A meskipun mereka mampu membayarnya. Perbedaan ini mengacu pada pembagian kelas sosial oleh Kolonial Belanda.



**Gambar 5. Suasana Stasiun Prabumulih ketika menaikan dan menurunkan penumpang (tropenmuseum.nl)**

Namun diluar dari ketiga kelas tersebut, terdapat kelas lain diantaranya: Kelas D untuk bagasi barang, Kelas E untuk kereta makan, Kelas F untuk para pedagang yang akan ke pasar, pada kereta api penumpang (Ratnawati, 2015). Stasiun merupakan tempat terpenting dalam penggunaan jasa kereta api sebagai lokasi pemberhentian kereta api untuk menurunkan dan menaikan penumpang, lalu mengangkut barang atau hewan serta tempat kereta api bersilang. Semua kegiatan tersebut berada dalam penguasaan seorang kepala stasiun yang bertanggung jawab sepenuhnya mengenai perjalanan kereta api (Purwanto, 2008). Beberapa bangunan stasiun yang ada di Sumatera Selatan diantaranya Stasiun Kertapati yang dikategorikan sebagai stasiun besar, sedangkan Stasiun Prabumulih, Stasiun Muara Enim, Stasiun Lahat, Stasiun Tebing Tinggi, dan Stasiun Lubuklinggau dikategorikan sebagai stasiun sedang. Semua stasiun tersebut masih beroperasi hingga saat ini dan termasuk kategori stasiun besar mengingat tingkat kebutuhan manusia dalam penggunaan kereta api. Di sepanjang stasiun sebagai lokasi pemberhentian kereta api, para pegawai pemerintah, pegawai swasta, pedagang, buruh dan lainnya menjadikan kereta api sebagai transportasi jarak dekat ketika pulang dan pergi. Di dekat stasiun kecil, biasanya terdapat pasar-pasar bagi para pedagang kecil. Pada hari-hari biasanya para pedagang ini datang berbondong-bondong ke stasiun-stasiun tersebut dengan membawa barang dagangannya. Biasanya para pedagang pria membawa barang-barang dengan cara dipikul, sedangkan para pedagang wanita membawa barang-barang gendongan maupun dipikul di atas kepala.

## **2. Angkutan Barang**

Perhatian pemerintah Kolonial Belanda terhadap Sumatera Selatan semakin kuat. Bahkan sejak dikeluarkan Undang-Undang Agraria 1870 telah merangsang kaum kapitalis Belanda untuk melebarkan sayapnya hingga ke luar Pulau Jawa. Dalam kaitan ini, Karesidenan Palembang dan daerah lain disekitarnya merupakan daerah yang sangat luas

untuk dijadikan lahan perkebunan terutama tanaman karet. Apabila dibandingkan dengan daerah-daerah lain, wilayah Palembang ini memiliki prospek yang baik untuk keperluan eksploitasi di masa-masa mendatang. Prospek ini salah satunya ditemukannya biji timah di Pulau Bangka tahun 1710, kemudian baru dilakukan penambangan timah tahun 1860 oleh perusahaan Belanda *Billiton Maatschapij* (Abdullah, 1984).

Penemuan biji timah di Pulau Bangka ini turut menjadikan kereta api untuk kepentingan pengangkutan barang. Namun rel kereta api dibangun relatif lebih kecil dan lebih pendek jika dibandingkan dengan ukuran rel kereta api yang ada di Sumatera dan Jawa. Rel yang lebih kecil dan pendek ini menggunakan mode lepas pasang untuk memudahkan para pekerja tambang menjangkau lokasi tambang timah. Oleh sebab itu, kereta api menjadi media penghubung proses produksi hingga proses distribusi angkutan barang hasil olahan timah menuju tempat berlabuhnya kapal dan dibawa ke luar Pulau Bangka (Fahrozi, 2018). Selain itu, di daerah Tanjung Enim tepatnya di Bukit Asam telah ditemukan tambang batu bara pada tahun 1891. Proyek tambang ini turut dibangun pula jalur kereta api dari Tanjung Enim menuju Muara Enim tahun 1919 sebagai sarana angkutan batu bara yang dibawa ke Kertapati, Palembang dan Lampung (Abdullah, 1984). Sebagai catatan, tambang batu bara Bukit Asam pada tahun 1930 mampu mendatangkan penghasilan sebesar 5 juta gulden dengan produksi batunya sebanyak 413.762 ton pertahun (Santun, 2010).



**Gambar 6. Lokomotif Kereta Api membawa muatan gerbong Batu Bara ke Kertapati tahun 1928 (tropenmuseum.nl)**

Hal ini sangat menguntungkan Belanda dipasaran Internasional ditambah barang-barang hasil bumi di Hindia Belanda sangat mahal apabila masuk pasaran Eropa. Pengangkutan hasil bumi melalui kereta api turut dilakukan oleh Belanda dalam memenuhi kegiatan eksploitasi di Sumatera Selatan, terutama hasil-hasil perkebunan seperti Karet, Lada, Sawit, Cengkeh dan Pala. Hasil-hasil perkebunan tersebut kebanyakan diperdagangkan di pasaran luar negeri dengan pelabuhan di Batavia sebagai pintu utamanya. Sehingga jalur

kereta api dipilih sebagai sarana angkut transportasi darat dari wilayah pedalaman yang diangkut sepanjang Lubuklinggau, Lahat, Muara Enim, Prabumulih lalu ke Kertapati. Kemudian dari Kertapati di Palembang menuju ke Tanjung Priok di Batavia melewati laut (Santun, 2010). Dalam memenuhi kebutuhan, angkutan barang pada kereta api memerlukan banyak gerbong kereta. Hal ini karena barang-barang yang diangkut berjumlah besar dan beraneka ragam. Bentuk gerbong harus disesuaikan dengan muatan yang diangkut. Diantara beberapa gerbong tersebut yakni:

- a) Gerbong G untuk memuat barang-barang dan pintu tertutup.
- b) Gerbong H untuk barang-barang berupa batangan atau panjang.
- c) Gerbong V untuk binatang ternak.
- d) Gerbong Z untuk pasir.
- e) Gerbong K untuk memuat minyak seperti bensin dan lain-lain.

Tipe-tipe gerbong di atas semuanya milik pemerintah (SS), tetapi ada pula gerbong-gerbong barang dimiliki oleh swasta (Ratnawati, 2015).

### **Kesimpulan**

Pembangunan jalur kereta api di Sumatera Selatan dimulai tahun 1914 dengan rute awal Kertapati, Palembang. Dengan dilatarbelakangi jumlah produksi hasil alam semakin meningkat seperti perkebunan, pertanian, hasil alam dan lain-lain maka sarana transportasi sebagai daya angkut barang membutuhkan jumlah yang lebih besar dan dapat memotong waktu pengiriman ke kota. Rute akhir pembangunan jalur kereta api di Sumatera Selatan berada di Lubuklinggau yang selesai dibangun tahun 1933. Mengingat Lubuklinggau sebagai ibukota *Onder Afdeeling Moesie Oeloe* yang memiliki perkebunan karet Belalau, perkebunan Sawit di Teman, dan persawahan di Tugumulyo. Selain berfungsi untuk mengangkut hasil bumi. Pada perkembangan selanjutnya kereta api juga menjadi moda transportasi bagi penumpang di keresidenan Palembang. Adanya moda transportasi ini membuat aktivitas masyarakat lebih memilih kereta api dibandingkan transportasi lainnya.

Penelitian ini masih memerlukan kajian-kajian sejarah yang deskriptif, pembahasan dalam penelitian ini dapat berlanjut pada peneliti-peneliti baik yang ada di ranah universitas, institut bahkan sekolah tinggi. Sehingga siapapun dapat mengkaji lebih luas dengan urgensi yang sangat mendalam tentang sejarah kereta api di Sumatera Selatan. Selanjutnya, SPenelitian ini diharapkan menjadi rujukan referensi tentang sejarah kereta api di Sumatera Selatan. Keterbatasan dalam penelitian ini hanya terletak pada aspek sumber primer maupun sekunder. Namun dengan sumber-sumber yang didapat dalam penelitian ini cukup membuat khalayak umum mengetahui secara luas tentang sejarah kereta api di Sumatera Selatan.

**Daftar Pustaka**

- Abdullah, M. (1984). *Kota Palembang sebagai Kota Dagang dan Industri*. Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Anonim. (1925). *Boekoe Peringatan dari Staatsspoor en Tramwegen di Hindia Belanda 1875-1925*. Topografische Inrichting Weltevreden.
- Cahyo, D. N. (2016). Perkembangan Transportasi Kereta Api Di Kabupaten Lamongan tahun 1899 – 1932. *Avatara*, 5(1).
- Fahrozi, M. N. (2018). Rel Kereta Api dan Dinamika Tambang Timah Masa Lalu di Pulau Bangka: Kajian Arkeologi Industri. *Siddhayatra*, 23(2).
- Hartono. (2012). *Lokomotif dan Kereta Rel Diesel di Indonesia*. PT. Ilalang Sakti Komunikasi.
- Novita, A. (2013). Stasiun-Stasiun Kereta Api di Sumatera Selatan. *Siddhayatra*, 18(2).
- Nurhayati, Y. (2014). *Sejarah Kereta Api Indonesia*. CV Rizki Mandiri.
- Panji, K. A. ., & Suriana, S. (2014). Sejarah Karesidenan Palembang. *Tamaddun*, 14(2).
- Prayogo, Y. B., Prabowo, Y. S., & Radityo, D. (2017). *Kereta Api Indonesia: Sejarah Lokomotif Uap*. Jogja Bangkit Publisher.
- Purwanto, E. (2008). Kajian Arsitektural Stasiun NIS. *Jurnal Ilmiah Perancangan Kota Dan Permukiman*, 7(2).
- Pusat Penelitian Sejarah dan Budaya. (1978). *Sejarah Daerah Bengkulu*. Pemerintah Provinsi Bengkulu.
- Ratnawati, Y. (2015). Perkembangan Perkeretaapian Pada Masa Kolonial Di Semarang Tahun 1867-1901. *Journal of Indonesian History*, 3.
- Ravico, & Susetyo, B. (2020). *Merekonstruksi Sejarah Sub Komandemen Sumatera Selatan : Studi Historis terhadap Koleksi Museum Subkoss Garuda Sriwijaya*. 20(1), 1–14. <http://jurnal.radenfatah.ac.id/index.php/tamaddun/article/view/5744>
- Reid, A. (2011). *Menuju Sejarah Sumatera: Antara Indonesia dan Dunia*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia: KITLV.
- REITSMA. (1933, July). SPOOR- EN TRAMWEGEN: 14-DAAGSCH TIJDSCHRIFT VOOR HET SPOOR- EN TRAMWEGWEZEN IN NEDERLAND EN INDIË. *Nederland Indie*.
- ROMBURGH, V., WENT, & BUSSY, D. (1933, May 31). DE INDISCHE MERCUUR: Weekblad voor Handel, Landbouw, Nijverheid en Mijnwezen in Nederlandsch Oost- en West-Indië. *Nederland Indie*.
- Santun, D. I. M. M. (2010). *Iliran dan Uluan: Dinamika dan Dikotomi Sejarah Kultural Palembang*. Eja Publisher.
- Suwandi. (2009). *Peran dan Fungsi Kereta Api di Sumatera Selatan bagi Masyarakat dari Masa ke Masa*. tidak diterbitkan.
- Wawancara Suwandi. (2019). *Wawancara Suwandi*.