

Perkembangan Transportasi Kereta Api sebagai Penunjang Industri Perkebunan di Keresidenan Lampung 1830-1933 / Aliza Oktaviani, Sufi Sopan Mahdi, Valensy Rachmedita

Perkembangan Transportasi Kereta Api sebagai Penunjang Industri Perkebunan di Keresidenan Lampung 1830-1933

Aliza Oktaviani, Sufi Sopan Mahdi, Valensy Rachmedita

Pendidikan Sejarah, FKIP, Universitas Lampung

Email: aliza.oktaviani304619@students.unila.ac.id,

sufi.sopan305119@students.unila.ac.id,

valensy.rachmedita02@fkip.unila.ac.id

Abstract

Lampung Residency is one of the main export commodity producing areas in the Dutch East Indies. Plantation became the mainstay of Lampung's economy during the colonial period. Pepper, rubber, copra, coffee, and tobacco are commodities that support the development of the economy and trade in Lampung. Over time, the Dutch colonial government continued to make improvements in its colonies, one of which was the improvement of infrastructure such as the construction of railroads to support plantation industry on economic activity and trade in the residency of Lampung 1830-1933. This study looks at the economic policy of the colonial government towards the plantation industry and improving infrastructure in the residency of Lampung as its colony. The methodology used in this study is a historical method using in-depth analysis of source literature. The results showed that the development of plantations in Lampung could not be separated from the various policies and regulations implemented by the Dutch colonial government. The transportation arrangements in the Lampung residency previously contained river routes, such as rivers, but the function of the Tulang Bawang River as a trade transportation route was decreasing along with the construction of the East Sumatran highway and the construction of the Teluk Betung Palembang railway. The construction of the railway line in the residency of Lampung was developed by a railway company named Zuid Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS) which connects the railway lines in the South Sumatra and Lampung regions.

Keywords: Railway, Plantation, Lampung Residency

Pendahuluan

Perkebunan merupakan sektor utama penunjang ekonomi Keresidenan Lampung pada masa penjajahan Hindia-Belanda. Komoditas seperti Lada, karet, kopra, kopi, dan tembakau merupakan komoditas utama di sektor perkebunan di Lampung. Penjajahan kolonial belanda di Lampung berperan vital sebagai penyalur sumber daya alam bagi pembangunan ekonomi Hindia Belanda. Berdasarkan tulisan J.W.J. Wellan, Lampung pada waktu itu merupakan penghasil utama lada, kemenyan, kopi, hasil hutan, kopra dan rotan.¹

Abad ke-18 adalah kekuatan pendorong di balik perkembangan kapitalisme Belanda, yang sangat mempengaruhi berfungsinya pemerintahan kolonial di wilayah jajahannya, Hindia Belanda. Lingkungan politik dan ekonomi juga berubah, didorong oleh industri dan kapitalis yang berkuasa di Belanda.

¹ Wellan, J.W.J, *Zuid Sumatra: Economist Overzicht*. (Wageningen: H.Veenman & Zonen, 1932). 223.

Implementasi kebijakan Hukum Tanah tahun 1870 memiliki konsekuensi politik dan ekonomi, dan juga berlaku untuk koloninya, Hindia Belanda. Kartodirjo menjelaskan, penerapan undang-undang ini berdampak besar, dengan semua kegiatan ekonomi, terutama perkebunan dan pertambangan di wilayah kolonial, dijadikan komoditas ekspor. Dengan berkembangnya perkebunan dan pertambangan, pemerintah kolonial Belanda memunculkan ide untuk membangun sarana transportasi darat berupa jalur kereta api untuk menunjang kegiatan ekonomi di wilayah jajahannya.²

Ketika memasuki abad ke-20 pulau Sumatera mendapatkan perhatian lebih dari pemerintah kolonial Belanda tidak terkecuali di wilayah keresidenan Lampung. Perkembangan pesat di bidang ekonomi merupakan daya tarik utama yang di pancarkan oleh pulau yang menjadi bekas wilayah kerajaan Sriwijaya tersebut. Perkembangan dalam bidang ekonomi juga ditunjang dengan kehadiran perusahaan-perusahaan Eropa.³

Secara umum, transportasi adalah tindakan pemindahan barang tertentu dari suatu daerah asal ke suatu daerah tertentu dengan menggunakan sarana dan prasarana penunjang. Oleh karena itu, pembangunan proyek kereta api di Pulau Sumatera khususnya Lampung sebagai sarana transportasi merupakan upaya pemerintah Belanda untuk mentransfer kekayaan Hindia Belanda untuk kemudian diperdagangkan di pasar internasional. Hal ini terlihat jelas dari catatan perbaikan dan pembangunan sarana transportasi di Lampung pada masa penjajahan.

Dari pemaparan diatas, maka yang dibahas dalam artikel ini adalah bagaimana kereta api menjadi transportasi penunjang pada industri perkebunan yang berlangsung selama pemerintah kolonial belanda di wilayah keresidenan lampung 1830-1927. Artikel ini juga akan membahas kondisi perkebunan, latar belakang penggunaan moda transportasi kereta api serta perkembangan transportasi kereta api di wilayah keresidenan Lampung. Hal ini bertujuan agar pembaca mengerti mengenai tinjauan historis moda transportasi kereta api sebagai penunjang industri perkebunan di wilayah keresidenan lampung 1830-1927.

Metode Penelitian

Dalam penyusunan artikel ini, penulis akan menggunakan pengumpulan dan analisis data dari metode penelitian kepustakaan. Tinjauan Pustaka adalah penelitian yang didukung oleh pengumpulan informasi dan data dengan berbagai bahan yang tersedia seperti dokumen, buku, majalah, cerita sejarah, dll. Tinjauan

² Ratnawati, Yusi. "Perkembangan Perkeretaapian Pada Masa Kolonial Di Semarang Tahun 1867-1901," *Journal Of Indonesian History* 3. No. 2 (2015) : 66.

³ Kristian, Yuli. "Politik Ekonomi Belanda Terhadap Lampung Pada Tahun 1800-1942," *Thesis*. (2019) : 170.

pustaka ini mengkaji beberapa penelitian sebelumnya dengan jenis yang sama untuk dijadikan sebagai landasan teoritis untuk masalah yang penulis selidiki.⁴

Sejarah sebagai ilmu membutuhkan metode. Metode sejarah atau metode penelitian sejarah dapat dikemukakan oleh Garraghan dalam buku Wasino dan Hartatik, yaitu: Rangkuman yang sistematis tentang prinsip-prinsip dan kaidah-kaidah untuk mengumpulkan, mengevaluasi atau menelaah secara kritis sumber-sumber sejarah dan menyajikan hasil-hasilnya (biasanya dalam teks) tentang hasil yang diperoleh.⁵ Studi ini memanfaatkan metode historiografi dalam penulisannya. Menurut Subekti (2012) historiografi dalam sejarah dapat diartikan sebagai langkah akhir dalam proses penulisan sejarah. Dalam historiografi terdapat penyusunan hasil temuan-temuan yang diperoleh dalam sebuah penelitian atau dapat disebut juga sebagai usaha dalam merekonstruksi Sejarah.⁶

Dalam penelitian kali ini penulis menyusun bahan-bahan sejarah yang sudah didapatkan dari jurnal artikel, buku serta arsip foto sejarah mengenai Transportasi Kereta Api Sebagai Penunjang Industri Perkebunan Di Wilayah Keresidenan Lampung 1830-1933.

Hasil dan Pembahasan

Kondisi Perkebunan di Keresidenan Lampung 1830-1870

Kondisi perkebunan di Lampung rentang waktu tahun 1830-1870 sangatlah kompleks. Jauh sebelum kedatangan pemerintah kolonial Belanda di Lampung, komoditi lada di Lampung sudah mendapatkan perhatian yang besar dari berbagai penguasa kala itu seperti kesultanan Banten dan juga VOC. Wilayah Lampung merupakan wilayah yang diperebutkan oleh dua kesultanan besar yakni kesultanan Banten dan kesultanan Palembang, keduanya memiliki pengaruh terhadap perkembangan perkebunan lada di tanah Lampung sebelum masuknya pemerintah kolonial. Kedatangan VOC merupakan langkah awal dimonopolinya perdagangan lada di Lampung.

Setelah kemitraan bisnis VOC bangkrut, perdagangan lada diambil alih oleh pemerintah kolonial Belanda. Pusat pemerintahan kolonial Belanda di Lampung terletak di Tulang Bawang sekaligus tempat produksi utama perkebunan lada. Selama pelaksanaan Kebijakan *cultuurstelsel* (1830-1870), pemerintah Hindia Belanda mengharuskan petani lada untuk menjual hasil panennya kepada pemerintah Belanda melalui sistem patriarki. Juga melalui para kepala marga

⁴ Mirzaqon, Abdi & Purwoko Budi. "Studi Kepustakaan Mengenai Landasan Teori Dan Praktik Konseling *Expressive Writing*," *Jurnal BK UNESA* 8. no 1. (2018) : 4.

⁵ Wasino & Hartatik, Endah Sari. *Metode Penelitian Sejarah: dari Riset hingga Penulisan* (Bantul : Magnum Pustaka Utama, 2018) : 11.

⁶ Subekti, Slamet. "Tinjauan Kritis Terhadap Kecenderungan Historiografi Indonesia Masa Kini" *Humanika* 15. no 9 (2012) : 2.

tersebut, pemerintah Hindia Belanda memperoleh lada, yang kemudian dijual di pasar internasional.⁷

Pemberlakuan kebijakan tanam paksa tidak terlepas dari dampak yang dialami oleh Pemerintahan Belanda yang harus membiayai dana perang di negeri Belanda maupun di tanah jajahannya sendiri. Oleh karena itu, untuk menutupi kerugian diperlukan sebuah regulasi yang bisa memberikan laba bagi pihak Belanda sampai pada hasilnya tercetuslah kebijakan *Cultuurstelsel*. Di sisi lain pemberlakuan kebijakan tanam paksa ini dirasa sangat memberatkan pihak pribumi yang salah satunya merupakan para petani di wilayah Lampung. Berbagai perlawanan rakyat terus di wilayah keresidenan Lampung yang salah satunya dilakukan oleh Radin Imba II dan para pasukannya.⁸

Dalam sistem Tanam Paksa, para petani diwajibkan untuk menjual sekaligus menyerahkan hasil perkebunannya sebagai dalih pembayaran pajak ke pihak pemerintah Hindia-Belanda. Hampir semua lapisan masyarakat di keresidenan Lampung terlibat dalam pelaksanaan sistem Tanam Paksa ini. Dalam hal ini jenjang bertugas memanen hasil pertanian, sebagai imbalannya pemerintah Belanda membayar upah. Pada awal kebijakan pertanian, pemerintah Belanda memprioritaskan menanam produk-produk berkualitas tinggi seperti teh, tebu, nila, kopi, dan tembakau di daerah yang tanahnya subur.⁹

Tabel 1. Luas Tanah Dan Jenis Tanaman Utama Yang Ditetapkan Untuk Ditanam Pada Masa Tanam Paksa Tahun 1833.

Jenis Tanaman	Luas Tanah (Dalam Bahu)
Tebu	32, 722
Nila	22,141
Teh	324
Tembakau	286
Kayu Manis	30
Kapas	5

Sumber: Boeke, JH : 1983. *Perkapitalisme di Asia*¹⁰

Sejarah awal perkembangan alat transportasi kereta api dimulai dengan diperkenalkannya lokomotif pertama di tahun 1829. Pada tahun 1840 timbul

⁷ Afwan, Bakhtiar. "Dampak Kebijakan Tanam Paksa (1830) Terhadap Keadaan Sosial Dan Perdagangan Lada Di Lampung Tahun 1830-1865," *Jurnal JEJAK : Pendidikan Sejarah & Sejarah* 1. no. 2 (2021) : 58

⁸ Afwan, 61.

⁹ Masroh, Laelatul. "Perkebunan dan Perdagangan Lada di Lampung Tahun 1816-1942," *Jurnal Sejarah dan Budaya* 9. no.1 (2015) : 70

¹⁰ Boeke, J.H. *Perkapitalisme di Asia*. (Jakarta : Suara Harapan,1983) :

permasalahan mengenai pembangunan jalan kereta api yang diusulkan oleh pejabat tinggi pemerintah Hindia Belanda, salah satunya adalah van Der Wijk. Ia menilai jika pembangunan jalur kereta api dilakukan di Pulau Jawa, akan berdampak baik bagi pemerintah Belanda di bidang ekonomi, militer, dan social karena tempatnya yang dinilai sangat strategis.¹¹ Pengusulan pembuatan jalur rel kereta api tentu saja berdampak pada aktivitas ekonomi di industry perkebunan tidak terkecuali di wilayah keresidenan lampung. Dengan demikian, pendistribusian hasil perkebunan dapat menghubungkan antar wilayah lainnya secara lebih efektif dan efisien.

Latar Belakang Penggunaan Transportasi Kereta Api di Wilayah Keresidenan Lampung

Peralihan Transportasi Jalur Sungai ke Kereta Api

Munculnya kolonialisme Eropa yang dimulai pada abad ke-16 di Asia Tenggara tidak semata-mata menghilangkan budaya yang sudah ada sebelumnya di kawasan tersebut, salah satunya adalah praktik perdagangan dengan cara tradisional, transportasi air di sungai-sungai besar. Bahkan orang Eropa menggunakan transportasi sungai untuk memperluas pengaruh politik dan ekonomi mereka ke pedalaman. Orang Eropa juga menggunakan jalur sungai sebagai jalur transportasi utama selain perdagangan dari abad ke-17 hingga ke-20.

Sungai Tulang Bawang adalah salah satu sungai yang berperan penting dalam sejarah kegiatan perdagangan di pulau Sumatera. Sungai Tulang Bawang yang terletak di pesisir tenggara Pulau Sumatera menjadi saksi pertempuran penting dalam sejarah perdagangan rempah-rempah, khususnya perdagangan lada, sejak zaman Kerajaan Banten pada abad ke-16 hingga saat ini. Terakhir, dari masa penjajahan Belanda hingga awal abad ke-20¹²

Wilayah Tulang Bawang merupakan salah satu sentra budidaya lada Kesultanan Banten, sehingga Sungai Tulang Bawang menjadi salah satu kendaraan utama dalam perdagangan rempah-rempah di Asia Tenggara. Pada akhir masa keruntuhannya, kerajaan mengubah wilayah dari Lampung sampai Palembang di bagian barat Hindia Belanda menjadi salah satu sentra produksi lada. Oleh karena itu, Sungai Tulang Bawang menjadi sumber penting jalur perdagangan ini.

Dalam bidang politik, Sungai Tulang Bawang berperan penting dalam hubungan antara Banten, Palembang, Belanda dan Inggris, terutama sejak abad ke-17 hingga pertengahan abad ke-19. Periode 1684 hingga 1914 adalah masa awal

¹¹ Ashari, Eko. "Jalur Kereta Api Yogyakarta-Srandakan: Kepentingan Kolonial Dan Dampak Ekonomi Pada Masyarakat Sekitar (1895-1930)," *Mozaik : Kajian Ilmu Sejarah* 11. no 1 (2020) : 70.

¹² Ariwibowo, Gregorius Andika. "Sungai Tulang Bawang Dalam Perdagangan Lada Di Lampung Pada Periode 1684 Hingga 1914,," *Jurnal Masyarakat & Budaya* 19, No. 2 (2017) : 54.

Belanda menguasai Tulang Bawang hingga pembangunan jalur kereta api antara Teluk Betung, Lampung dan Prabumulih, Palembang pada tahun 1914.¹³

Setelah Gubernur Jenderal Hindia Belanda membebaskan Besluit pada tahun 1902, tepatnya pada tanggal 16 Februari pemerintah kolonial Hindia Belanda menetapkan kebijakan, yaitu membangun perlintasan kereta api. Teluk Betung di Lampung dengan Palembang di Sumatera Selatan.¹⁴

Pelaksanaan penjajahan oleh pemerintah kolonial di Lampung pada tahun 1905, ketika kebijakan politik etis diberlakukan, memiliki dampak penting terhadap pertumbuhan dan pembangunan ekonomi di wilayah Lampung. Berbagai cara telah diberikan kepada para pendatang untuk membuka lahan hutan untuk pembangunan ekonomi di daerah Lampung itu sendiri.

Kebijakan Transmigrasi yang dilakukan oleh pemerintah colonial Belanda ini membawa angin segar bagi sejarah perkembangan ekonomi di wilayah keresidenan Lampung di dekade pertama abad ke-20. Wilayah ini menjadi salah satu sumber pemasukan bagi Belanda yang di sebabkan oleh dibukanya lahan-lahan perkebunan yang baru. Pelaksanaan Transmigrasi juga menjadi pemicu munculnya dan berkembangnya kota-kota baru di kawasan pemukiman Lampung, seperti Pringsewu, Bagelen, Metro dan Wonosobo. Sistem jalan yang menghubungkan kota-kota ini dengan kawasan Teluk Betung yang berkembang dengan baik telah mengubah geografi wilayah Lampung yang sebelumnya hanya didasarkan pada keberadaan dan fungsi Sungai.¹⁵

Fungsi Sungai Tulang Bawang sebagai jalur pelayaran niaga berkurang dengan dibangunnya Jalan Tol Sumatera Timur dan pembangunan Kereta Api Teluk Betung-Palembang. Sebelumnya, pada abad ke-19, Sungai Tulang Bawang merupakan jalur pelayaran utama perdagangan lada di selatan Sumatera. Alasan mendasar dimulainya proyek pembangunan kereta api ini sebagai pertumbuhan ekonomi dan bisnis di wilayah *Zuid Sumatera*. Sumber daya alam seperti minyak bumi, lada, terpentin, kopra, tembakau, kopi, karet, gaharu dan kakao sebagai sumber daya ekonomi penting di wilayah Zuid Sumatera, yang terdiri dari tiga wilayah pemukiman yaitu Lampung, Palembang dan Bengkulu.¹⁶

Perkembangan Kereta Api sebagai Penunjang Jalur Transportasi Perkebunan Lada di Lampung

¹³ Perquin, B.L.M.C. *Nederlandsch Indische staatsspoor-en tramwegen*. (Amsterdam: Bureau Industria, 1921) : 54.

¹⁴ Kolonien, Department van. *Spoorwegverkenning in Zuid Sumatra*. (Batavia: Javasche Boekhandel & Drukkerij, 1904) : 1

¹⁵ Ariwibowo, Gregorius Andika, 336.

¹⁶ Kolonien, Department van. 2-3.

Proyek kereta api sebagai moda transportasi adalah upaya Belanda guna mengeksploitasi hasil bumi Indonesia yang diperuntukan sebagai komoditi ekspor pasar internasional. Hasil alam yang dihasilkan Indonesia antara lain hasil perkebunan, pertanian, hutan dan pertambangan mineral. Motivasi muncul ketika jumlah barang yang diproduksi meningkat, tetapi aktivitas pengangkutan atau pemindahan hasil bumi yang berasal dari daerah pedalaman menuju kota yang menjadi tempat pengepulan yakni pelabuhan mengalami kendala. Kendala yang dimaksud disini adalah mengenai efisiensi waktu yang dibutuhkan sangatlah lama. Pembangunan jalur kereta api ini merupakan kebutuhan mendesak yang dimaksudkan untuk mempermudah pemindahan bahan mentah hasil perkebunan dan pertambangan ke tempat pengumpulan seperti pelabuhan yang selanjutnya di ekspor ke pasar internasional.¹⁷

Gambar 1. Kereta Api di Teluk betung



Sumber: Koleksi Digital Leiden Universiteit Library, diakses dari <http://hdl.handle.net/1887.1/item:711523>

Di pulau Jawa, Sumatera dan Sulawesi oleh pemerintahan kolonial Belanda dikembangkan jalur transportasi darat berupa jalur kereta api. Di pulau Sumatera, SS memiliki cabang antara lain *Staatspoorwegen ter Sumatera Westkust* di Sumatera Barat, *Atjeh Staatspoorwegen* di Aceh, , *Deli Spoorweg Maatchappij* di Sumatera Utara dan *Zuid Sumatera Staatsspoorwegen* di Sumatera Selatan.¹⁸

Proyek jalur kereta api yang digagas oleh pemerintahan kolonial Belanda sedang berlangsung di pulau sumatera termasuk sumatera utara dimulai pembangunannya pada tahun 1886 dan selesai pada tahun 1937, pembangunan jalur

¹⁷ Cahyo, Dedi Nur. "Perkembangan Transportasi Kereta Api Di Kabupaten Lamongan tahun 1899 – 1932," . *Jurnal Avatara* 5. no. 1 (2017) : 1403.

¹⁸ Prayogo, Y.B. Dkk. *Kereta Api Indonesia: Sejarah Lokomotif Uap* (Jogja : Bangkit Publisher, 2017).

kereta api di Sumatera Barat dimulai pada tahun 1891 hingga tahun 1921, dan yang paling akhir dibangun adalah regional Sumatera bagian Selatan yang dimulai dari tahun 1914 dan selesai pada tahun 1933.

Pembangunan jalur kereta api di bagian selatan Sumatera didasarkan pada keberhasilan pemerintah kolonial dalam membuka dan mengembangkan industri kopi, karet dan kelapa sawit di daerah tersebut. Pembukaan dan pengoperasian Tambang Batubara Bukit Asam di Tanjung Enim juga telah mendorong Pemerintah Hindia Belanda untuk membuat jaringan transportasi yang menghubungkan wilayah pertambangan dan perkebunan dengan pelabuhan di wilayah tersebut, untuk menggerakkan produksi produk dan perkebunan yang lebih efisien di Wilayah Sumatera Selatan. Maka, pada tahun 1903, sebuah usulan waralaba berjudul *Rapport der Spoorwegwerken Midden in Zuid Sumatra* diajukan oleh Ir. Proposal dan pengajuan K.J.A. Ligetvoet.¹⁹

Zuid Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS) memiliki wilayah operasi yaitu Sumatera Selatan dan Lampung, dan kantor pusatnya berlokasi di Bandar Lampung. Pembangunan jalur kereta api sebagai moda transportasi darat yang berfungsi untuk mengangkut hasil alam dari perkebunan dan tambang batubara yang melimpah. Dalam buku Broersma (1916), dijelaskan bahwa sebelum dimulainya proyek pembangunan kereta api di Lampung, pemerintah Hindia Belanda terlebih dahulu mensurvei dan melakukan penelitian terkait tanah guna untuk mendapatkan informasi lebih lanjut tentang kemungkinan pengembangan pertanian di masa depan di sekitar rute yang diadopsi. Dijelaskan lebih lanjut masyarakat Lampung mengangkut hasil bumi perkebunannya seperti lada dengan menggunakan gerobak yang di tandu oleh lembu atau sapi. Kapasitas yang dapat dimuat tidak lebih dari 4 pikul hasil kebun dengan jarak tempuh kurang lebih 40 Km. hal tersebut merupakan hal yang mendasari dalam pembangunan transportasi kereta api di Lampung (1916).²⁰

Setelah dikeluarkannya Besluit oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda di tahun 1902 tepatnya pada tanggal 16 Februari, pemerintah kolonial Hindia Belanda menetapkan sebuah kebijakan yakni proyek pembangunan jalur KA Sumatera Selatan (*Zuid Sumatra*) sebagai penghubung Teluk Betung di Lampung dengan Palembang di Sumatera Selatan.²¹ *Zuid Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS)* didirikan untuk melayani pembangunan perkeretaapian untuk keperluan transportasi jalan

¹⁹ Ravico, R & Susetyo, 70

²⁰ Broesma, R. *De Lampongsche Districten*. (Batavia : Javasche Boekhandel & Drukkerij, 1916) : 253.

²¹ Ariwibowo, Gregorius Andika. "Aktivitas Ekonomi dan Perdagangan di Keresidenan Lampung Pada Periode 1856 Hingga 1930," *Jurnal Patanjala* 10. no 2 (2018) : 342.

raya dan berfungsi sebagai transportasi hasil alam dan tambang batubara yang lebih efisien, baik dari segi biaya maupun waktu. Jalan dari Kertapati ke Prabumulih sepanjang 78 km dibangun pada tahun 1914, namun sebelumnya dibangun jalur kereta api yang lebih pendek yang menghubungkan pelabuhan Panjang dengan kota Tanjung Karang di Lampung kemudian berlanjut ke Prabumulih dan berakhir setelah kurang lebih 10 tahun pengerjaan. tepatnya tahun 1924. Jalur terakhir pembangunan rel kereta api di Sumatera Selatan adalah di Lubuklinggau, selesai tahun 1933.

Usaha-usaha yang dilakukan oleh pemerintahan kolonial Belanda untuk meningkatkan keuntungan dari hasil eksploitasi mereka terhadap kekayaan alam di keresidenan Lampung menimbulkan dampak penting dengan hilangnya fungsi sungai di Lampung sebagai jalur aktivitas perdagangan. Kekayaan alam yang dimiliki oleh Daerah Tulang Bawang dengan Menggala sebagai kota dagang sangatlah besar. Ketergantungan terhadap transportasi sungai Tulang Bawang disadari oleh Pemerintah kolonial yang menganggap bahwa peningkatan pendapatan melalui jalur tidaklah besar. Pendistribusian barang dan pengangkutan hasil bumi dari Menggala menuju Teluk Betung menggunakan transportasi Kapal laut atau biasa disebut sebagai "ophir" memakan waktu dan memiliki batasan beban di atas kapal. Hal ini sangat tidak menguntungkan bagi Belanda, sehingga pemerintah kolonial pada waktu itu mengharapkan pembangunan jalan dan rel kereta api dapat meningkatkan pendapatan dan memperluas perkebunan, khususnya lada dari Tulang Bawang dan sekitarnya.²²

Ada beberapa tahapan dalam pembangunan Kereta Api *Zuid Sumatera*. Tahap pertama dalam proyek jalur kereta api di Sumatera meliputi pembangunan jalur kereta api antara Teluk Betung (Kediaman Lampung) dan Muara Enim (Kediaman Palembang). Jalur kereta api dari pelabuhan Panjang menuju Tanjung Karang merupakan jalur kereta api pertama yang dibangun di Lampung, kemudian dilanjutkan ke Prabumulih. Rute pembangunan kereta api Sumatra Selatan ini terselesaikan sepanjang 407 Km di tahun 1917. Pembangunan moda transportasi darat memiliki peranan yang penting terhadap perkembangan perkebunan yang ada di keresidenan Lampung dalam hal proses pendistribusian hasil perkebunan. Jalur kereta api menghubungkan antara kota-kota di Karesidenan Lampung, mulai dari pintu gerbang pulau Sumatera yaitu Pelabuhan Panjang, lalu ke Teluk Betung, Gunung Terang, Kota Bumi, dan Negeri Bumi Udik. Proyek jalur kereta api ini sebagian besar dilakukan oleh transmigran Jawa yang datang dan mendirikan koloni Lampung pada tahun 1905.

²² Ariwibowo, Gregorius Andika, 342.

Simpulan

Perkembangan perkebunan di Lampung tidak dapat dipisahkan dari berbagai macam kebijakan dan regulasi yang di terapkan oleh pemerintahan kolonial Belanda kala itu. Pada mulanya sungai Tulang Bawang merupakan jalur utama perdagangan lada di Lampung. Namun seiring dengan kesadaran pemerintah Hindia-Belanda yang menganggap jalur transportasi melalui sungai Tulang Bawang tidaklah efisien dan kemampuannya dalam membangun infrastruktur berupa jalur kereta api dan jalan raya menyebabkan fungsi dan eksistensi sungai Tulang Bawang berangsur-angsur menghilang. Pembangunan rel kereta api ini ditujukan untuk pertumbuhan ekonomi dan komersial di wilayah Sumatera Selatan, termasuk Lampung. Lada, kopi, kopra terpenting, tembakau, karet, kakao, gaharu dan minyak bumi merupakan sumber ekonomi penting di wilayah Sumatera bagian Selatan, dengan mencakup tiga daerah pemukiman, Lampung, Palembang dan Bengkulu.

Tahapan pembangunan jalur KA *Zuid Sumatera* meliputi beberapa tahap. Tahap pertama dalam proyek jalur kereta api di Sumatera meliputi pembangunan jalur kereta api antara Teluk Betung (Kediaman Lampung) dan Muara Enim (Kediaman Palembang). Jalur kereta api dari pelabuhan Panjang menuju Tanjung Karang merupakan jalur kereta api pertama yang dibangun di Lampung, kemudian dilanjutkan ke Prabumulih. Rute pembangunan kereta api Sumatra Selatan ini terselesaikan sepanjang 407 Km di tahun 1917. Pembangunan moda transportasi darat memiliki peranan yang penting terhadap perkembangan perkebunan yang ada di keresidenan Lampung dalam hal proses pendistribusian hasil perkebunan.

Perkembangan Transportasi Kereta Api sebagai Penunjang Industri Perkebunan di Keresidenan Lampung 1830-1933 / Aliza Oktaviani, Sufi Sopan Mahdi, Valensy Rachmedita

Daftar Sumber

Arsip

KITLV Leiden, Belanda. Circa 1940. *Trein van de Staatsspoorwegen in Zuid-Sumatra op het station te Oosthaven bij Teloekbetoeng*. Retrieved from: <http://hdl.handle.net/1887.1/item:711523>

Broesma, R. 1916. *De Lampongsch Districtien*. Batavia: Javasche Boekhandel & Drukkerij.

Perquin, B.L.M.C. 1921. *Nederlandsch Indische staatsspoor-en tramwegen*. Amsterdam: Bureau Industria.

Sevin, P. Levang & G. 1989. *80 Years of Transmigration in Indonesia*. Jakarta: Departemen Transmigrasi Biro Perencanaan.

Buku

Boeke, J.H. 1983. *Perkapitalisme di Asia*. Jakarta: Suara Harapan.

Hartatik, Wasino & Endah Sari. 2018. *Metode Penelitian Sejarah: dari Riset hingga Penulisan*. Bantul: Magnum Pustaka Utama.

J.W.J, Welan. 1932. *Zuid Sumatra : Economist Overzicht*. Wageningen: H.Veenman & Zonen.

Kolonien, Department van. 1904. *Spoorwegverkenning in Zuid Sumatra*. Batavia: Javasche Boekhandel & Drukkerij.

Prayogo, Y.B. 2017. *Kereta Api Indonesia: Sejarah Lokomotif Uap*. Jogja: Bangkit Publisher.

Jurnal

Ariwibowo, Gregorius Andika. 2018. "Aktivitas Ekonomi dan Perdagangan di Keresidenan Lampung Pada Periode 1856 Hingga 1930." *Jurnal Patanjala* 331-346.

Ariwibowo, Gregorius Andika. 2017. "Sungai Tulang Bawang Dalam Perdagangan Lada Di Lampung Pada Periode 1684 Hingga 1914." *Jurnal Masyarakat dan Budaya* 253-268.

Ashari, Eko. 2020. "Jalur Kereta Api Yogyakarta-Srandakan: Kepentingan Kolonial Dan Dampak Ekonomi Pada Masyarakat Sekitar (1895-1930)." *Mozaik : Kajian Ilmu Sejarah* 69-98.

Bakhtiar, Afwan. 2021. "Dampak Kebijakan Tanam Paksa (1830) Terhadap Keadaan Sosial Dan Perdagangan Lada Di Lampung Tahun 1830-1865." *Jurnal Jejak : Pendidikan Sejarah & Sejarah* 57-63.

Cahyo, Dedi Nur. 2017. "Perkembangan Transportasi Kereta Api di Kabupaten Lamongan 1899-1932." *Jurnal Avatara* 1402-1416.

Perkembangan Transportasi Kereta Api sebagai Penunjang Industri Perkebunan di Keresidenan Lampung 1830-1933 / *Aliza Oktaviani, Sufi Sopan Mahdi, Valensy Rachmedita*

Masroh, Laelatul. 2015. "Perkebunan dan Perdagangan Lada di Lampung Tahun 1816-1942." *Jurnal Sejarah dan Budaya* 64-78.

Purwoko, Abdi Mirzaqon & Budi. 2018. "Studi Kepustakaan Mengenai Landasan Teori Dan Praktik Konseling Expressive Writing." *Jurnal BK UNESA* 1-8.

R. Ravico, Berlian Susetyo. 2021. "Sejarah Pembangunan Jalur Kereta Api Sebagai Alat Transportasi Di Sumatera Selatan Tahun 1914-1933." *Jurnal Agasatya* 68-82.

Ratnawati, Yusi. 2015. "Perkembangan Perkeretaapian Pada Masa Kolonial Di Semarang Tahun 1867-1901." *Journal of Indonesian History* 66-69.

Subekti, Slamet. 2012. "Tinjauan Kritis Terhadap Kecenderungan Historiografi Indonesia Masa Kini." *Humanika* 1-8.

Tesis

Kristian, Yuli. 2019. "Politik Ekonomi Belanda Terhadap Lampung Pada Tahun 1800-1942." *Thesis* 1-240.