

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Istilah negara kepulauan atau *archipelagic state* sering didekatkan pada nama Indonesia. Secara geografis Indonesia merupakan negara laut terbesar di dunia. Luas wilayah lautnya 3,1 juta kilometer persegi, dengan panjang garis pantai 81.000 kilometer, di tengah laut tersebut ada 17.508 pulau besar dan kecil. Jadi, air merupakan unsur utama, kemudian darat (tanah).¹ Sejarawan Denys Lombard berpendapat bahwa laut yang tampaknya memisahkan, sebenarnya mempersatukan. Hubungan ekonomi dan kebudayaan lebih sering terjalin di antara pantai yang satu dengan pantai yang lain, daripada di antara suatu daerah dengan daerah lain.² Selat Sunda misalnya, menghubungkan daerah Lampung di bagian selatan Pulau Sumatera dan daerah Sunda di daerah barat Pulau Jawa. Hubungan antar pulau ini tentunya tidak dapat dipisahkan dengan alat transportasi laut.

Selain laut, di Indonesia juga mengenal transportasi sungai. Dalam sejarahnya, aktivitas ekonomi banyak dilakukan melalui sungai-sungai yang dapat dilayari sampai ke daerah pedalaman. Dalam prasasti Telang 904 M., misalnya, menunjukkan bahwa Sungai Bengawan Solo dimanfaatkan sebagai sarana transportasi air, serta sebagai tempat sebagian masyarakat bekerja.³ Sejarah mencatat

¹Abd. Rahman Hamid, *Sejarah Maritim Indonesia* (Yogyakarta: Ombak, 2013), h. 1.

²*Ibid.*, h. 4.

³Nur Efendi, "Peran Bengawan Solo pada Perekonomian Majapahit Abad XIV-XVI", dalam *Avatara*, Vol. II, No. 3, 2014, h. 263.

bahwa sungai merupakan tempat berawalnya peradaban.⁴ Sungai sebagai sumber kehidupan, sungai bermanfaat untuk berbagai kepentingan. Di samping untuk keseimbangan ekosistem alam, bagi manusia sungai bermanfaat untuk memenuhi kebutuhan rumah tangga, untuk kegiatan perekonomian, transportasi dan sebagainya.⁵

Terkonsentrasinya pembangunan di sekitar aliran sungai ditandai dengan banyak didirikannya pusat-pusat kegiatan masyarakat, terutama yang berkaitan dengan sektor perekonomian dan perindustrian. Hal ini semakin didukung oleh fungsi sungai sebagai sarana transportasi yang mengakomodasi kegiatan distribusi komoditas antar daerah sehingga banyak dibangun pelabuhan di sepanjang aliran sungai.

Sarana transportasi merupakan salah satu sarana perhubungan yang sangat penting dalam segala hal aktivitas manusia. Semakin berkembang sarana transportasi semakin mudah terjalin hubungan antar manusia. Sejak zaman-zaman purba mobilitas masyarakat telah terjadi. Perpindahan penduduk dari satu tempat ke tempat lain telah terjadi. Mobilitas penduduk ini diikuti juga oleh mobilitas barang yang dibawa oleh mereka. Oleh karena itu sarana transportasi sejak masa lampau telah dibutuhkan oleh manusia. Pada masa sekarang dimana mobilitas manusia dan barang sangat tinggi, dan terjadi bukan hanya di dalam suatu wilayah tetapi juga antar pulau dan bahkan antar negara, maka sarana transportasi memegang peranan yang sangat penting.

⁴Purnama Salura, dkk., "Identifikasi Fisik Arsitektur Kawasan Permukiman Etnis Tepi Sungai Musi Kota Palembang Berdasarkan Aspek Peraturan", (Bandung: LPPM Universitas Katolik Parahyangan, 2014), h. 3.

⁵Noftarecha Putra, "Kota Palembang sebagai Muara Sungai dan Bandar Dagang", (Palembang: Pendidikan Sejarah Universitas Sriwijaya, 2014), h. 1.

Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari.

Dalam sejarah perkembangannya, manusia selalu mengalami perubahan. Dalam beberapa hal manusia selalu dituntut untuk bisa bertahan hidup. Namun bukan hanya itu, manusia purba sampai manusia modern terus beradaptasi baik dengan lingkungan alamnya maupun dengan hubungan sesamanya. Terciptanya sistem teknologi, dengan dibuatnya peralatan untuk berbagai kebutuhannya dalam rangka untuk bertahan hidup, kini berubah sebagai alat untuk memudahkan manusia bertahan hidup dan menjalaninya, bahkan sebagai prestise dan gaya hidup. Teknologi dipahami sebagai segala sesuatu yang menyangkut cara-cara atau teknik memproduksi, memakai serta memelihara segala peralatan dan perlengkapan.

Alat transportasi yang awalnya menggunakan alas kaki dan tenaga binatang guna mencapai tempat tujuan, sejalan dengan laju perkembangan teknologi, beragam kendaraan diciptakan, sehingga udara, darat dan air semua terjamah. Berawal dari keingintahuan manusia terhadap lingkungannya dan mencari tempat yang dapat dihuni untuk memenuhi segala keinginannya, manusia menciptakan alat transportasi. Bahkan, demi hasratnya, bangsa Barat berlayar ke Timur. Keinginan untuk hidup dan hidup lebih mendorong terciptanya penjajahan dan penindasan terhadap yang lain.

Di Indonesia perkembangan transportasi mulai dirasakan setelah bangsa asing berdatangan ke Indonesia. Sebelumnya masyarakat Indoneasia hanya menggunakan sarana transportasi hewan seperti; kuda, lembu, dan sapi untuk melakukan perjalanan dari satu tempat ke tempat yang lain. Seiring

perkembangannya, transportasi di Indonesia mulai menggunakan alat gerobak yang beroda. Kemudian perkembangan transportasi Indonesia semakin maju ketika Indonesia mulai dikuasai oleh pemerintah Kolonial Belanda. Pada masa Belanda inilah menjadi tonggak awal penggunaan alat transportasi menggunakan mesin-mesin pengangkut.

Demikian halnya perkembangan transportasi di Palembang, yang merupakan daerah maritim. Palembang terletak pada kedua tepi Sungai Musi, kira-kira limabelas mil dari muaranya, dimana sungai ini disebut Sungsang, sesuai dengan nama anak sungai yang berakhir pada muara Musi atau sungai induknya.⁶ Sungai Musi yang membelah kota dengan dengan anak-anak sungainya yang mengalir tersebut menjadi urat nadi kehidupan masyarakat Palembang.⁷ Dalam buku *Lukisan tentang Ibukota Palembang*, Sevenhoven menggambarkan bahwa orang-orang Palembang dan Arab tinggal di daratan dengan rumah panggung dari kayu, sementara di atas air, mengapung rumah-rumah rakit tempat tinggal orang Tionghoa, Melayu, dan orang-orang asing lainnya.⁸ Oleh karena itu, air menjadi alat transportasi utama. Barang-barang konsumsi masyarakat diangkut melalui air di setiap muka rumah, baik panggung maupun rakit, dibuat suatu bangunan berbentuk dermaga dari kayu dengan tangga tempat menambatkan perahu untuk mengangkut barang kebutuhan hidup dari sungai.

⁶J.L. van Sevenhoven, *Lukisan tentang Ibukota Palembang* terj. Soegarda Poerbakawatja (Jakarta: Bhratara, 1971), h. 13.

⁷Dedi Irwanto Muhammad Santun, *Venesia dari Timur: Memaknai Produksi dan Reproduksi Simbolik Kota Palembang dari Kolonial sampai Pasca Kolonial* (Yogyakarta: Ombak, 2011), h. 2.

⁸J.L. van Sevenhoven, *Lukisan tentang Ibukota Palembang*, h. 14.

Secara topografis, Palembang adalah suatu kota *waterfront*, yang menghadap ke air dengan anak-anak sungai yang besar dan kecil memotong tepinya sehingga membentuk sebuah laguna.⁹ Keadaan permukaan tanah yang luas di daerah ini didominasi oleh rawa. Oleh karena itu, pemukiman penduduk sepanjang tepian Sungai Musi dipenuhi oleh rumah-rumah rakit dari bambu dan kayu terapung serta rumah tiang kayu.

Keunggulan geografis dengan pemanfaatan daerah pantai mengakibatkan Kesultanan Palembang sebagai tempat aktivitas pelayaran dan perdagangan di kawasan Nusantara. Hal ini menunjukkan bahwa pengaruh laut memiliki peran penting terhadap sejarah.¹⁰

Karakteristik lingkungan fisik daerah Palembang dapat disederhanakan menjadi pola *iliran* dan *uluan*, dua istilah yang lazim dipakai penduduk setempat untuk membedakan kawasan dataran rendah dan dataran tinggi.¹¹ Palembang juga merupakan kota dengan ruang airnya yang sangat dominan dalam kehidupan warganya. Palembang secara geografis jauh dari laut, masyarakat Palembang menempatkan sungai sebagai hal yang sangat penting bagi segi-segi kehidupan mereka.

Kota Palembang memiliki beberapa anak sungai dengan sentralnya terletak pada Sungai Tengkuruk di sebelah timur dan Sungai Sekanak di sebelah baratnya.

⁹Danau kecil atau tasik yang terjadi pada laut dangkal yang dikelilingi oleh batu karang atau gosong pasir yang menutupi pesisir atau mutiara sungai.

¹⁰Supriyanto, *Pelayaran dan Perdagangan di Pelabuhan Palembang 1824-1864* (Yogyakarta: Ombak, 2013), h. 3.

¹¹Mestika Zed, *Kepialangan Politik dan Revolusi Palembang 1900-1950* (Jakarta: LP3ES, 2003), h. 34.

Pada tahun 1985 paling sedikit tercatat lebih kurang 117 buah anak sungai yang mengalir di tengah kota dengan bagian jantungnya terdapat banyak air yang mengalir dan tampak jernih.¹² Penunjang utama kota adalah tatanan perdagangan “ruang air” dengan dukungan dari kampung-kampung atau *guguk-guguk* yang menghasilkan industri kecil dan ditopang masyarakat pedalaman yang menghasilkan hasil kebun, hutan, serta tambang membuat sultan dan para pembesar keraton dapat berdagang dengan dunia luar di atas “ruang air” Kota Palembang.¹³

Palembang setelah ditaklukkan Belanda pada 1821 M mengalami perubahan yang berarti. Perubahan-perubahan ini mencapai puncaknya ketika pada awal abad ke-20 dijadikan suatu kota, *Gemeente*, berdasarkan undang-undang desentralisasi, *desentralitatiewet* yang diberlakukan pada 1 April 1906 M.¹⁴ Walaupun sudah dijadikan *Gemeente*, pembangunan Kota Palembang baru dimulai sejak 1929 M, ketika Ir. Thomas Karsten membuat pemetaan kota untuk *masterplan* kota.

“Ruang daratan” yang ada sebagai hasil pembangunan sejak tahun 1921 M, tidak terlalu banyak, hanyalah berupa jalan sempit dan penuh tikungan dengan tidak memperhatikan garis sempadannya sehingga jalan hanya bisa dilewati satu arah saja.¹⁵ Pada tahun 1921 M, “ruang daratan” pertama tercipta sepanjang 20 kilometer mulai dari jalan belakang Benteng sampai ke Sungai Tengkuruk dengan menembok Sungai Kapuran, Sungai Tengkuruk, Sungai Sayangan dan Sungai Rendang.

¹²Djohan Hanafiah, *Sejarah Perkembangan Pemerintahan Kotamadya DT II Palembang* (Palembang: Pemerintah Kota Palembang, 1998), h. 325.

¹³Dedi Irwanto Muhammad Santun, *Venesia dari Timur*, h. 26-27.

¹⁴Dedi Irwanto dkk., *Iliran dan Uluan: Dikotomi dan Dinamika dalam Sejarah Kultural Palembang* (Yogyakarta: Eja Publisher, 2010), h. 47.

¹⁵*Ibid.*, h. 48.

Transportasi air yang mengandalkan sungai sebagai urat nadi perhubungan diubah dengan jalan darat sebagai media transportasi.¹⁶

Pemerintah kolonial Belanda memandang Kota Palembang pada masa Kesultanan tidak berbeda jauh dengan kota-kota di Jawa. Keraton ditempatkan sebagai pusat kota. Oleh karena itu, bagi Pemerintah Kolonial Belanda ketika menduduki Palembang, keraton sebagai pusat kota dijadikan modal awal mereka membangun kantor komisaris dan gedung dewan, pusat pemerintahan, administrasi dan ekonomi Belanda, untuk membentuk citra kolonialnya. Ketika Belanda melakukan pembaharuan di Kota Palembang, perspektif mereka tentang konsep tanah dengan pandangan pendahuluan dari para pembesar pribumi sangat berbeda. Bagi kolonialis Belanda, Kota Palembang sebagai suatu kota air, urat nadi transportasinya adalah sungai dengan memanfaatkan perahu. Akibatnya, sebelum 1928 M, jalan darat sedikit sekali mendapat perhatian.¹⁷

Untuk menciptakan infrastruktur kota, Belanda kemudian membangun daratan, dengan membangun jalan pada daerah aliran sungai yang banyak terdapat di kota, artinya banyak menimbun sungai dan rawa-rawa untuk mempersatukan pulau-pulau yang dipisahkan oleh aliran sungai-sungai tersebut. Selain itu, kota laguna ini juga dihadapkan pada kekurangan air bersih.

Pemerintah Kolonial Belanda secara perlahan mengubah Palembang dari kota air menjadi kota daratan. Proses penghilangan simbol kota sebagai Venesia dari

¹⁶*Ibid.*, h. 48.

¹⁷Dedi Irwanto Muhammad Santun, *Venesia dari Timur*, h. 5.

Timur dimulai sejak zaman kolonial, *Gemeente* Palembang membuat kebijakan membangun dan pengaspalan jalan dengan cara penimbunan sungai. Jalan sebagai urat nadi transportasi dibangun di atas “tembakan” yang menimbun sungai dengan menggunakan puru dan kerikil. Dalam rangka “modernisasi” kota, Sungai Tengkuruk menjadi anak sungai pertama yang ditimbun untuk dijadikan *boulevard* kota pada 1929 M sampai 1930 M. Penghilangan makna kota sebagai kota sungai yang indah tersebut berlanjut terus sampai masa republik.

Pada awal abad ke-20 Belanda juga membangun rel kereta api Palembang-Tanjungkarang dan Palembang-Lubuklinggau. Hal ini seiring dengan kebutuhan akan sarana transportasi dalam proses pengangkutan barang hasil perkebunan dan eksplorasi pertambangan. Pemerintah Kolonial menganggap bahwa pengangkutan hasil bumi komoditi ekspor akan lebih cepat jika menggunakan jalur darat yaitu menggunakan kereta api, sehingga dapat menghemat waktu dan biaya, karena jika menggunakan kapal akan membutuhkan waktu dan biaya yang banyak.¹⁸

Di samping itu, untuk kelancaran transportasi darat, pemerintah kolonial juga membangun jalan raya. Menurut Joni Lisungan, jalan raya merupakan salah satu instalasi vital suatu wilayah, di mana dengan tersedianya jalur jalan yang baik akan dapat memudahkan aksesibilitas dari suatu daerah ke daerah lainnya.¹⁹ Dengan

¹⁸ Aryandini Novita, “Jaringan Kereta Api di Sumatera Selatan”, *Laporan Penelitian Arkeologi*, (Palembang: Balai Arkeologi Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, 2012), h. 2.

¹⁹ Sebagaimana dikutip dari Maryani Sujiyati, “Perubahan dan Kesenambungan Tata Ruang Kota Palembang, 1906-1965: Sebuah Tinjauan Morfologi Perkotaan”, *Skripsi* (Palembang: IAIN Raden Fatah, 2014), h. 84-85.

tersedianya jalur jalan akan memudahkan mobilitas penduduk dan memperlancar arus barang dan jasa antar daerah.

Pada masa kolonial Hindia Belanda, pemerintah juga sudah membangun beberapa ruas jalan raya untuk kepentingan transportasi darat. Misalnya jalan di belakang Benteng sampai ke Sungai Tengkuruk, Sungai Sayangan, dan Sungai Rendang. Jalan di atas Sungai Tengkuruk tersebut terbentuk mulai dari pelabuhan muara Sungai Tengkuruk yang diperpanjang sampai ke arah Talang Jawa, depan Pasar Cinde sekarang.²⁰

Uraian di atas menggambarkan tentang bagaimana pengaruh bangsa Barat atau pemerintah kolonial Belanda terhadap perkembangan transportasi di Palembang. Seiring dengan perkembangan ekonomi, Belanda membangun sarana dan prasarana transportasi di daerah jajahan, khususnya di Palembang. Adapun studi yang telah dilakukan tentang Sumatera Selatan lebih banyak yang mengupas masalah-masalah yang mengacu pada aspek politik, ekonomi, dan sosial budaya. Oleh sebab itu, penelitian ini dibutuhkan kajian yang lebih mendalam terhadap bagaimana perkembangan transportasi darat di Palembang pada masa Kolonial Belanda, yaitu dalam kurun waktu 1920 M-1942 M, sehingga sejarah transportasi Palembang dapat diungkap secara detail.

²⁰*Ibid.*, h. 84-85.

B. Batasan Masalah dan Rumusan Masalah

Penelitian ini berjudul “Sejarah Transportasi Darat di Palembang, 1920 M-1942 M”. Sebelum dibahas lebih lanjut, maka terlebih dahulu perlu diuraikan beberapa kata kunci yang sesuai dari judul tersebut. Sejarah dapat diartikan sebagai asal-usul atau kejadian dan peristiwa yang benar-benar terjadi pada masa lampau.²¹ Kata sejarah sering dihubungkan dengan “syajaratun” yang berarti “pohon” dan juga “keturunan” atau “asal-usul”. Akan tetapi, menurut William H. Frederick dan Soeri Soeroto, sejarah dalam pengertian tersebut belum sesuai dengan pengertian modern “sejarah”. Menurutnya, pengertian modern sejarah sangat tergantung pada pemikiran Barat. Kata “history” dalam bahasa Inggris misalnya, berasal langsung dari bahasa Yunani kuno “isteria” yang kurang lebih berarti “belajar dengan cara bertanya-tanya”.²² Perkataan sejarah juga mempunyai arti yang sama dengan kata-kata “Geschichte” (Jerman) dan “Geschiedenis” (Belanda) semua mengandung arti yang sama adalah cerita tentang peristiwa dan kejadian masa lampau, dan kejadian itu benar-benar terjadi di masa lampau.²³ Inilah beberapa pengertian sejarah menurut arti bahasanya.

Sementara itu, secara istilah, sejarah juga mempunyai banyak definisi. Seperti yang dipaparkan oleh Kuntowijoyo sejarah adalah rekonstruksi masa lalu.²⁴ Adapun menurut Dien Madjid dan Johan Wahyudhi sejarah adalah kejadian-kejadian atau peristiwa pada masa lampau yang terkait dengan kehidupan manusia dan Ilmu

²¹Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia* (Jakarta: Balai Pustaka, 2005), h. 1002.

²²William H. Frederick dan Soeri Soeroto, *Pemahaman Sejarah Indonesia* (Jakarta: LP3ES, 1984), h. 1.

²³Hugiono dan Poerwantana, *Pengantar Ilmu Sejarah* (Jakarta: Bina Aksara, 1987), h. 1.

²⁴Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah* (Yogyakarta: Tiara Wacana, 2013), h. 14.

yang mempelajari tentang kejadian-kejadian itu disebut ilmu sejarah. Sedangkan Berheim, mendefinisikan “sejarah sebagai ilmu pengetahuan yang mempelajari tentang perbuatan manusia dalam perkembangan sebagai makhluk sosial”.²⁵

Pengertian transportasi, menurut *Kamus Besar Bahasa Indonesia* adalah pengangkutan barang atau orang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi.²⁶ Kemudian, transportasi dalam bahasa Latin *transportare*, berasal dari kata *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa.²⁷ Dengan demikian, transportasi juga dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan atau penumpang dari tempat satu ke tempat lainnya. Transportasi terdiri dari tiga jenis, yaitu transportasi darat, transportasi air dan transportasi udara. Adapun dalam penelitian ini lebih menitikberatkan terhadap transportasi darat.

Kiranya perlu dijelaskan di sini bahwa transportasi darat itu pun beragam. Dilihat dari bentuknya, transportasi darat ada yang berupa rel kereta api dan transportasi jalan raya. Adapun yang dimaksud dengan transportasi darat dan yang menjadi fokus penelitian ini adalah transportasi jalan raya dan rel kereta api.

Adapun yang dimaksud dengan Palembang dalam penelitian ini dapat dijelaskan sebagai berikut. Palembang sebagai wilayah Keresidenan meliputi daerah Sumatera Selatan sekarang ini dan sebagian termasuk daerah Bengkulu dan Bangka

²⁵Rustam Tamburaka, *Pengantar Ilmu Sejarah, Teori Filsafat Sejarah dan Iptek* (Jakarta: Rineka Cipta, 1999), h. 10.

²⁶Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, h. 1210.

²⁷Abdul Kadir, “Transportasi: Peran dan Dampaknya dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional” *Jurnal* (Universitas Sumatera Utara, 2006), h. 121.

Belitung. Kemudian, sejak 1 April 1906 M, Palembang ditetapkan sebagai *Gemeente* atau ibukota Keresidenan Palembang dengan Stbl. No. 126. Jadi, yang dimaksud wilayah Palembang dalam penelitian ini adalah wilayah Keresidenan Palembang yang menjadi batasan spasial dalam penelitian ini.²⁸ Dengan demikian, yang dimaksud dengan Palembang adalah seluruh wilayah Keresidenan Palembang.

Dari aspek temporal kajian ini mengambil rentang waktu antara tahun 1920 M-1942 M. Tahun 1920 M dijadikan awal penelitian karena pada tahun 1920 M merupakan waktu diangkatnya *Burgemeester* atau walikota P.E.E.J. Le Cocq d'Armandville. Jadi, sejak tahun 1920 M inilah Palembang mulai melakukan pembangunan fisik secara besar-besaran. Sementara itu, tahun 1942 merupakan tahun dimana Pemerintah Kolonial Belanda menyerah kepada pasukan Jepang.

Secara praktis, batasan masalah tersebut dapat dirumuskan sebagai berikut. *Pertama*, bagaimana bentuk perubahan orientasi dari transportasi air ke transportasi darat di Palembang? *Kedua*, bagaimana pembangunan sarana dan prasarana transportasi darat di Palembang pada periode 1920 M-1942 M? *Ketiga*, bagaimana dampak pembangunan sarana dan prasarana transportasi terhadap kehidupan politik, ekonomi, sosial dan budaya di Palembang pada periode 1920 M-1942 M?

²⁸Bambang Budi Utomo, dkk., *Kota Palembang dari Wanua Sriwijaya Menuju Palembang Modern* (Palembang: Pemerintah Kota Palembang, 2012), h. 249.

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

Mengacu pada beberapa rumusan masalah di atas, maka penelitian ini memiliki tujuan berikut. *Pertama*, untuk mengetahui perubahan orientasi dari transportasi air ke transportasi darat di Palembang. *Kedua*, untuk mengetahui pembangunan sarana dan prasarana transportasi darat di Palembang pada periode 1920 M-1942 M. Ketiga, untuk mengetahui dampak pembangunan sarana dan prasarana transportasi di Palembang terhadap kehidupan politik, ekonomi, sosial dan budaya di Palembang pada periode 1920 M-1942 M.

Di samping itu, penelitian ini juga mempunyai dua kegunaan, teoritis dan praktis. Secara teoritis, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pembangunan sarana dan prasarana transportasi di wilayah Keresidenan Palembang bukan semata-mata untuk tujuan ekonomis. Pembangunan sarana transportasi darat juga mempunyai tujuan politis dan keamanan.

Secara praktis, penelitian ini dapat menjadi acuan maupun panduan lebih lanjut bagi para peneliti yang memiliki topik penelitian yang berkaitan dengan topik skripsi ini. Bagi para pembaca, penelitian ini dapat memberikan gambaran dan pemahaman bahwa perubahan orientasi transportasi di Palembang dari air ke darat terjadi pada masa Pemerintah Kolonial Belanda. Bagi pihak-pihak yang memiliki kepentingan, penelitian ini dapat menjadi bahan masukan dalam menyikapi perubahan transportasi di Palembang.

D. Tinjauan Pustaka

Tinjauan pustaka merupakan unsur penting dari sebuah penelitian, karena berfungsi untuk menjelaskan posisi masalah yang akan diteliti di antara penelitian yang pernah dilakukan peneliti lain dengan maksud menghindari duplikasi (plagiasi).²⁹ Penelitian tentang sejarah Kota Palembang sudah banyak dilakukan. Di antara tulisan itu adalah sebagai berikut.

Travelogue atau catatan perjalanan dari seorang komisaris pemerintahan Batavia di Palembang J.L. van Sevenhoeven yang berjudul *Lukisan tentang Ibukota Palembang*,³⁰ adalah salah satunya. Dalam catatannya, Sevenhoeven memaparkan keadaan alam, susunan cara kehidupan masyarakat, dan ekonomi yang ada di Kota Palembang dalam pada masa kekuasaan Kolonial Hindia-Belanda. Namun, dalam laporannya, Sevenhoeven tidak menyinggung sama sekali tentang perkembangan Transportasi di Palembang.

Selain Sevenhoeven, seorang sarjana Belanda Jeroen Peeters telah melakukan penelitian tentang Kota Palembang yang terangkum dalam bukunya yang berjudul *Kaum Tuo-Kaum Mudo: Perubahan Religius di Palembang 1821-1942*.³¹ Buku ini merupakan disertasi yang berisi tentang realitas konflik-konflik yang pernah terjadi di Keresidenan Palembang. Perbedaan pendapat yang terjadi yaitu antara *kaum mudo* (kelompok modernis) dan *kaum tuo* (kelompok tradisional). Kelompok

²⁹Tim Penyusun, *Pedoman Penulisan Skripsi Fakultas Adab dan Humaniora* (Palembang: Fakultas Adab dan Humaniora UIN Raden Fatah, 2013, h. 19).

³⁰J.L. van Sevenhoeven, *Lukisan tentang Ibukota Palembang*, terj. Soegarda Poerbakawatja (Jakarta: Bhratara, 1971).

³¹Jeroen Peeters, *Kaum Tuo-Kaum Mudo: Perubahan Religius di Palembang 1821-1942* (Jakarta: INIS, 1997).

modernis lebih banyak berkembang dalam masyarakat *Uluan* atau di pedesaan-pedesaan, sedangkan kelompok tradisional justru marak pada masyarakat perkotaan atau *Iliran*. Meskipun demikian, kajian Peeters di atas hanya sedikit membahas tentang transportasi di Kota Palembang. Hal-hal yang berkaitan dengan alat transportasi dan jalur transportasi tidak mendapat perhatian dalam kajian Peeters tersebut. Oleh karena itu, sejarah transportasi di Palembang belum dikaji secara detail.

Karya lain yang mengupas tentang Palembang adalah *Kepialangan Politik dan Revolusi Palembang, 1900-1950*, karya Meztika Zed. Buku yang semula merupakan disertasi ini membahas tentang bagaimana kepialangan politik pada masa revolusi Indonesia. Dalam konteks ini para pemimpin politik lokal banyak berperan dalam kebijakan ekonomi lokal Sumatera Selatan yang kaya dengan sumber daya alam. Zed, dalam bukunya, juga menyinggung tentang kondisi sosial keagamaan Palembang dari masa kesultanan sampai masa kemerdekaan.

Kemudian ada skripsi Maryani Sujati yang berjudul, *Perubahan dan Kesenambungan Tata Ruang Kota Palembang, 1906-1965: Sebuah Tinjauan Morfologi Perkotaan*. Skripsi ini berisi tentang perubahan morfologi Kota Palembang yang disebabkan oleh pemerintah Belanda, yaitu dengan mengubah tata "ruang air" menjadi tata "ruang darat". Skripsi ini juga menjelaskan kebijakan pemerintah dalam menciptakan tata ruang Kota Palembang dengan konsep "tata ruang kota hijau".

Tulisan lainnya adalah buku yang berjudul *Kota Palembang dari Wanua Sriwijaya Menuju Palembang Modern* yang ditulis oleh Bambang Budi Utomo, dkk.

Buku ini memaparkan tentang pembangunan sarana dan prasarana di Palembang pada masa kolonial Belanda. Akan tetapi, buku ini belum membahas secara mendetail terutama dalam kajian transportasi darat.

Pelayaran dan Perdagangan di Pelabuhan Palembang 1824-1864 karya Supriyanto adalah karya lain.³² Buku ini mengkaji tentang sejarah ekonomi yang menyangkut dinamika pelayaran dan perdagangan di pelabuhan yang terkait wilayah *Uluu* sebagai penyangga ekonomi dan wilayah *Iliran* sebagai pusat kebudayaan sekaligus pusat pemerintahan.

Dalam jurnal dari penelitian yang berjudul “Identifikasi Fisik Arsitektur Kawasan Permukiman Etnis Tepi Sungai Musi Kota Palembang Berdasarkan Aspek Peraturan” juga menyinggung tentang pembangunan di Kota Palembang. Namun, artikel ini hanya menjelaskan tentang arsitektur permukiman di tepi sungai yang merupakan representasi nilai-nilai perilaku masyarakat yang tinggal di tepi sungai dengan berbagai aspek.³³

Dedi Irwanto, dkk., juga menulis tentang Palembang dalam buku *Iliran dan Uluu: Dikotomi dan Dinamika dalam Sejarah Kultural Palembang*.³⁴ Buku ini menjelaskan tentang konflik-konflik sosial yang terjadi di Palembang, yaitu antara daerah perkotaan (*Iliran*) dan pedalaman (*Uluu*). Hal ini bertolak dari dua kutub

³²Supriyanto, *Pelayaran dan Perdagangan di Pelabuhan Palembang 1824-1864* (Yogyakarta: Ombak, 2013).

³³Purnama Salura, dkk., *Identifikasi Fisik Arsitektur Kawasan Permukiman Etnis Tepi Sungai Musi Kota Palembang Berdasarkan Aspek Peraturan* (Bandung, LPPM Universitas Katolik Parahyangan, 2014).

³⁴Dedi Irwanto dkk., *Iliran dan Uluu: Dikotomi dan Dinamika dalam Sejarah Kultural Palembang* (Yogyakarta: Eja Publisher, 2010).

kebudayaan yang berkembang di Palembang, yaitu kebudayaan *Iliran* dan kebudayaan *Uluu*. Dua kutub kebudayaan ini memiliki perspektif yang berbeda, sehingga keduanya sering terjadi pergesekan –untuk tidak mengatakan perbenturan.

Selain itu, ada tesis Dedi Irwanto Muhammad Santun yang diterbitkan oleh Penerbit Ombak dalam bentuk buku yang berjudul *Venesia dari Timur: Memaknai Produksi dan Reproduksi Simbolik Kota Palembang dari Kolonial sampai Pasca Kolonial*.³⁵ Buku yang semula tesis di Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Budaya UGM ini menggambarkan bagaimana Kota Palembang secara simbolik. Gambaran tentang “Kota Air” menjadi sebuah identitas Kota Palembang adalah fokus utama dalam buku tersebut. Buku ini memang menyinggung tentang pembangunan sarana transportasi darat, tetapi masalah ini hanya disinggung secara sepintas saja.

Beberapa buku yang disebutkan di atas belum menjelaskan secara detail mengenai sejarah transportasi darat yang ada di Palembang secara khusus. Karena itu, ada celah yang harus dikaji lanjut mengenai sejarah transportasi darat di Palembang melalui skripsi ini.

Meskipun demikian, terlepas dari kekurangan dan kelebihan tinjauan pustaka di atas, karya-karya tersebut merupakan sumber-sumber penting dalam mengkaji sejarah transportasi darat di Palembang. Karena itu, penelitian ini diharapkan dapat memberi sumbangan keilmuan dalam menggambarkan sejarah Keresidenan

³⁵Dedi Irwanto Muhammad Santun, *Venesia dari Timur: Memaknai Produksi dan Reproduksi Simbolik Kota Palembang dari Kolonial sampai Pasca Kolonial* (Yogyakarta: Ombak, 2011).

Palembang yang lebih lengkap. Dengan demikian, sejarah Palembang dapat dipandang secara holistik.

E. Kerangka Teori

Teori dalam sejarah sering disebut kerangka analitis atau kerangka konseptual. Teori merupakan ide-ide atau gagasan yang memungkinkan kita dapat menjelaskan bagaimana dan mengapa peristiwa itu terjadi. Teori-teori ilmiah harus bersifat empiris dan kausal.³⁶ Kerangka teori dimaksudkan untuk memberikan gambaran atau batasan-batasan tentang teori-teori yang akan dipakai sebagai landasan penelitian yang akan dilakukan. Teori tersebut adalah mengenai variabel-variabel permasalahan yang akan diteliti.³⁷

Penelitian ini menggunakan teori modernisasi. Penelitian ini melihat bagaimana perubahan-perubahan yang diciptakan oleh pemerintah kolonial Belanda, khususnya dalam modernisasi transportasi dengan berbagai alasan politis, ekonomis dan sebagainya. Modernisasi merupakan bagian dari perubahan sosial yang direncanakan. Perubahan yang terjadi sebagai akibat dari modernisasi tergantung dari kebijakan penguasa, bidang mana yang akan diubah melalui modernisasi tersebut. Disadari atau tidak perubahan dalam masyarakat itu pasti terjadi, meskipun terkadang perubahan di dalamnya tidak selamanya mencolok atau sangat berpengaruh terhadap kehidupan luas.

³⁶Dedi Irwanto & Alian Sair, *Metodologi dan Historiografi Sejarah*, h. 111-112.

³⁷Mardalis, *Metode Penelitian Suatu Pendekatan Proposal* (Jakarta: Bumi Akasara, 2010), h. 41.

Perubahan-perubahan dalam masyarakat dapat mengenai nilai-nilai sosial, norma-norma sosial, pola-pola perilaku organisasi, susunan lembaga kemasyarakatan, lapisan-lapisan dalam masyarakat, kekuasaan dan wewenang, interaksi sosial dan lain sebagainya.³⁸ Modernisasi pun pada hakikatnya merupakan suatu proses perubahan atau pembaharuan. Pembaharuan mencakup bidang-bidang yang sangat banyak, bergantung dari bidang mana yang akan diutamakan oleh penguasa. Jika individu atau masyarakat terbuka terhadap hal-hal baru, maka ada kecenderungan proses modernisasi itu akan berjalan dengan cepat. Proses modernisasi itu sangat luas, hampir tidak bisa dibatasi oleh ruang lingkup dan masalahnya, mulai dari aspek sosial, ekonomi, budaya, politik dan sebagainya.³⁹

Asumsi teori modernisasi merupakan hasil dari konsep metafora teori evolusi. Menurut teori-teori evolusi, perubahan sosial bersifat linear, terus maju dan perlahan, yang membawa masyarakat berubah dari tahapan primitif menuju ke tahapan yang lebih maju. Berdasarkan asumsi tersebut, maka para teoritikus perspektif modernisasi membuat kerangka teori dan tesis dengan ciri-ciri sebagai berikut.

Pertama, modernisasi merupakan proses bertahap. Teori Rostow tentang tinggal landas membedakan berbagai fase pertumbuhan ekonomi yang hendak dicapai oleh masyarakat, diawali dengan masa primitif dan sederhana menuju dan berakhir pada tatanan masyarakat yang maju dan kompleks. *Kedua*, modernisasi sebagai

³⁸Soerjono Sukanto, *Sosiologi Suatu Pengantar* (Jakarta: Raja Grafindo, 1994), h. 333.

³⁹Ellya Rosana, "Modernisasi dan Perubahan Sosial" TAPIS, Vol. 7 No. 12 Januari-Juli 2011, h. 33.

proses homogenisasi. Proses modernisasi merupakan sebuah proses yang menuntut kesamaan dan kemiripan. *Ketiga*, modernisasi merupakan proses *Eropanisasi* dan *Amerikanisasi* atau yang lebih populer bahwa modernisasi sama dengan barat. Negara barat merupakan negara yang tidak tertandingi dalam kesejahteraan ekonomi dan politik.⁴⁰

Menurut Rostow, dalam perkembangan ekonomi, masyarakat modern berada dalam tahap konsumsi tinggi dengan pertumbuhan ekonomi yang tinggi, sedangkan masyarakat tradisional mengalami hanya sedikit perubahan baik di bidang ekonomi, sosial maupun budaya. Perubahan sosial dalam pandangan modernisasi klasik, menitikberatkan kemajuan masyarakat modern terbentuk melalui suatu proses yang sama. Kemudian aliran baru teori modernisasi mengandung pemikiran bahwa nilai tradisional dapat berubah oleh karena dalam dirinya mengalami proses-proses perubahan yang digerakkan oleh perkembangan berbagai faktor kondisi setempat misalnya; faktor pertumbuhan penduduk, teknik, dan apresiasi nilai budaya.⁴¹

Di dalam konteks penelitian ini, masuknya bangsa Barat ke Palembang merupakan titik awal dari perubahan dan pembaharuan di Palembang. Teori modernisasi ini berlandaskan pada pertanyaan bagaimana perubahan orientasi transportasi air ke transportasi darat di Palembang. Teori ini memusatkan perhatian kepada perubahan orientasi dari transportasi air ke transportasi darat yang diciptakan pemerintah kolonial Belanda. Hal ini dapat dilihat dari beberapa kebijakan yang

⁴⁰V. Indah Sri Pinasti & Adi Cilik Pierewan, *Sosiologi Pembangunan*, h.4.

⁴¹Hadriana Marhaeni Munthe, *Keterkaitan Perspektif Modernisasi dan Berbagai Studi Pembangunan Sosial* (Medan: Universitas Sumatera Utara, 2014), h. 59.

dikeluarkan oleh pemerintah kolonial Belanda dalam pembangunan sarana dan prasarana transportasi darat. Pembangunan tersebut tentunya bertujuan untuk ekspansi kepentingan kolonialisasi.

Penggunaan teori modernisasi ini menunjukkan beberapa perubahan pola maupun rute perjalanan. Awalnya sungai merupakan "jalan raya" sebagai sarana ekspansi politik untuk memasuki daerah pedalaman dan eksploitasi ekonomi,⁴² kemudian setelah dilakukan pembangunan jalan darat oleh pemerintah kolonial Belanda, sungai mulai ditinggalkan. Seperti yang telah dikemukakan oleh Wilbert E. Moore, modernisasi adalah suatu transformasi total kehidupan bersama yang tradisional atau pra-modern dalam arti teknologi serta organisasi, ke arah pola ekonomis dan politis yang menjadi ciri-ciri negara barat stabil.⁴³

F. Metode Penelitian

Metode adalah teknik-teknik atau cara bagaimana melakukan penelitian dalam pelbagai bidang disiplin atau kajian tertentu.⁴⁴ Metode dalam studi sejarah adalah seperangkat aturan dan prinsip sistematis dalam mengumpulkan sumber-sumber sejarah secara sistematis, menilai secara kritis, dan mengajukan sintesis secara tertulis atau suatu prosedur dalam menyusun detail-detail yang telah disimpulkan dari

⁴²Gusti Asnan, *Sungai dan Sejarah Sumatra* (Yogyakarta: Ombak, 2016), h. 105.

⁴³Ellya Rosana, "Modernisasi dan Perubahan" *TAPIS...*, h. 33.

⁴⁴Mestika Zed, *Metodologi Sejarah*, (Padang: FIS Universitas Negeri Padang, 1999), h. 32.

dokumen-dokumen otentik menjadi suatu kisah yang saling berhubungan.⁴⁵ Metode sejarah merupakan langkah-langkah dalam penelitian sejarah.⁴⁶

Sejarawan Bernheim mendefinisikan metode sejarah sebagai “teknik-teknik riset yang terdiri atas empat tahap, yaitu: (1) *Heuristik*, mencari dan menemukan sumber-sumber sejarah; (2) Kritik, menilai otentik atau tidaknya suatu sumber dan seberapa jauh kredibilitas sumber tersebut; (3) *Auffassung*, sintesis dari fakta yang diperoleh melalui kritik sumber atau disebut analisis sumber dan (4) *Derstellung*, penyajian hasil dalam bentuk tulisan.⁴⁷

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa ada empat tahap dalam metode penelitian sejarah, yaitu heuristik (pengumpulan data), kritik sumber, interpretasi (penafsiran), dan historiografi (penulisan). Mengingat sifatnya sistematis, maka tahap-tahap dari metodologi sejarah tidak dapat ditukar-balik atau mendahulukan kritik, interpretasi dan historiografi.⁴⁸ Berikut penulis akan memaparkan secara rinci tahap-tahap dari metode penelitian sejarah.

Tahap *pertama* heuristik. Heuristik adalah proses pengumpulan data. Heuristik berkenaan dengan sumber sejarah.⁴⁹ Semua jenis tulisan atau penelitian tentang sejarah menempatkan sumber sejarah sebagai syarat mutlak yang harus ada. Tanpa sumber sejarah, kisah masa lalu tidak dapat direkonstruksi oleh sejarawan.

⁴⁵ Abd. Rahman Hamid, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta: Ombak, 2011), h. 42.

⁴⁶ Dedi Irwanto & Alian Sair, *Metodologi dan Historiografi Sejarah*, (Yogyakarta: Eja Publisher, 2014), h. 10.

⁴⁷ *Ibid.*, h. 11.

⁴⁸ Abd. Rahman Hamid & M. Saleh Madjid, *Pengantar Ilmu Sejarah*, h. 43.

⁴⁹ Dedi Irwanto & Alian Sair, *Metodologi dan Historiografi Sejarah*, (Yogyakarta: Eja Publisher, 2014), h. 56.

Sebelum menentukan teknik pengumpulan sumber sejarah, pertama-tama perlu dipahami adalah bentuk dari sumber sejarah yang akan dikumpulkan. Penentuan sumber sejarah akan mempengaruhi tempat (dimana) atau siapa (sumber informasi lisan) dan cara memperolehnya. Sumber sejarah dibedakan atas sumber tulisan, lisan, dan benda. Ketiga sumber ini dapat digunakan sekaligus bila memungkinkan.

Penelitian ini dimulai dengan penetapan pokok-pokok bahasan khusus yang akan dijadikan subjek penelitian dalam rangka upaya menjawab permasalahan yang diajukan.⁵⁰ Jenis data dalam penelitian ini adalah data kualitatif yang mengacu pada data sejarah transportasi. Kemudian, dalam kegiatan pengumpulan data, penelitian ini bersifat *library research*. Peneliti mencari dan mengumpulkan beberapa sumber data yang diperoleh dari Badan Arsip Nasional Republik Indonesia, Perpustakaan Daerah Sumatera Selatan, Perpustakaan Balai Arkeologi Palembang, Perpustakaan UIN Raden Fatah Palembang, Perpustakaan Fakultas Adab dan Humaniora, dan buku-buku milik pribadi.

Sumber sejarah primer merupakan sumber yang tertulis, dalam sejarah biasanya berupa dokumen atau arsip.⁵¹ Dalam penelitian ini digunakan sumber-sumber primer berupa arsip, arsip tersebut diperoleh dari Badan Arsip Nasional Republik Indonesia. Adapun sumber-sumber sekunder berupa buku, baik mengenai Sejarah Palembang pada umumnya maupun mengenai sejarah transportasi di Palembang pada khususnya. Sumber primer diperoleh dari arsip *Gewestelijke*

⁵⁰ *Tuban: Kota Pelabuhan di Jalan Sutra*, (Jakarta: Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan RI, 1997), h. 3.

⁵¹ Abd. Rahman Hamid & M. Saleh Madjid, *Pengantar Ilmu Sejarah*, h. 44.

Waterstaatsdienst Residentie Palembang atau Dinas Pekerjaan Umum di Keresidenan Palembang, dan *Bijlagen (Tweede Kamer)*, "Verhooging berg van uitg van Ned.-Indie voor 1911 tenbehoove van den aanleg van een spoorweg in Zuid Sumatra", yaitu tentang pembangunan jalan, jembatan, dan jalur kerta api di Sumatera Selatan.

Peneliti juga menggunakan catatan perjalanan dari seorang komisaris pemerintahan Belanda Van Sevenhoeven yang diutus ke Palembang sebagai pendukung. Catatan perjalanan tersebut diberi judul *Lukisan tentang Ibukota Palembang*, yang diterbitkan oleh Bhratara dan diterjemahkan oleh Soegarda Poerbakawatja. Catatan ini bisa dikategorikan sebagai sumber primer.

Sementara itu, sumber data sekunder atau data pendukung, penulis menggunakan jurnal ilmiah, artikel, disertasi, tesis, skripsi, makalah dan buku-buku yang berkaitan dengan pokok kajian peneliti. Salah satunya adalah sebuah artikel yang ditulis oleh Purnama Salura, dkk. yang berjudul *Identifikasi Fisik Arsitektur Kawasan Permukiman Etnis Tepi Sungai Musi Kota Palembang Berdasarkan Aspek Peraturan*. Peneliti juga menjadikan buku *Iliran dan Uluan dan Venesia dari Timur: Kota Palembang dari Kolonial sampai Pascakolonial* karya Dedi Irwanto sebagai sumber pendukung. Kemudian juga buku karya Supriyanto yang berjudul *Pelayaran dan Perdagangan di Pelabuhan Palembang 1824-1864*, dibuat berdasarkan *research* dari sumber-sumber asing.

Setelah data dikumpulkan, tahap *kedua* adalah verifikasi atau kritik sumber. Tahap ini berfungsi untuk menentukan otentitas dan kredibilitas sumber sejarah.⁵² Karena itu, semua sumber yang telah dikumpulkan terlebih dahulu verifikasi sebelum digunakan, sebab tidak semuanya langsung digunakan dalam penulisan. Dua aspek yang dikritik adalah otentisitas (keaslian sumber) dan kredibilitas (tingkat kebenaran informasi) sumber sejarah.

Sumber-sumber yang telah dikumpulkan, kemudian diverifikasi atau diuji melalui serangkaian kritik, baik yang bersifat intern maupun ekstern.⁵³ Kritik terhadap keaslian sumber sejarah di antaranya dapat dilakukan berdasarkan usia dan jenis budaya yang berkembang pada waktu peristiwa itu terjadi, jenis tulisan, huruf, dan lain-lain.⁵⁴ Penentuan keaslian suatu sumber berkaitan dengan bahan yang digunakan dari sumber tersebut, atau biasa disebut kritik eksternal. Sedangkan penyeleksian informasi yang terkandung dalam sumber sejarah, dapat dipercaya atau tidak, dikenal dengan kritik internal. Inilah tahap kedua dalam metode penelitian sejarah.

Ketiga, interpretasi atau penafsiran. Setelah fakta-fakta disusun, kemudian dilakukan interpretasi. Fakta-fakta sejarah yang berhasil dikumpulkan belum banyak bercerita. Fakta-fakta tersebut harus disusun dan digabungkan satu sama lain sehingga membentuk cerita peristiwa sejarah. Dalam tahap ini peneliti dituntut untuk

⁵² Abd. Rahman Hamid & M. Saleh Madjid, *Pengantar Ilmu Sejarah*, h. 47.

⁵³ M. Dien Madjid & Johan Wahyudhi, *Ilmu Sejarah: Sebuah Pengantar*, (Jakarta: Prenada Media Group, 2014), h. 223,

⁵⁴ *Ibid.*, h. 224

cermat dan bersikap objektif, terutama dalam hal interpretasi subjektif terhadap fakta sejarah.⁵⁵ Hal itu dapat dilakukan dengan mengetahui watak-watak peradaban, atau dengan kata lain kondisi umum yang sebenarnya dan menggunakan nalar yang kritis, agar ditemukan kesimpulan atau gambaran sejarah ilmiah.

Adapun tahap *keempat* adalah historiografi atau penulisan sejarah. Menulis sejarah merupakan suatu kegiatan intelektual dan ini suatu cara yang utama untuk memahami sejarah.⁵⁶ Penulisan laporan penelitian dimasukkan sebagai bagian dari langkah-langkah metode sejarah, karena sistem penulisan dan bahasa sejarah memerlukan teknik-teknik yang lebih spesifik, di samping tetap memperhatikan kaedah-kaedah penulisan ilmiah pada umumnya.⁵⁷ Dalam penulisan sejarah, digunakan secara bersamaan tiga bentuk teknis dasar tulis-menulis yaitu deskripsi, narasi dan analitis. Ketika sejarawan menulis sebenarnya merupakan keinginannya untuk menjelaskan (eksplanasi) sejarah, ada dua dorongan utama yang menggerakkannya yakni mencipta ulang (*re-create*) dan menafsirkan (*interpret*).⁵⁸

G. Sistematika Penulisan

Dalam upaya memaparkan gagasan, peneliti menguraikan dalam suatu rangkaian sistematika sebagai berikut.

⁵⁵*Ibid.*, h. 50.

⁵⁶Helius Sjamsuddin, *Metodologi Sejarah* (Ombak: Yogyakarta, 2012), h. 121.

⁵⁷Mestika Zed, *Metodologi Sejarah* (FIS UNP: Padang, 1999), h. 38.

⁵⁸Helius, *Metodologi Sejarah*, h. 123.

Bab I merupakan pendahuluan. Bab ini meliputi latar belakang masalah, alasan pemilihan topik penelitian, batasan dan rumusan masalah, tinjauan pustaka, kerangka teori, dan metode penelitian yang digunakan serta sistematika penulisan.

Bab II membahas perubahan transportasi darat di Palembang. Pada bab ini membahas perubahan Palembang dari kota air ke kota daratan, yang meliputi pembangunan Kota Palembang, Penimbunan Sungai dan perubahan pola pemukiman di Palembang.

Bab III, menguraikan tentang pembangunan sarana transportasi di Palembang pada periode 1920 M-1942 M. Pemerintah kolonial membuat kebijakan membangun jalan darat. Hal ini ditandai dengan penimbunan-penimbunan beberapa sungai yang kemudian dialihfungsikan sebagai jalan dan pembangunan rel kereta api Palembang-Tanjungkarang serta Palembang-Lubuklinggau.

Bab IV penulis menggambarkan dampak pembangunan sarana dan prasarana transportasi darat di Palembang terhadap kehidupan sosial, ekonomi, dan kebudayaan Palembang pada periode 1920 M-1942 M.

Bab V adalah penutup. Bab ini meliputi simpulan dan beberapa rekomendasi penulis. Simpulan merupakan jawaban dari rumusan masalah yang dimuat dalam bab I. Sementara itu, rekomendasi merupakan saran-saran penulis terhadap beberapa pihak.