

BAB III

PERUBAHAN ORIENTASI TRANSPORTASI DARAT DI PALEMBANG

Perubahan pada dasarnya merupakan upaya untuk menciptakan tatanan baru.¹ Perubahan memiliki proses dan beberapa faktor yang mendorong. Hal ini dikarenakan manusia pada dasarnya memiliki sifat bosan, itu sebabnya muncullah suatu perubahan dalam tatanan kehidupan manusia. Begitu juga dengan perubahan transportasi di Palembang. Era pemerintah Kolonial Belanda merupakan era transisi dari sebuah masa, ketika sungai memiliki peran yang demikian penting ke zaman ketika peran sungai mulai diambil alih atau digantikan oleh tanah darat.²

Palembang sebagai kota air yaitu dari zaman kejayaan Sriwijaya, Kerajaan Palembang, dan Kesultanan Palembang Darussalam menggunakan perahu sebagai alat transportasi vitalnya. Kemudian, pola transportasi tersebut berubah dan beralih ke darat pada masa Keresidenan Palembang. Hal tersebut tentunya melalui proses dan alasan kuat mengapa Pemerintah Kolonial Belanda melakukan perubahan tersebut. Beranjak dari perubahan tersebut, proses dari perubahan sistem transportasi di Palembang merupakan suatu yang penting untuk diketahui.

Infrastruktur transportasi mulai terlihat sempurna seiring dengan kuatnya ekonomi kapitalisme yang dibangun oleh pemerintah kolonial Belanda di Palembang.³ Infrastruktur transportasi yang terlihat di daerah *Zuid Sumatra* (Sumatra

¹Dedi Irwanto M. Santun, *Venesia dari Timur: Memaknai Produksi dan Reproduksi Simbolik Kota Palembang dari Kolonial sampai Pascakolonial*, (Yogyakarta: Ombak, 2011), h. 1.

²Gusti Asnan, *Sungai dan Sejarah Sumatra*, h. 128.

³Basilius Triharyanto, *Pers Perlawanan: Politik Wacana Antikolonialisme "Pertja Selatan"* (Yogyakarta: LKiS, 2009), h. 85.

Selatan) meliputi: kereta api, mobil, sepeda motor, kapal laut, dan pesawat terbang. Hal ini dapat dilihat dari catatan di berbagai kora besar di Sumatra seperti Medan dan Palembang, ternyata pada 1901 sampai 1906 pasaran kendaraan bermotor sangat ramai. Tahun-tahun itu kendaraan mobil juga banyak mengalami perbaikan, baik dalam bentuk maupun teknis peralatannya.⁴

Palembang merupakan kota dengan banyak sungai dan kanal, maka sepatutnya transportasi dari satu tempat ke tempat lain dilakukan melalui sungai dengan menggunakan perahu atau kapal. Akan tetapi, setelah adanya kebijakan pemerintah Kolonial Belanda dan seiring dengan berkembangnya sistem ekonomi di wilayah Keresidenan Palembang dibangun beberapa jalur transportasi darat. Adapun jalur transportasi darat yang dibangun tersebut terbagi atas jalan raya dan rel. Berikut adalah uraian tentang pembangunan sarana dan prasarana baik jalan maupun pembangunan rel kereta api di Palembang pada masa Kolonial Belanda.

A. Pembangunan Jalan Raya

Di Palembang, mobil secara resmi dipakai oleh pihak pemerintah untuk kepentingan dinas. Kantor pos termasuk salah satu kantor yang mempunyai armada angkutan pos yang tetap. Adapun rute yang dilewatinya -antara lain- dari Palembang ke Bengkulu, dan selanjutnya meningkat dengan menembus Bukit Barisan dan menyeberangi

⁴F.F. Habnit, *De Duivelwagen: "Mobil-Mobil Tempo Dulu"* (Jakarta: Metro Pos, 1988), h. 97.

sungai-sungai di Sumatera Selatan. Kendaraan yang digunakan tahun 1906 masih terbatas pada mobil produksi Amerika, *White Steam Car*.⁵

Secara ekonomis, sejak memasuki dasawarsa kedua abad ke-20, Palembang semakin mendapat tempat ketika kemajuan dalam bidang ekonomi, salah satunya adalah perdagangan ekspor karet. Karena kegiatan ekspor menggunakan perahu akan membutuhkan waktu yang lama, maka beribatk pada berat karet menyusut. Pemerintah Kolonial Belanda memikirkan akan pembangunan jalan darat demi kelancaran transportasi antara daerah *Uluan* ke *Iliran*, maka Pemerintah Kolonial Belanda membuat kebijakan pembangunan jalan darat. Dengan kebijakan ini diharapkan mobil digunakan sebagai alat mengangkut karet tersebut dapat mempermudah dan mempercepat kegiatan ekspor karet.

Jalan darat pada tahun 1920-an di seluruh Palembang dalam kondisi yang memprihatinkan. Hal itu berlangsung hingga tahun 1928. Seluruh jalan kondisinya sempit dan berliku-liku. Bahan baku pembangunan jalan pada awalnya hanya menggunakan bahan baku *puru*⁶ yang banyak diperoleh dari tanah yang tinggi (*talang*) di sekitar Palembang. Sebagai bahan pengeras jalan, *puru* ini kualitasnya sangat rendah. Karena letak permukaan tanah di sebagian besar wilayah kota rendah, ketika Sungai Musi pasang, maka jalan-jalan tersebut terendam air. Ketika air sungai surut, maka bekas yang ditinggalkannya adalah lumpur yang tebal. Sebaliknya, pada musim kemarau, jalan tersebut kering dan berdebu. Di beberapa tempat hanya

⁵F.F. Habnit, *De Duivelwagen: "Mobil-Mobil Tempo Dulu"*, h. 97.

⁶*Puru* adalah sejenis tanah yang merupakan batuan mengandung oksida besi yang berwarna kuning kemerahan.

memungkinkan lalu-lintas satu arah. Sementara itu, sampai akhir tahun 1920-an, jumlah kendaraan bermotor semakin meningkat. Hal ini disebabkan oleh laju pertumbuhan ekonomi yang meningkat, sehingga, antara pertumbuhan jumlah kendaraan dan panjang serta kualitas jalan harus sebanding.



Gambar 7: Jalan di Palembang 1910

(Sumber: www.kitlv.nl)

Gambar di atas menunjukkan bahwa pada tahun 1910 jalan di sekitar Palembang masih berupa tanah yang ditimbun menggunakan *puru*. Kondisi jalan yang rusak tersebut berlangsung cukup lama, dan tentunya ada sebabnya. Sebab utamanya adalah kebijakan penghematan yang berlangsung pada tahun 1922-1926. Akibat dari kebijakan ini perkembangan infrastruktur yang jauh tertinggal dengan perkembangan kemajuan sektor perdagangan. Pada akhirnya banyak kerugian yang harus diderita oleh sektor perdagangan dan lalu-lintas. Dengan timbulnya akibat yang berantai tersebut, maka pemerintah membentuk *Verkeercommissie voor Palembang*

(Komisi Lalu-lintas untuk Palembang).⁷ Tugas dari komisi ini, antara lain, mengkaji mengenai jalan darat, hubungan antar tepian sungai (Musi), keadaan titik ujung dari jalan kereta api dan pelayaran samudera, tempat-tempat berlabuh/bersandar untuk pelayaran dalam, dan perbaikan/normalisasi jalan lalu-lintas air (sungai).⁸

Proses pertumbuhan ekonomi swasta asing (bangsa Barat) di daerah ini, tidak hanya terbatas pada perluasan areal perkebunan tanaman keras saja, tetapi juga meliputi politik eksplorasi sumber minyak di beberapa daerah dengan pusat penyulingan di Sungai Gerong dan Plaju. Oleh sebab itu, Kota Palembang tidak hanya sebagai kota dagang saja, tetapi sebagai kota industri yang mempunyai arti tersendiri bagi pemerintah kolonial. Sejalan dengan perkembangan politik ekonomi keuangan, untuk memperoleh keuntungan yang sebanyak-banyaknya, di samping untuk memperlancar pengangkutan pos pengiriman petugas-petugas pemerintah, maka mulailah dibuka jalan-jalan mobil di daerah ini. Pada tahun 1913 jaringan jalan darat telah dibuat sepanjang 1074 kilometer.⁹

Pada tahun 1920-an, lalu lintas perdagangan mengalami perubahan drastis, dengan dimulainya perkembangan lalu lintas mobil lewat darat, yang akhirnya berhasil mendesak angkutan air. Pertumbuhan jumlah mobil di Keresidenan Palembang sesudah tahun 1925 sangat erat kaitannya dengan perkembangan budidaya karet. Contoh paling meyakinkan dari kenaikan daya beli masyarakat pribumi akibat

⁷Bambang Budi Utomo, dkk., *Kota Palembang*, h. 251.

⁸*Ibid.*, h. 151.

⁹Makmun Abdullah, dkk., *Kota Palembang*, h. 42.

perdagangan karet ialah pertumbuhan lalu-lintas kendaraan bermotor pada tahun 1920-an.¹⁰

Selanjutnya, Jeroen Peeters menjelaskan yang didasarkan pada *Staalduinen en Warren* 1925:13; *Algemeen Rijksarchief*, selanjutnya disingkat ARA, *Memorie van Overgave Tideman*: 237; *Jaarverslag Handelsvereniging* 1925: 10 bahwa pada tahun 1922 jumlah mobil yang terdaftar di Palembang masih belum mencapai 300 unit, tetapi pada tahun 1825, ketika harga karet memuncak, jumlah kendaraan telah melebihi 3.000 unit. Tidak saja jumlah mobil bertambah mencolok, akan tetapi intensitas lalu lintas, seperti terlihat dari angka penjualan bensin, yang pada 1929 naik sebanyak 80% dibandingkan tahun 1926 berdasarkan ARA, *Memorie van Overgave Tideman*: 235. Kenaikan penjualan mobil terutama disebabkan para perantara di pedalaman yang mulai menggunakan sarana angkutan baru ini untuk perdagangan. Dengan laba yang diperoleh dari perdagangan karet dan kopi, banyak pemborong membeli truk atau mobil penumpang yang cocok untuk mengangkut hasil pertanian. Dengan demikian, di pedalaman Keresidenan Palembang sejak awal penanaman kopi yaitu tahun 1921 dan penanaman kopi pada tahun 1923, terbentuk kelompok pemborong yang terdiri atas 200 orang, yang memakai sarana angkutan baru ini untuk berdagang tanaman pasar. Jika di luar Keresidenan Palembang pedagang perantara biasanya orang Cina, tetapi di daerah ini pemborong terutama berasal dari lingkungan penduduk pedesaan itu sendiri. Hal ini terutama bagian masyarakat pedesaan yang

¹⁰Jeroen Peeters, *Kaum Tuo-Kaum Mudo: Perubahan Religius di Palembang 1821-1942* (Jakarta: INIS, 1997), h. 135. Uraian ini mengacu pada buku ini kecuali ada catatan tersendiri.

mengalami kemajuan pesat di bidang ekonomi. Data ini berdasarkan *Laporan Keadaan Ekonomi* 1924: 178 sebagaimana yang dikutip Peeters di atas.

Transportasi jalan awalnya menggunakan gerobak yang ditarik oleh sapi, kemudian berkembang menggunakan motor dan mobil. Akibat perkembangan ini, pada akhir tahun 1920-an, hampir semua sarana angkutan dagang gerobak sapi dan perahu diganti oleh mobil. Daya tarik mobil sebenarnya tidak terletak pada daya muatnya, yang pada saat itu tidak jauh berbeda dengan daya muat gerobak sapi, tapi terutama terletak pada kecepatan-kecepatannya. Jika dengan gerobak perjalanan antara Pagar Alam dan Muara Enim pulang-pergi dapat memakan waktu lebih dari seminggu, dengan mobil jarak yang sama dapat ditempuh dalam waktu sehari. Hal ini juga menjadi persyaratan untuk ikut serta dalam perdagangan karet. Dalam waktu dua hari, kumpulan karet harus sampai ke rakit tumpahan atau tempat penampungan karet di Palembang, sebab dalam waktu tiga hari, persentase air dapat berkurang kira-kira 10%, sehingga orang harus menjual dengan berat berkurang. Lagi pula perdagangan kopi dan karet bersifat spekulatif, dengan perubahan harga yang cepat sekali, sehingga penting untuk menjual persediaan di Palembang tepat pada waktunya.¹¹

Pada tahun 1926-1928 dilakukan pekerjaan peningkatan kualitas jalan dengan pengaspalan dan meninggikan agar bebas dari banjir. Perkerjaan fisik yang tidak terencana ini membuat keuangan *Gemeente* mengalami kesulitan, hal ini disebabkan karena tidak ada *masterplan* yang baik pada masa pemerintahan *Burgemeester* P.E.E.J. Le Cocq d'Armandville. Kemudian, pada masa pemerintahan

¹¹Jeroen Peeters, *Kaum Tuo-Kaum Mudo*, h. 136.

Burgemeester Nessel van Lissa, pada tahun 1928 dilakukan pekerjaan pemetaan.

Tujuannya agar mendapatkan peta Kota Palembang yang baik dan akurat.



Gambar 8:
Sungai Tengkuruk 1919
(Sumber: www.kitlv.nl)

Dengan memanfaatkan informasi peta tersebut, *Burgemeester* Nessel van Lissa melakukan pekerjaan penimbunan Sungai Tengkuruk. Penimbunan tersebut dimulai sekitar tahun 1928 dimulai dari sebelah timur rumah *Regering Commissaris* dan Masjid Agung dari hulu hingga muaranya di Sungai Musi. Pada gambar 8, terlihat Sungai Tengkuruk sebelum ditimbun yaitu tahun 1919. Setelah Sungai Tengkuruk ditimbun menjadi jalan, sekarang jalan itu menjadi Jalan Jenderal

Sudirman yang membujur dari kaki utara Jembatan Ampera hingga Rumah Sakit Charitas.¹²

Pada awalnya sungai ini mengalir di sebelah timur Masjid Agung, dan di sisi-sisinya terdapat penerangan lampu minyak (lentera). Dalam rangka modernisasi kota, pemerintah kolonial Belanda menimbun sungai tersebut, tepatnya pada tahun 1928. Sebagai gantinya, dibuat jalan yang di bagian tengahnya terdapat jalur pemisah semacam *boulevard*. *Boulevard* pertama di Palembang dibangun pada tahun 1929/1930. Lentera yang pada awalnya dipakai sebagai penerangan, kemudian setelah menjadi *boulevard* beralih menjadi lampu listrik.¹³ Hal tersebut dapat kita lihat lebih detail pada gambar di bawah ini.



Gambar 9:
Jalan Tengkuruk tampak dengan *boulevard* 1935
 (Sumber: www.kitlv.nl)

¹²Bambang Budi Utomo, dkk., *Kota Palembang*, h. 252.

¹³*Ibid.*, h. 253.



Gambar 10:
Jalan Tengkuruk tampak dengan lampu listrik 1940
 (Sumber: *www.kitlv.nl*)

Selain Jalan Tengkuruk, ada beberapa jalan yang berperan penting dalam menghubungkan antara daerah sektor perkebunan atau *Uluan* ke daerah *Iliran*. Jalan-jalan tersebut menjadi sarana perhubungan dari daerah *Uluan* menuju *Iliran* Palembang. Untuk mempermudah proses pengangkutan komoditi dagang, jalan-jalan lintas yang menghubungkan daerah *Uluan* tersebut juga dilakukan pelebaran dan perbaikan. Hal ini dikarenakan jalan darat pada awalnya sempit dan jarang digunakan sebagai jalur pengangkutan komoditi ekspor. Di bawah ini tampak jalan di *Onderafdeeling* Lematang Ulu, Lahat pada tahun 1926.



Collectie Prentenkabinet Universiteit Leiden

Gambar 11:
Jalan di Lahat 1926
(Sumber: *www.kitlv.nl*)

Pada tahun 1910 jalan yang menghubungkan Lahat dengan Pagaralam pun diperbaiki dan dilakukan pelebaran. Tampak pada gambar 12, terdapat kayu-kayu penyangga tebing untuk menahan agar tidak longsor ke jalan. Perbaikan jalan tersebut dilakukan untuk kelancaran pengiriman hasil bumi menggunakan truk dari *Onderafdeeling* Pasemah.



Gambar 12: Jalan Lahat-Pagaralam 1910
(Sumber: www.tropenmuseum.nl)

Kemudian pada tahun 1928 jalan Lahat-Pagaralam tampak dengan pembatas jalan. Hal ini tampak pada gambar 13. Pembatas tersebut dibuat untuk menjaga keamanan dikarenakan jalan terlalu berliku dan terjal.



Gambar 13: Jalan Lahat-Pagaralam 1928
(Sumber: www.tropenmuseum.nl)

Gambar 14 di bawah ini tampak jalan di daerah *Onderafdeeling* Ogan Hilir pada tahun 1933. Jalan tersebut masih menggunakan satu jalur dan masih tanah. Jalan ini merupakan jalan lintas dari *Uluan* ke daerah Palembang yang digunakan sebagai jalur pengangkutan hasil perkebunan dari daerah *Uluan*.



Gambar 14:
Jalan Indralaya pada Februari 1933
(Sumber: *www.kitlv.nl*)

Dari uraian di atas, sistem jalan atau jalur transportasi jalan di Keresidenan Palembang terdapat dua jalur utama yang membentang dari timur ke barat, yaitu dari Palembang sampai Kepahiang dan mengarah ke Bengkulu. Kemudian, yang mengarah ke utara dari Teluk Betung hanya 120 kilometer, selanjutnya terletak di

Menggala. Bekas jalan itu hilang pertama sepanjang 40 kilometer yang menuju arah ke Palembang, sehingga sebagian harus dibuat untuk sarana transportasi sungai.¹⁴

Mengarah ke barat dari Kota Palembang, jalan yang menghubungkan Keresidenan Palembang dan Keresidenan Jambi baru dibuat pada tahun 1940. Jalan raya Palembang-Jambi ini baru dibuka dikarenakan untuk kepentingan perusahaan minyak NIAM dan militer.¹⁵ Sampai sekarang jalan ini merupakan jalur lintas provinsi yang bila diteruskan lintasannya dari Palembang, Jambi, Pekanbaru, Padang, Medan hingga Aceh.

B. Pembangunan Rel Kereta Api

Tumbuhnya kota-kota di Sumatera Selatan pada masa kolonial tidak terlepas dari munculnya perkembangan transportasi di wilayah tersebut. Hal ini dapat dilihat bahwasannya transportasi merupakan sarana untuk mempermudah pemasokan berbagai komoditi dagang pemerintah Hindia Belanda. Keadaan ini lebih berkembang lagi sejak diberlakukannya Undang-Undang Agraria oleh Pemerintah Hindia Belanda pada tahun 1871, di mana mulai digalakkannya privatisasi pertanian yang menyebabkan mulai bermunculan perkebunan-perkebunan besar sebagai upaya menarik modal swasta ke Hindia Belanda.¹⁶

¹⁴Wilhelmina, *Bijlagen (Tweede Kamer)*, "Verhooging berg van uitg van Ned.-Indie voor 1911 tenbehoef van den aanleg van een spoorweg in Zuid Sumatra", h. 3.

¹⁵Mochtar Effendy, *Perjuangan Mencari Ridha Tuhan* (Palembang: Universitas Sriwijaya, 1998), h. 33.

¹⁶Aryandini Novita, *Laporan Penelitian Arkeologi: Jaringan Kereta Api di Sumatera Selatan* (Kementerian pendidikan dan Kebudayaan Balai Arkeologi: Palembang, 2012), h. 1.

Secara umum, perkebunan-perkebunan yang dikelola oleh pihak swasta di Keresidenan Palembang dimulai pada awal abad ke-20 yaitu karet dan kelapa sawit. Sementara penanaman kopi dan teh di Keresidenan Palembang telah dimulai sejak politik tanam paksa diberlakukan. Seperti yang telah diuraikan sebelumnya selain perkebunan, pertambangan juga merupakan salah satu faktor pendorong tumbuhnya kota-kota di Sumatera Selatan. Kegiatan pertambangan di wilayah Sumatera Selatan diawali dengan eksplorasi minyak bumi di Banyuasin pada 1885 kemudian di Lematang Ilir dan Muara Enim pada tahun 1897. Selain itu pertambangan batubara juga mulai ditemukan di Bukit Asam dan mulai di eksplorasi pada tahun 1919.

Hingga tahun 1914, pengangkutan hasil bumi dari Sumatera Selatan ke Pulau Jawa menggunakan pelayaran laut. Kondisi ini dianggap terlalu banyak memakan biaya dan waktu, sehingga untuk menghemat biaya transportasi diputuskan untuk membangun rel kereta api dari Palembang ke Tanjungkarang, Lampung yang pengelolaannya diserahkan kepada pihak swasta yaitu *Zuid Soematra Spoorwegen* (ZZS) atau Jalur Kereta Sumatera Selatan.

Sebagai suatu sistem, tentunya jaringan kereta api terdiri dari komponen-komponen yang saling berkaitan satu sama lain. Komponen-komponen ini harus dibangun untuk kelancaran transportasi kereta api. Secara keseluruhan komponen-komponen tersebut adalah sebagai berikut.¹⁷

¹⁷*Ibid.*, h. 5.

1. Stasiun, merupakan tempat pemberhentian kereta. Selain itu, stasiun berfungsi sebagai fasilitas transit, yaitu tempat dimana penumpang naik ataupun turun kereta.
2. Rel, merupakan jalur atau tempat berjalannya kereta api.
3. Perkantoran, merupakan tempat administrasi perkeretaapian, tempat kedudukan pimpinan, dan sarana kegiatan pelayanan informasi kepada masyarakat.
4. Menara air, merupakan bangunan yang berfungsi sebagai tempat penyimpanan air dan didistribusikan melalui pipa air untuk kepentingan stasiun atau bengkel.
5. Dipo atau bengkel, merupakan tempat yang berfungsi untuk perbaikan atau perawatan sarana kereta api yang meliputi lokomotif dan gerbong.
6. Peralatan persinyalan, merupakan seperangkat fasilitas yang berfungsi untuk memberikan isyarat berupa warna atau bentuk yang ditempatkan pada suatu tempat tertentu dan memberikan isyarat dengan arti tertentu untuk mengatur pengoperasian kereta api.
7. Peralatan telekomunikasi, merupakan seperangkat fasilitas yang digunakan untuk menyampaikan informasi dan komunikasi untuk membantu keamanan, keselamatan dan kelancaran operasi kereta api.
8. Terowongan, merupakan konstruksi galian di bawah tanah yang dibuat dan digunakan untuk jalur kereta api.
9. Jembatan, merupakan konstruksi jalan rel yang menghubungkan jalur kereta api yang dipisahkan oleh sungai.

10. *Viaduct*, merupakan konstruksi jalan rel di atas jalan raya yang digunakan untuk menghindari perlintasan antara jalur kereta api dengan jalan raya.

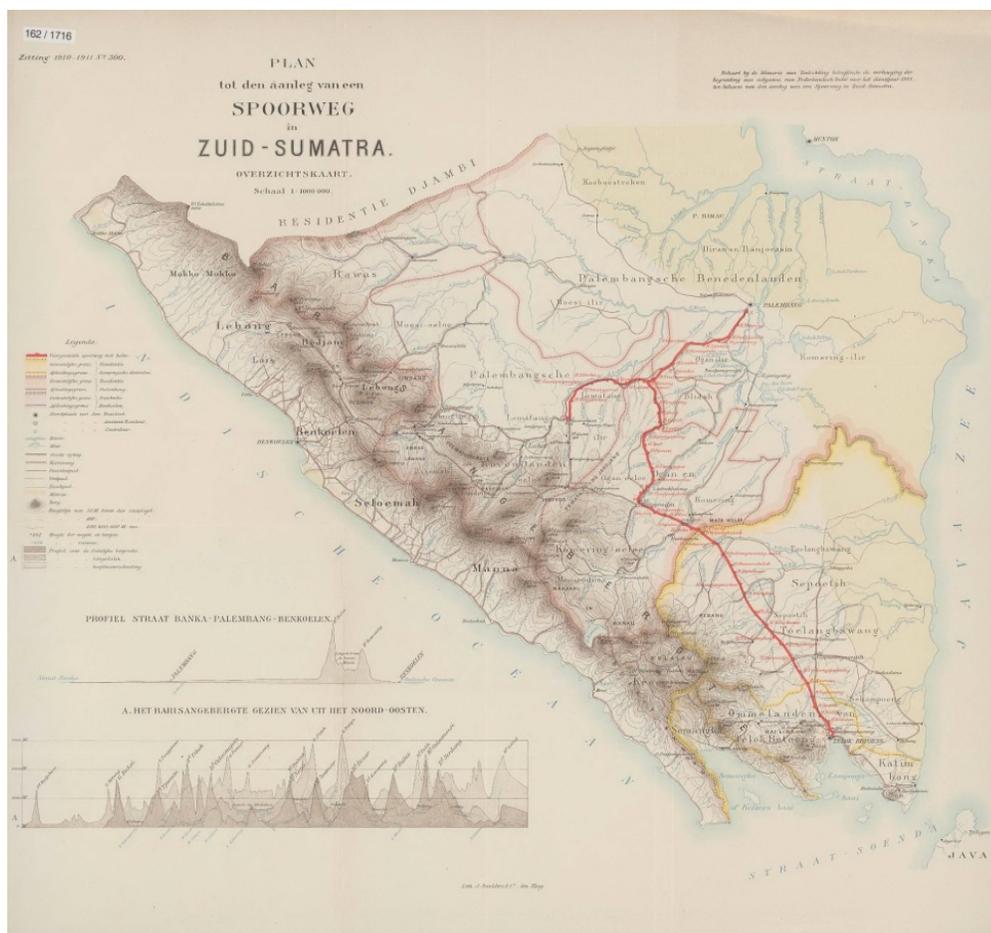
Dari uraian di atas tergambar bahwa rel kereta api merupakan komponen yang harus ada dalam jaringan kereta api. Pembangunan rel tersebut tentunya dilatarbelakangi oleh beberapa hal atas kebijakan pemerintah kolonial Belanda. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, keadaan fisik yang memprihatinkan untuk kepentingan kota dagang modern meningkat tajam dengan mulainya geliat pembangunan transportasi kota modern dalam bentuk kereta api. Pada dasarnya, jalan kereta api untuk memudahkan mengangkut hasil-hasil perkebunan, di daerah perbatasan Palembang dan Bengkulu banyak terdapat daerah-daerah yang merupakan kantong-kantong perkebunan karet, baik yang dikelola oleh *onderneming* maupun petani karet itu sendiri. Hasil-hasil perkebunan ini kebanyakan tidak diperdagangkan di dalam negeri, melainkan untuk pasaran luar negeri dengan pelabuhan Tanjung Priok sebagai pintunya. Hasil bumi kalau mau dikeluarkan dengan cara melalui jalur barat, lewat Bengkulu tidak memiliki pelabuhan yang baik, sehingga dipilihlah lewat jalur kereta api dari daerah Lahat sekitarnya ke Kertapati di Palembang yang diteruskan oleh rel kereta api ke Tanjung Karang, Lampung; dari sana menuju pintunya di Tanjung Priok.¹⁸

Sekitar pergantian abad, di kalangan pemerintah kolonial telah merencanakan pembangunan jalur ketret api. Pembangunan tersebut dimulai dengan

¹⁸Lihat dalam *Moesi*, Palembang, Minggu, 1 Juli 1928, sebagaimana dikutip oleh Jeroen Peeters, *Kaum Tuo-Kaum Mudo*, h..

pengukuran jalur lintasan pertama, yaitu antara tahun 1909 dan 1910. Kemudian pembangunan selanjutnya dimulai tahun 1912.

Sejak tahun 1912 telah dimulai pembuatan jalan kereta api yang menghubungkan Kota Palembang-Teluk Betung, dengan jalur simpang dari Prabumulih ke Muara Enim sepanjang 152 kilometer, di mana terminal pusatnya berada di Kampung Kertapati.



Gambar 15:
Peta Rencana hingga Pelaksanaan Pembangunan Sebuah Jalur Kereta Api
di Sumatera Selatan
 (Sumber: www.statengeneraaldigitaal.nl)

Dari peta di atas, dapat dilihat bahwa jalur dari rencana dibangunnya rel kereta api adalah menghubungkan daerah *Iliran* dengan daerah *Uluan*. Jalur tersebut dibangun bertujuan untuk mempermudah proses ekspor komoditi dagang dari daerah asal menuju Palembang yang kemudian akan dibawa ke Pulau Jawa bahkan ke luar negeri. Berikut dijelaskan bagaimana proses pembangunan rel kereta api di Keresidenan Palembang.

Sebagaimana disinggung di atas, pembangunan rel kereta api di Keresidenan Palembang dilaksanakan pada tahun 1912.¹⁹ Namun, lintasan pertama yang dibuka adalah lintasan Panjang-Tanjungkarang yang panjangnya 12 kilometer di Lampung. Kemudian dibuka jalur-jalur sebagai berikut:

1. Tanjungkarang-Labuanratu sepanjang 5 kilometer, dibuka pada 1 Maret 1915.
2. Labuanratu-Tegineneng sepanjang 22 kilometer, dibuka pada 1 November 1915.
3. Kertapati-Prabumulih sepanjang 78 kilometer, dibuka pada 1 November 1915.
4. Prabumulih-Gunungmegang sepanjang 44 kilometer, dibuka 1 Desember 1916.
5. Gunungmegang-Muaraenim sepanjang 29 kilometer, dibuka 2 April 1917.
6. Muaraenim-Tanjungenim sepanjang 13 kilometer, dibuka pada 1 September 1919.
7. Blambangan-Kotabumi sepanjang 20 kilometer, dibuka pada 2 Januari 1921.
8. Telokbetung-Garuntang sepanjang 4 kilometer, dibuka pada 27 Mei 1921.
9. Prabumulih-Peninjauan sepanjang 56 kilometer, dibuka pada 15 September 1922.
10. Kotabumi-Cempaka sepanjang 8 kilometer, dibuka pada 1 Juni 1923.

¹⁹Jeroen Peeters, *Kaum Tuo-Kaum Mudo*, h. 135.

11. Peninjauan-Baturaja sepanjang 38 kilometer, dibuka pada 1 Juli 1923.
12. Muaraenim-Lahat sepanjang 37 kilometer, dibuka pada 21 April 1924.
13. Baturaja-Martapura sepanjang 33 kilometer, dibuka pada 16 November 1925.
14. Cempaka-Negararatu sepanjang 31 kilometer, dibuka pada 1 Mei 1926.
15. Negararatu-Martapura sepanjang 70 kilometer, dibuka pada 21 Maret 1927.
16. Lahat-Tebingtinggi sepanjang 67 kilometer, dibuka pada 1 November 1932.
17. Tebingtinggi-Muarasaling sepanjang 19 kilometer, dibuka pada 1 November 1932.
18. Muarasaling-Lubuklinggau sepanjang 30 kilometer, dibuka pada 1 Juni 1933.

Ketika awal pengoperasian kereta api terdapat 60 tempat pemberhentian atau stasiun.²⁰ Pembangunan rel sepanjang 378 kilometer ini menghubungkan Palembang dengan daerah Teluk Betung. Pertama dilakukan pembangunan di Kertapati, Palembang menuju Prabumulih sepanjang 78 km kemudian dari Prabumulih mengarah ke selatan hingga bertemu dengan rel yang dibangun dari Tanjungkarang. Prabumulih merupakan titik persimpangan ke arah selatan dan barat. Jalur kereta api dari Prabumulih ke arah selatan menuju Baturaja dan Martapura; sedangkan ke arah barat menuju Muara Enim, Lahat, Tebingtinggi, dan Lubuklinggau. Secara keseluruhan jalur ke selatan selesai pada tahun 1924 dan jalur ke barat selesai pada

²⁰Buku Peringatan, *Kota Palembang 1272 Tahun 684-1956 dan 50 Tahun Kotapraja (Haminte) Palembang 1906-1956* (Palembang: Rhama, 1956), h.18.

tahun 1933. Di kota Lahat ada sebuah bengkel besar kereta yang berfungsi untuk perbaikan dan perawatan kereta api.²¹

Sejalan dengan dimulainya eksplorasi batubara di Bukit Asam, dibangun juga jalur kereta api antara Muara Enim dan Tanjung Enim yang ditujukan untuk mengangkut batubara menuju pelabuhan batubara yang berada di Palembang maupun Panjang, Lampung.



Gambar 16:
Dr. Deggeller di atas jalan kereta api batubara Bukit Asam 1926
(Sumber: *www.tropenmuseum.nl*)

²¹Aryandini Novita, *Laporan Penelitian Arkeologi: Jaringan Kereta Api di Sumatera Selatan*, h. 2.

Proses kegiatan penambangan telah dimulai sejak 1911 dan beroperasi pada 1927.²² Dilihat lebih jauh, wacana kebijakan pemerintah Kolonial Belanda adalah mulai berubahnya persepsi penduduk lokal terhadap perubahan ruang dari "ruang air" ke "ruang daratan". Penduduk mulai memaknai "ruang daratan" yang tercermin dari jalanan ciptaan kolonial sebagai sarana transportasi yang jauh lebih mudah dan cepat dibandingkan "ruang air sebelumnya."²³

C. Perkembangan Moda Transportasi Darat di Palembang

Suatu wilayah selalu memiliki ketergantungan dengan wilayah lain. Ketergantungan tersebut pada dasarnya disebabkan oleh adanya kelebihan yang dimiliki oleh wilayah tertentu sehingga dapat memenuhi kebutuhan wilayah-wilayah yang ada di sekitarnya. Pemenuhan kebutuhan tersebut menyebabkan terjadinya mobilitas baik itu manusia maupun barang dan jasa.

Mobilitas manusia dan barang yang berlangsung dari tempat asal ke tempat tujuan dihubungkan dengan suatu jaringan yang merupakan bagian dari sistem transportasi. Secara umum sistem transportasi dapat didefinisikan sebagai suatu tindakan atau proses memindahkan objek dari wilayah asal ke wilayah tujuan dengan menggunakan sarana dan prasarana.

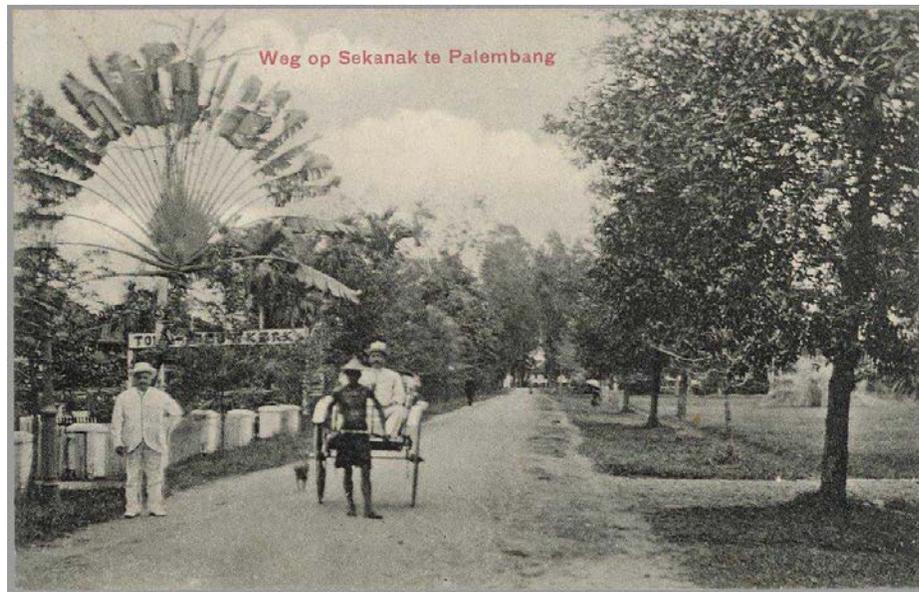
Sistem transportasi biasanya sering dikaitkan dengan aksesibilitas suatu wilayah. Suatu wilayah yang memiliki aksesibilitas yang tinggi dapat menjadi lokasi

²²Arsuady, dkk., *Palembang: Dolo, Sekarang dan Akan Datang* (Palembang: Pemerintah Kota Palembang, 2000), h. 70.

²³Dedi Irwanto M. Santun, *Venesia dari Timur*, h. 47.

pemusatan dan penyebaran hasil sumberdaya tertentu. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa aksesibilitas merupakan salah satu indikator yang menandai tingkat perkembangan suatu wilayah.²⁴

Di Palembang, ada beberapa jenis moda transportasi darat yang bersifat umum dan pribadi, diantaranya adalah pedati, delman, sepeda, mobil, dan sepeda motor. Berikut akan diuraikan secara lebih rinci.



Gambar 17:
Rikshaw atau Becak Cina di Jalan Sekanak 1920
(Sumber: www.kitlv.nl)

Pada tahun 1920 sebagian masyarakat Kota Palembang memanfaatkan alat transportasi tradisional *Rikshaw* atau becak Cina. Disebut dengan becak Cina dikarenakan penarik dari becak tersebut merupakan orang keturunan Cina. *Rikshaw*

²⁴*Alat Angkut Tradisional Daerah Sumatera Selatan* (Palembang: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Direktorat Jenderal Sumatera Selatan, 1987), h. 1.

atau becak Cina ini beroperasi sekitar tahun 1920 hingga 1940. Jenis transportasi ini pun hanya terbatas di Kota Palembang. Namun, yang memanfaatkan jenis transportasi berasal dari kelompok masyarakat kelas atas Belanda. Seperti yang tergambar pada gambar 17, terlihat seorang yang menggunakan topi khas orang Belanda mengendarai becak di jalan Sekanak. *Rikshaw* ini ditarik oleh seorang keturunan Cina dengan rambut dikuncir.



Gambar 18:
Becak Cina di Jalan Dempo
Sumber: (www.tropenmuseum.nl)

Pada gambar 18 juga terlihat seorang Noni Belanda sedang becak Cina yang ditarik oleh orang Cina di Jalan Dempo. Dalam perkembangan selanjutnya, dikarenakan *Rikshaw* dianggap kurang manusiawi, maka moda transportasi ini dihapuskan oleh pemerintah Belanda pada tahun 1940, kemudian digantikan dengan becak biasa seperti yang ada sekarang ini.



© Lex de Herder / nfa, coll. Nederlands fotomuseum

Gambar 19:
Bus Sekolah dan Sepeda 1921
(Sumber: www.geheugenvannederland.nl)

Di samping itu, pada tahun 1921 transportasi umum juga sudah mulai berkembang, yakni dibuktikan dengan adanya alat transportasi umum seperti tampak pada gambar 19. Dalam gambar itu tampak sebuah mobil yang berfungsi sebagai

pengangkut anak-anak pergi dan pulang sekolah. Di gambar tersebut juga tampak seseorang dengan ciri khas topi yang dipakai kebanyakan orang Belanda di Palembang dan seorang anak kecil yang sedang memegang sepeda sebagai alat transportasi pribadi.



Gambar 20:
Penyebrangan di Sungai Lematang 1929
(Sumber: www.tropenmuseum.com)

Di daerah *Uluan*, mobil dan barang komoditi dagang diangkut menyebrangi Sungai Lematang menggunakan ponton.²⁵ Ponton memiliki peran penting sebagai penghubung suatu daerah satu dengan daerah lainnya. Hal ini terlihat pada gambar 21 di mana barang-barang hasil perkebunan dari *Uluan* diangkut menggunakan pedati ke

²⁵Ponton merupakan sampan yang rendah dan lebar untuk menggalang atau menyangga jembatan darurat.

pinggiran Sungai Lematang, kemudian dibawa menggunakan mobil sejenis truk untuk dibawa ke *Iliran*.



Gambar 21:
Jalan Lahat-Tebingtinggi 1930
(Sumber: www.tropenmuseum.nl)

Pada tahun 1930 di Sungai Kikim Kecil di daerah Lahat, terlihat seorang yang menggunakan angkutan pribadi berupa mobil. Ini dapat kita lihat pada gambar 16, ada sebuah mobil Auto yang hendak melintasi Jembatan di *Uluan*. Dengan demikian, selain perahu, mobil juga sudah digunakan sebagai sarana transportasi yang menghubungkan antara *Iliran* dan *Uluan*. Moda transportasi mobil ini tidak terlepas dari dibukanya akses jalan darat.



Gambar 22:
Pedati dan Delman 1935
 (Sumber: *www.kitlv.nl*)

Walaupun demikian, pada tahun 1935 pedati dan delman masih digunakan untuk mengangkut produksi impor di Palembang. Meskipun kebanyakan masyarakat Palembang telah beralih pada kendaraan bermesin, akan tetapi di untuk mengangkut barang-barang impor masih menggunakan delman dan pedati di tahun 1935 ini. Bertolak dari gambar 20 dan 22 dapat diamati aktivitas moda transportasi pedati yang sedang membawa minyak di daerah Baturaja. Delman dan pedati ini masih digunakan untuk mengangkut barang didaerah *Uluan*, yaitu untuk mengangkut hasil perkebunan dari tempat tanaman ke daerah tempat pengumpulan hasil perkebunan, yang selanjutnya akan di angkut ke Palembang menggunakan truk.



Gambar 23:
Penyampaian barang kiriman ke tempat tinggal
seorang agen minyak tanah J. Han Heit di Baturaja 1936
(Sumber: www.tropenmuseum.nl)



Gambar 24:
Lois Charles Bochart di Palembang 1935
(Sumber: www.tropenmuseum.nl)

Sepeda motor, meskipun dalam jumlah terbatas, juga merupakan salah satu moda transportasi di Palembang pada 1920-an. Foto di atas menggambarkan kepemilikan motor pribadi di daerah Palembang. Motor tersebut milik seorang yang bekerja di perusahaan minyak di Plaju. Namun, secara sosiologis, kepemilikan sepeda motor tersebut baru dimiliki oleh lapisan sosial kelas atas. Dari gambar 19 tersebut juga menunjukkan sebuah kendaraan yang dimiliki oleh orang Belanda tersebut.

Kiranya perlu dijelaskan di sini bahwa semakin banyaknya ruas jalan darat yang dibangun berdampak pada semakin meningkat dan berkembangnya moda transportasi di wilayah Keresidenan Palembang. Sejak tahun 1920 sudah banyak dijumpai kendaraan bermotor di sekitar Palembang. Hal ini menyebabkan lalu-lintas darat di Keresidenan Palembang semakin sibuk dan ramai. Kondisi inilah salah satu faktor yang mendorong Pemerintah Kolonial Belanda membentuk *Verkeercommissie voor Palembang* atau Komisi Lalu Lintas Palembang. Adapun tugas Komisi Lalu Lintas ini adalah untuk menertibkan para pengendara kendaraan bermotor dan menerima pembuatan Surat Izin Mengemudi pertama kali di Palembang pada tahun 1920.²⁶

²⁶ Bambang Budi Utomo, dkk., *Kota Palembang*, h. 251.