

BAB V PENUTUP

A. Simpulan

Keresidenan Palembang, secara geografis kewilayahan mengacu pada pengertian daerah Sumatera Selatan sekarang ini. Wilayah ini secara ekonomis merupakan daerah yang bersifat masyarakat akuarian, yaitu sangat tergantung dengan air atau sungai. Hal ini dibuktikan dari letak Palembang sebagai poros utama Sungai Musi yang juga merupakan pintu keluar menuju laut. Seiring dengan peningkatan aktivitas ekonomi pada dasawarsa kedua abad ke-20, Pemerintah Kolonial Belanda berusaha membuka “ruang daratan” sebagai bagian dari modernisasi. Modernisasi ini berusaha mengubah ruang air menjadi ruang darat. Akhirnya, Pemerintah Belanda membuat beberapa kebijakan-kebijakan untuk menjadikan jalur darat sebagai solusi kemudahan dalam sistem transportasi komoditi dagang dan kemudahan dalam pengontrolan ke daerah-daerah. Kebijakan tersebut menjadi suatu perubahan yang besar terhadap kehidupan masyarakat di wilayah Keresidenan Palembang.

Bertolak dari kebijakan pemerintah *Gemeente* tersebut, sebenarnya berawal dari perubahan sistem politik kolonial baru pada dasawarsa akhir abad ke-19, yaitu “Politik Etis” atau “Politik Balas Budi”. Sistem politik etis tersebut mengakibatkan perubahan dalam berbagai aspek kehidupan masyarakat di Palembang. Pemerintah kolonial Belanda telah banyak mengambil keuntungan dari Indonesia, maka pemerintah Belanda memiliki kewajiban untuk mengusahakan kemakmuran serta perkembangan sosial otonomi dari penduduk Indonesia, termasuk di Keresidenan

Palembang. Hal ini disampaikan oleh Ratu Belanda dalam pidatonya pada tahun 1901.

Sejak diberlakukannya Undang-Undang Desentralisasi pada 1903, dan sejak Kota Palembang dijadikan *Gemeente* pada 1906 inilah menjadi titik diberlakukannya hak otonom dan munculnya beberapa kebijakan-kebijakan yang menguntungkan bagi masyarakat di Keresidenan Palembang. Di antara kebijakan itu adalah pembuatan jalan darat dengan penimbunan beberapa sungai di wilayah Kota Palembang dan pembuatan jalur rel kereta api untuk mempermudah pengangkutan batubara dan kegiatan ekspor-impor.

Pembangunan jalur transportasi darat ini selain sebagai bentuk modernisasi juga memberikan dampak yang begitu berarti bagi pemerintah kolonial Belanda dan juga bagi masyarakat di wilayah Keresidenan Palembang. Keadaan jalan sampai tahun 1928 sebagian besar berada di bawah permukaan air, sehingga bagian-bagian itu selalu digenangi air ketika pasang. Hal ini merusak badan jalan dan mengganggu lalu lintas. Hal ini dikarenakan pengerasan jalan dilakukan dengan debu merah sedang musim hujan berubah semua menjadi lumpur, kemudian juga pembatas jalan tidak diperhatikan. Berhubungan dengan hal itu, maka pada tahun 1928 dibentuk Komisi Lalu-Lintas di Palembang. Setelah dibentuk komisi ini, maka diadakan perbaikan dalam hal lalu lintas, baik di darat maupun di laut seperti meninggikan dan mengaspalkan jalan, menimbun Sungai Tengkuruk dan lain-lain. Dalam hal ini sesuai dengan rencana dari ahli bangunan Ir. Thomas Karsten.

Dampak yang menonjol terlihat jelas dalam bidang ekonomi. Setelah pembangunan jalan darat tersebut menjadikan kegiatan pengangkutan komoditi dagang dari daerah perkebunan maupun pertambangan menjadi lebih cepat. Hal ini dapat disimpulkan bahwa penggunaan jalur darat menjadikan waktu lebih efektif dan efisien.

Selain itu, juga dapat dilihat dampaknya dari bidang sosial dan budaya. Hal ini berkaitan juga dengan meningkatnya aktivitas ekonomi yang tinggi sehingga menyebabkan mobilitas sosial semakin meningkat pula. Dalam kehidupan sosial terbentuklah kelas sosial yang membedakan antara “orang kaya” dan “orang miskin”, tentunya dapat dilihat dari kendaraan yang digunakan oleh beberapa kelompok masyarakat. Misalnya, orang-orang Belanda dan para saudagar yang telah banyak memiliki kendaraan pribadi berupa sepeda motor bahkan mobil, sedangkan kelompok lainnya hanya menggunakan sepeda sebagai alat transportasi pribadi, atau bahkan berjalan kaki.

Pesatnya aktivitas perpindahan penduduk yang semakin lancar juga terjadi dalam kurun waktu dasawarsa kedua abad ke-20 ini. Hal ini dibuktikan dari peningkatan jumlah penduduk dari sensus tahun 1920 dan sensus penduduk pada tahun 1930, yaitu terjadi kenaikan duakali lipat. Karena Palembang merupakan kota bandar dagang dan kota pelabuhan, maka tidak menutup kemungkinan menarik perhatian beberapa etnis non-Palembang datang dan menetap di Palembang. Hal ini menjadikan penduduk Kota Palembang bersifat semakin heterogen.

Setelah dibangunnya sarana dan prasarana transportasi darat ini juga menjadikan perubahan pola pemukiman di wilayah Keresidenan Palembang. Pola pemukiman ini berubah dari masa Kesultanan Palembang Darussalam yang berpola *waterfront* berubah menjadi *waterback* ketika dikeluarkannya beberapa kebijakan pemerintah Kolonial Belanda. Daerah tepian air yang semula merupakan wajah Kota Palembang dan simbol kemakmuran, kini berubah menjadi kawasan kumuh dan keterbelakangan.

B. Saran

Palembang sebagai ibukota Keresidenan Palembang menjadi pusat pemerintahan Kolonial Belanda. Pada masa Pemerintahan Belanda inilah Palembang mengalami banyak perubahan, baik dari sistem pemerintahan, sistem ekonomi maupun dalam pembangunan. Hal yang mencolok dari perubahan atau modernisasi kota terlihat dari perbaikan dan pembangunan fisik. Dalam hal ini adalah pembangunan sarana dan prasarana transportasi di Keresidenan Palembang.

Pembangunan transportasi darat adalah bentuk dari pembangunan yang dilatar belakangi oleh pesatnya kegiatan ekspor impor di Keresidenan Palembang. Hal ini tentunya berawal dari kebijakan-kebijakan pemerintah Kolonial Belanda. Tujunnya adalah untuk memudahkan proses pengangkutan dari uluan sampai ke pelabuhan di Palembang. Pembangunan sarana dan prasarana transportasi darat ini tentunya saling menguntungkan dari pihak Belanda maupun dari pihak masyarakat di Keresidenan

Palembang. Hingga saat ini kita masih dapat menikmati hasil dari kebijakan-kebijakan pemerintah Kolonial tersebut.

Oleh karena itu, melalui tulisan ini diharapkan kepada semua unsur pemerintahan, masyarakat, mahasiswa dan para pecinta sejarah, untuk tidak melupakan sejarah perkembangan transportasi di Palembang ini, khususnya transportasi darat. Karena sebagian dari kita tentunya beranggapan bahwa pemerintah kolonial Belanda hanya mengeruk hasil bumi di wilayah Negara Indonesia pada umumnya dan Keresidenan Palembang pada khususnya, maka dari tulisan ini diharapkan dapat menjadikan kita dalam posisi yang arif dalam menyikapi modernisasi yang diciptakan dari kebijakan-kebijakan yang dibuat oleh pemerintah Kolonial Belanda.

Sebetulnya, tulisan ini belum membahas sejarah transportasi darat secara kompleks, baik dari segi data maupun dari segi penyajiannya. Masih begitu banyak kekurangan di sana sini yang harus di lanjutkan dan ditelaah ulang. Oleh karena itu, penulis berharap kepada generasi peneliti sejarah berikutnya baik dari kalangan akademisi maupun dari pemerhati sejarah yang ada di Kota Palembang, untuk menyempurnakan penelitian tentang sejarah transportasi darat, agar penelitian ini menjadi lebih baik.

Wallahu a'lam bi al-shawab!