

PEMBANGUNAN JARINGAN TRANSPORTASI DI LAMPUNG (1859--1927) *Transportation Network Development in Lampung (1859--1927)*

Gregorius Andika Ariwibowo¹⁾, Hary Ganjar Budiman²⁾, Dana Listiana¹⁾

¹⁾ Pusat Riset Kewilayahan, Badan Riset dan Inovasi Nasional

Widya Graha Building, Jalan Gatot Subroto, Kav.10, Jakarta Selatan, Indonesia

²⁾ Pusat Riset Arkeologi Prasejarah dan Sejarah, Badan Riset dan Inovasi Nasional

Jalan Raya Condet Pejaten No. 4, Pasar Minggu, Jakarta Selatan, Indonesia

Pos-el: andikaariwibowo@gmail.com

Naskah diterima: 7 Januari 2023 – Revisi terakhir: 3 Mei 2023

Disetujui terbit: 4 Juni 2023

Abstract

The development of transportation networks has been an important factor in accelerating economic and trade progress in Lampung and southern Sumatra since the second decade of the 20th century. The development of transportation facilities has changed the centers of economic activity and settlements in the Lampung region from being centered around rivers to roads and railways. This article discusses the development of transport networks to support the changes in the Lampung region from the mid-19th century to the third decade of the 20th century. This study also explains the development of transport facilities in creating trans Java-Sumatra economic integration during the colonial period. This study aimed to reconstruct the financial history and transport networks of the Lampung region. This study provides a perspective on forming the trans-Sumatra transport network that made Lampung known as the "Gateway of Sumatra." The study on "The Development of Transportation Network in Lampung (1859-1927)" was prepared using a historical method that included four stages of work: heuristics, verification, interpretation, and historiography. The development of integrated transport facilities in the Lampung region since the end of the war in 1856 has changed various aspects of the lives of the Lampung people. This study showed that the river has no longer become an essential part of the life of the Lampung people since the mid-19th century. Settlement patterns and economic activity centers located on the riverside began to change following the road and railway lines that were formed later.

Keywords: *transportation network; Lampung; Zuid-Sumatra spoorwagen; Dutch East Indies transportation system; modernization of the Dutch East Indies*

Abstrak

Pembangunan jaringan transportasi merupakan faktor penting dalam mempercepat kemajuan ekonomi dan perdagangan di wilayah Lampung serta Sumatera bagian selatan sejak dekade kedua abad ke-20. Perkembangan sarana transportasi telah mengubah pusat aktivitas ekonomi dan pemukiman di wilayah Lampung dari yang berpusat di sekitar aliran sungai menjadi di sekitar jalan raya dan rel kereta api. Artikel ini membahas perkembangan jaringan transportasi dalam mendukung perubahan di wilayah Lampung pada pertengahan abad ke-19 hingga dekade ketiga abad ke-20. Kajian ini juga menjelaskan pembangunan sarana transportasi dalam menciptakan keterpaduan ekonomi trans Jawa-Sumatera pada masa kolonial. Tujuan kajian ini ialah melakukan rekonstruksi sejarah ekonomi dan jaringan transportasi di wilayah Lampung. Kajian ini memberikan satu sudut pandang tentang formasi jaringan transportasi trans-Sumatera yang menjadikan Lampung dikenal sebagai *Gerbang Sumatera*. Kajian mengenai "Pembangunan Jaringan Transportasi di

Lampung (1859--1927)” disusun dengan menggunakan metode sejarah yang mencakup empat tahapan kerja: heuristik, verifikasi, interpretasi, dan historiografi. Pembangunan sarana transportasi yang terpadu di wilayah Lampung sejak berakhirnya Perang Lampung pada 1856 telah mengubah berbagai aspek kehidupan masyarakat Lampung. Melalui kajian ini dapat diketahui bahwa sungai tidak lagi menjadi esensi penting dalam kehidupan masyarakat Lampung sejak medio abad ke-19. Pola permukiman dan pusat aktivitas ekonomi yang selama ini berada di sisi sungai mulai berubah mengikuti jalur jalan raya dan kereta api yang terbentuk kemudian.

Kata kunci: jaringan transportasi; Lampung; *Zuid-Sumatra Spoorwagen*; transportasi Hindia Belanda; modernisasi Hindia Belanda

PENDAHULUAN

Pemerintah Kolonial Hindia Belanda mulai menata kembali wilayah Lampung agar kembali menjadi salah satu daerah yang dapat menopang ekonomi Hindia Belanda setelah berakhirnya Perang Lampung pada tahun 1856. Sejak masa tersebut pemerintah kolonial mulai mengurangi peran jaringan transportasi melalui sungai untuk beralih ke jalan raya sembari membuka daerah-daerah perkebunan dan kolonisasi permukiman di pedalaman Lampung. Wilayah Lampung sebelum abad ke-19 merupakan daerah utama penghasil komoditas hasil bumi dan hasil hutan bagi Kesultanan Banten, Kesultanan Palembang, ataupun Kompeni Hindia Timur (VOC). Sejak abad ke-10 wilayah Lampung telah menjadi titik hubung dalam jaringan transportasi yang menghubungkan antara dua wilayah perdagangan dan politik penting di Jawa (Banten) dan Sumatera (Palembang). Sungai merupakan sarana penting dan utama di dalam keterhubungan jaringan transportasi di wilayah ini (Guillot, Nurhakim, dan Wibisono, 1996; Ariwibowo, 2018b, 259–63, 2022, 240–44).

Perang yang terjadi di Lampung sejak awal abad ke-19 telah menghancurkan pusat produksi komoditas hasil bumi dan jaringan transportasi di wilayah ini. Jaringan transportasi melalui sungai menjadi tidak aman seiring dengan melemahnya pengaruh VOC dan Kesultanan Banten menjelang akhir abad ke-18. Penjarahan-penjarahan yang dilakukan oleh bajak laut dan para pemberontak Kesultanan Banten telah mengganggu jaringan transportasi di wilayah ini. Keadaan ini terus berlanjut seiring dengan perlawanan yang dilakukan oleh Raden Intan dan Raden Imba Kusuma terhadap pemerintah kolonial Belanda. Perlawanan ini membuat produksi komoditas perdagangan dan aktivitas ekonomi di wilayah Lampung mengalami kebekuan sepanjang paruh pertama abad ke-19. Akibat dari perlawanan ini membuat Lampung menjadi daerah yang tidak ramah bagi perluasan ekonomi Hindia Belanda sepanjang awal abad ke-19. Perlawanan Rakyat Lampung akhirnya dapat dipatahkan setelah Belanda mengirim 1.200 tentara dan marinir yang dipimpin oleh Kolonel J.A. Waleson (Ariwibowo, 2018a: 435; 2020: 40; Kielstra, 1915: 250–65; Graaff dan Stibbe, 1918: 520–21; Wellan, 1932: 169).

Pemerintah kolonial mulai membangun berbagai fasilitas penunjang pertumbuhan ekonomi semenjak berakhirnya Perang Lampung dan ditetapkannya *Afdeeling* Teluk Betung sebagai pusat Karesidenan Lampung pada 1860. Pembangunan jalan raya Teluk Betung--Menggala, Teluk Betung--Kota Agung, revitalisasi Pelabuhan Teluk Betung,

dan pembangunan Pelabuhan Panjang (*Oosthaven*) menjadi langkah awal bagi upaya pembangunan transportasi jaringan perdagangan di Lampung, terutama pada sektor agroindustri. Langkah-langkah awal pembangunan sektor agroindustri ini antara lain dengan merevitalisasi perkebunan lada yang sejak masa Kesultanan Banten merupakan komoditas utama wilayah Lampung. Lada yang dikembangkan di Lampung adalah jenis lada hitam (*Piper Nigrum*). Komoditas agroindustri seperti kopi dan karet turut menjadi komoditas unggulan dari wilayah ini menjelang abad ke-20 (Ariwibowo, 2020: 41–43).

Perluasan sektor industri perkebunan di wilayah Lampung juga diikuti dengan peningkatan jumlah penduduk. Penduduk dari wilayah Sumatera bagian selatan dan Banten mulai bekerja di perkebunan-perkebunan di wilayah Lampung pada awal abad ke-20. Para penduduk dari wilayah Jawa Tengah dan Jawa Timur selanjutnya mulai memenuhi wilayah Lampung seiring dengan kebijakan transmigrasi atau kolonisasi yang berlangsung sejak tahun 1905. Migrasi para penduduk dari Pulau Jawa ini untuk mendukung perluasan perkebunan dan pembangunan jaringan kereta api. Langkah ini dilakukan oleh pemerintah kolonial karena para penduduk Jawa memiliki pengalaman dalam budidaya dan pengembangan perkebunan, khususnya kopi dan pembangunan jalur kereta api. Mobilisasi penduduk untuk kepentingan ekonomi kolonial inilah yang kemudian memunculkan kota-kota baru yang berkembang di sekitar wilayah perkebunan tersebut. Wilayah Lampung kemudian segera tumbuh menjadi salah satu wilayah dengan pertumbuhan ekonomi dan penduduk yang cukup pesat di wilayah *Sumatera* pada awal abad ke-20.

Pembangunan sarana transportasi merupakan sarana penting dalam mempercepat kemajuan ekonomi dan perdagangan bagi wilayah Lampung, dan wilayah Sumatera bagian selatan sejak dekade kedua abad ke-20. Pembangunan sarana transportasi di samping untuk mendukung peningkatan eksploitasi potensi sumber daya ekonomi, juga sebagai upaya yang dilakukan oleh pemerintah kolonial untuk meningkatkan lalu lintas jaringan perdagangan internasional Asia Tenggara dan Trans-Eurasia. Howard Dick dan Peter J. Rimmer melihat bahwa sejak awal abad ke-20 telah tercipta suatu keterhubungan antar pusat-pusat pelabuhan dan industri di Asia dan Eropa. Singapura berkembang menjadi pelabuhan *entrepot* utama yang membawa hasil alam dan industri dari Asia Tenggara, termasuk Hindia Belanda ke Asia Timur, Australia, Amerika, dan Eropa (Dick & Rimmer, 2003: 33–34).

Tumbuhnya Singapura sebagai pelabuhan *entrepot* utama di kawasan Asia Tenggara merupakan pukulan bagi Pemerintah Hindia Belanda. Kemudahan akses jaringan perdagangan, harga pengiriman distribusi yang lebih murah dan jaringan pasar yang lebih luas menjadikan Singapura sebagai tujuan utama dari perdagangan hasil komoditas hasil bumi dan industri, terutama dari wilayah di luar Jawa. Keadaan ini sangat tidak baik bagi upaya pemerintah kolonial Hindia Belanda untuk membangun ekonomi nasional mereka. Pemerintah kolonial pada medio abad ke-19 hanya menguasai jaringan perdagangan dan transportasi di Jawa, selebihnya di kawasan luar Jawa sebagian besar arus dan jaringan perdagangan langsung mengarah ke Singapura, bahkan termasuk dari Makassar yang berada jauh di timur Hindia Belanda. Para pengusaha dari Singapura

memiliki konsesi dengan para pengusaha di pelabuhan-pelabuhan di luar Jawa ketika pemerintah kolonial Belanda belum memiliki fasilitas dan kebijakan yang menunjang dalam jejaring ekonomi perdagangan ini. Singapura juga telah memiliki hubungan perdagangan yang eksklusif dengan Indocina, Tiongkok, dan India sehingga dengan melalui Singapura produk hasil bumi dari sebagian wilayah Hindia Belanda dapat memasuki pasar-pasar tersebut (Dick, 2002: 18–22). Tekanan dari Singapura inilah yang kemudian membuat pemerintah kolonial mulai membangun jaringan-jaringan transportasi yang lebih terpadu di wilayah Jawa dan Sumatera yang terhubung dengan pusat-pusat penghasil komoditas hasil bumi dan industri di Hindia Belanda. Salah satu wilayah yang jaringan transportasi yang dibangun oleh pemerintah kolonial adalah di wilayah Lampung dengan membangun jalan raya, jaringan kereta api, dan pelabuhan intra-regional antarkawasan Hindia Belanda yang terhubung dengan pelabuhan-pelabuhan ekspor seperti Belawan, Tanjung Priuk, Semarang, dan Surabaya. Jaringan kereta api di Sumatera bagian selatan atau *Zuid-Sumatra Staatspoorwagen* misalnya, terhubung dengan dua pelabuhan transit, yakni Palembang dan *Oosthaven* (Tanjung Karang, Lampung). Pelabuhan Palembang dan *Oosthaven* merupakan pelabuhan yang berjejaring dengan pelabuhan utama Tanjung Priuk (Batavia) (Stibbe, 1919: 140; Department of Public Works, 1920: 79–81).

Tujuan kajian ini ialah melakukan rekonstruksi terhadap jaringan transportasi di wilayah Lampung. Kajian ini juga memberikan satu sudut pandang awal dari formasi jaringan transportasi trans-Sumatera pada masa kolonial yang menjadikan Lampung dikenal sebagai *Gerbang Sumatera*. Salah satu faktor awal dikenalnya Lampung sebagai *Gerbang Sumatera* karena wilayah ini menjadi pelabuhan penghubung antara Jawa (Merak) dan Sumatera (*Oosthaven*/Panjang) yang kemudian saling terhubung dengan jaringan jalan raya dan kereta api di wilayah pedalaman Sumatera, terutama Sumatera bagian selatan (Lampung, Bengkulu, Sumatera Selatan, dan Jambi). Tahun 1859 menjadi titik mula kajian ini karena merupakan awal periode revitalisasi jalan raya yang menghubungkan Teluk Betung–Menggala dan Teluk Betung–Kota Agung. Tahun 1927 dijadikan titik akhir dari pembahasan ini karena pada tahun tersebut jalur kereta api *Zuid-Sumatra Spoorwagen* telah terhubung seluruhnya dari Palembang hingga ke Tanjung Karang. Periode 1859 hingga 1927 merupakan periode yang dapat menggambarkan mengenai perubahan jaringan transportasi, yang memberikan pengaruh pada perubahan tata ruang dan ekonomi di wilayah Lampung.

Dinamika perkembangan sarana transportasi dari yang awalnya mengandalkan sungai sebagai sarana dalam jaringan transportasi, kemudian beralih dengan berkembangnya sarana jaringan transportasi melalui jalan raya dan kereta api di wilayah Lampung, menjadi satu bahasan penting. Peralihan ini turut berpengaruh terhadap perkembangan dan perluasan perkebunan-perkebunan tanaman industri, eksplorasi tambang, pembukaan pusat-pusat pemukiman baru, dan terbentuknya jaringan transportasi terpadu Jawa-Sumatera. Perkembangan sarana transportasi ini juga telah mengubah pusat aktivitas ekonomi dan permukiman dari yang tadinya berada dekat aliran sungai menjadi dekat dengan jalan raya dan rel kereta api, serta perubahan lingkungan

dari yang sebelumnya hutan belantara menjadi kawasan-kawasan perkebunan dan permukiman. Berdasarkan argumentasi tersebut, kajian ini ingin melihat bagaimana perkembangan sarana transportasi di wilayah Lampung dalam mendukung rangkaian perkembangan kawasan ini pada pertengahan abad ke-19 hingga dekade ketiga abad ke-20. Kajian ini turut melihat bagaimana pengaruh dinamika pembangunan kembali jaringan transportasi di Lampung pada medio abad ke-19 terhadap peralihan jaringan transportasi dari melalui sungai ke jalan raya dan kereta api. Kajian ini juga membahas pembangunan sarana transportasi tersebut dalam membentuk keterpaduan dan integrasi pertumbuhan ekonomi trans Jawa-Sumatera pada masa kolonial.

Jaringan transportasi dalam kajian ini mencakup kerangka kerja rute yang saling menghubungkan berbagai lokasi. Setiap lokasi diidentifikasi sebagai titik atau *node*. Kerangka kerja rute adalah hubungan yang menghubungkan dua *node* dalam jaringan yang lebih besar. Jaringan transportasi merupakan struktur yang menggambarkan keterkaitan antarlokasi di suatu wilayah, berhubungan dengan semua interaksi ekonomi dan sosial di wilayah tersebut. Jaringan transportasi dapat mencakup jalur permanen, seperti jalan raya, rel kereta api, sungai, dan kanal, serta layanan terjadwal, seperti penerbangan, angkutan umum, dan kereta api. Jaringan ini dapat diperluas untuk menampung berbagai jenis hubungan antara titik-titik tempat terjadinya mobilitas (Rodrigue, 2020: 56–57).

Howard Dick dan Peter J. Rimmer (2003) telah menyajikan satu bahasan penting mengenai jaringan kota, transportasi, dan komunikasi yang telah mengintegrasikan Asia Tenggara sejak medio abad ke-19. Perkembangan teknologi komunikasi berbasis kawat, alat transportasi bertenaga uap, dan semakin ringkasnya jaringan lalu lintas darat dan maritim yang menghubungkan Eropa, Asia, hingga Australia menjadi penanda penting yang membentuk modernisme ekonomi pada medio abad ke-19 hingga awal abad ke-20. Fenomena ini tidak saja berlangsung dalam skala global, di Hindia Belanda, pemerintah kolonial juga menata ulang jaringan transportasi dan komunikasi di wilayah-wilayah yang menjadi generator pertumbuhan ekonomi, terutama di Jawa dan Sumatera. Pembangunan ataupun revitalisasi jalan raya, kereta api, dan pelabuhan telah menciptakan jejaring distribusi perdagangan dari wilayah pedalaman (*hinterland*) hingga ke wilayah pelabuhan di pesisir. Pembangunan dan revitalisasi infrastruktur transportasi ini juga turut menciptakan jejaring antarpelabuhan di wilayah produksi dengan pelabuhan *entrepot* yang menjadi perantara dalam jejaring ekonomi global (Dick & Rimmer, 2003: 38–39). Kajian yang dilakukan oleh Howard Dick dan Peter J. Rimmer menjadi catatan penting untuk menempatkan transportasi di wilayah Lampung sebagai bagian di dalam aktivitas lalu lintas perdagangan regional ataupun global. Pembahasan inilah yang kemudian akan dikaji lebih lanjut sekaligus pengaruh berkembangnya sarana transportasi dalam eksploitasi ekonomi dan perdagangan di wilayah Lampung.

Kajian dari Atsushi Ota (2013) dan Andika Ariwibowo (2018a; 2018b) menjadi dua bahasan penting dalam melihat potensi ekonomi dan jaringan perdagangan di wilayah Lampung pada medio abad ke-19 dan awal abad ke-20. Pemerintah kolonial mulai merevitalisasi sumber-sumber daya ekonomi yang dapat dikembangkan dari wilayah ini

setelah berakhirnya perang dan setelah Lampung dijadikan sebagai satu wilayah otonomi. Komoditas-komoditas seperti kopi, lada, dan beragam hasil hutan menjadi komoditas unggulan yang berasal dari wilayah Lampung pada periode ini. Kajian yang disusun oleh Ariwibowo (2018a; 2018b) juga menjadi salah satu data yang penting dalam melihat aktivitas perdagangan sungai di wilayah Lampung terkait dengan alur perdagangan lada. Ariwibowo melihat peralihan dari aktivitas pelayaran melalui sungai yang berangsur hilang seiring dengan semakin ramainya aktivitas transportasi darat melalui jalan raya maupun kereta api. Kedua kajian ini merupakan resensi dasar yang akan digunakan dalam melihat perkembangan jaringan transportasi dan ekonomi di wilayah Lampung pada 1912--1942.

METODE

Kajian mengenai “Pembangunan Jaringan Transportasi di Lampung (1859--1927)” disusun dengan menggunakan metode sejarah. Naskah disusun melalui proses pemilihan tema, penelusuran sumber, kritik sumber, analisis, interpretasi, kemudian disajikan dalam bentuk tulisan (Kuntowijoyo, 1995: 66). Sumber-sumber sejarah yang digunakan merupakan sumber sejarah primer dan sekunder. Sumber sejarah primer yang digunakan seperti beragam dokumen, laporan, dan media cetak yang berasal dari pemerintah kolonial, lembaga penerbitan, ataupun individu yang terkait dengan dinamika ekonomi, perdagangan, dan perkembangan transportasi di wilayah Lampung. Data-data terkait pembangunan jaringan transportasi di Lampung dapat ditelusuri dari laporan Richter (1910, 1911) Broersma (1916) De Bruys Kops (1919), dan Reitsma (1925), serta laporan resmi yang diterbitkan oleh *Department of Public Works* (1920) *Dienst der Staatsspoor- en Tramwegen* (1926), dan *De Spoor- en Tramwegen in Nederlandsch-Indië* (1930). Data terkait dengan jaringan transportasi di wilayah Lampung sebelum periode abad ke-19 telah diperoleh dari kajian yang dilakukan oleh Ariwibowo (2018) yang mengkaji mengenai Sungai Tulang Bawang. Sumber-sumber sejarah tersebut ditelusuri melalui kunjungan ke Perpustakaan Nasional dan Perpustakaan digital (delpher.nl, archive.org, digitalcollections.universiteitleiden.nl, dan colonialarchitecture.eu). Data-data sekunder juga digunakan dalam penyusunan kajian ini. Sumber-sumber sekunder yang digunakan tidak hanya berupa buku ataupun jurnal yang disusun pada masa kontemporer saat ini, tetapi juga yang berasal dari periode kolonial.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dinamika Ekonomi dan Jaringan Transportasi di Lampung (1859--1912)

Lampung telah menjadi salah satu wilayah yang sangat penting dalam menunjang ekonomi Hindia Belanda pada awal abad ke-20. Perkebunan lada dan kopi menjadi sumber daya penting yang tidak hanya mendukung kemajuan ekonomi Hindia Belanda, tetapi juga memberikan daya dukung dalam pemajuan ekonomi dan perdagangan bagi wilayah Lampung. Sungai masih menjadi nadi penggerak ekonomi di wilayah Lampung

pada awal abad ke-19. Kota Menggala di wilayah Tulang Bawang merupakan salah satu kota sungai (*river city*) yang tumbuh dan berkembang di sisi Sungai Tulang Bawang. Kota Menggala merupakan kota yang menjadi tempat transit komoditas lada dari wilayah pedalaman Tulang Bawang dan Komerling untuk dibawa ke Pelabuhan Banten pada masa Kesultanan Banten. Menggala terhubung dengan pusat-pusat komoditas hasil hutan dan perkebunan lada yang berada di pedalaman Lampung dan Komerling, seperti daerah Bandardewa, Pagerdewa, Negararatoe, Negeribesar, Negarabatin, dan Bandaragoeng. Menggala tetap menjadi bandar penting di tepian Sungai Tulang Bawang karena menjadi tempat transit beragam komoditas hasil hutan dan perkebunan sebelum dibawa ke Pelabuhan Teluk Betung pada periode kolonial (Gambar 1) (Ariwibowo, 2018b: 257). Salah satu penyedia layanan transportasi sungai yang menghubungkan Kota Menggala dengan Kota Teluk Betung adalah NISEK (*Nederlandsch-Indische Scheepvaart en Kustvaart*). NISEK merupakan salah satu penyedia layanan transportasi pelayaran sungai dan pesisir di Hindia Belanda. NISEK melayani pengangkutan penumpang dan kargo melalui jalur-jalur pelayaran sungai dan pesisir. NISEK memiliki sekitar 14 kapal penumpang dan 350 perahu-perahu kecil untuk mengangkut beraneka produk dari pedalaman Lampung (Broersma, 1916: 256–257).



Gambar 1. Pemandangan kapal penumpang menuju Pelabuhan Teluk Betung dan sampan yang digunakan untuk mengangkut lada dari Wilayah Pedalaman Tulang Bawang ke Pelabuhan Tanggo Radjo di Tepi Sungai Tulang Bawang, Kota Menggala (Sumber: Broersma, 1916).

Broersma (1916) menceritakan bahwa sebelum revitalisasi jalur darat atau jalan raya yang mulai berlangsung pada periode 1860-an, perjalanan melalui sungai lebih banyak dipilih untuk menuju ke Teluk Betung dari Menggala daripada melalui perjalanan darat.¹ Broersma menceritakan bahwa sebuah gerobak sapi atau kerbau harus membawa gerobak dari kebun-kebun lada sejauh 40 hingga 80 km untuk menuju Pelabuhan Teluk Betung. Perjalanan darat ini masih melalui rimba belantara hutan Sumatera dan kerap kali

¹ Perjalanan melalui sungai pun juga tidak mudah dilakukan dalam aktivitas lalu lintas perdagangan Menggala-Teluk Betung. Broersma bercerita bahwa kerap terjadi arus besar atau bahkan banjir bandang yang tiba-tiba menerjang. Apabila terjadi arus besar ini masyarakat juga khawatir dengan batang-batang pohon dan buaya-buaya besar yang ikut bersama aliran arus tersebut. Beberapa kapal kerap juga mengalami karam atau terjebak di lumpur-lumpur jika kerap arus sungai tiba-tiba surut di beberapa titik tertentu. Berbagai keadaan dan kondisi yang kerap menerjang ini membutuhkan keterampilan dan pengalaman daripada nahkoda atau pemandu kapal agar perjalanan dapat sampai ke tujuan (Broersma, 1916: 6–7).

dihadang berbagai rintangan, seperti jalan yang tertutup batang pohon yang jatuh, tanah longsor, serangan hewan liar, ataupun serangan-serangan oleh bandit. Keadaan inilah yang membuat jalur pelayaran sungai menjadi rute perdagangan utama di Lampung ketika itu. Rintangan-rintangan itu menurut Broersma tidak terlalu banyak terjadi di jalur sungai. Broersma juga menambahkan bahwa pengangkutan kargo pun lebih mudah dibawa dan cepat dengan perahu-perahu kecil untuk menuju ke gudang-gudang lada di Palembang ataupun Teluk Betung karena kapal-kapal ini memanfaatkan aliran arus-arus sungai (Broersma, 1916: 252–253).

Kapten Jackson bersama dengan para prajuritnya harus melewati Sungai Tulang Bawang dalam perjalanan mereka dari Komerling menuju ke Teluk Betung. Mereka menggunakan lima perahu; dua perahu untuk membawa penumpang dan tiga perahu lainnya untuk membawa perlengkapan. Sungai Tulang Bawang merupakan satu-satunya rute untuk menuju ke Teluk Betung dari wilayah Komerling. Jalur darat masih belum dibangun dan keadaan daratan Lampung masih dipenuhi oleh hutan-hutan belantara sehingga masih sangat berbahaya untuk dilalui. Kapten Jackson juga singgah di sekitar desa-desa yang berada di sisi sungai selama masa pelayarannya itu. Para pendamping yang merupakan penduduk lokal selalu berusaha agar perahu mereka tidak berada terlalu dekat dengan bibir sungai karena mereka khawatir serangan harimau yang dapat datang sewaktu-waktu dari sekitar rawa dan bibir sungai. Kapal pun diusahakan tidak terlalu ke tengah karena arus sungai di bagian tengah sangat deras dan berbahaya. Jackson menuliskan dalam catatannya mengenai pertemuan dengan gajah-gajah yang sedang berada di sisi sungai. Ia memperkirakan ada sekitar 200 gajah dalam salah satu rombongan gajah yang berpapasan dengannya. Gajah-gajah itu menurut Jackson sedang bermain dan mandi di pinggir sungai. Jackson menuliskan bahwa dua pemberhentian yang dapat digunakan, yaitu di daerah Bumi Agung dan Ujung Gunung. Terdapat perwakilan pemerintah kolonial yang ditugaskan di dua daerah tersebut. Para penduduk di kedua desa tersebut selalu mengingatkan Jackson untuk tidak keluar malam-malam karena harimau akan datang untuk mencari makan di sekitar desa (Sumatra Mission Press, 1822).

Perubahan sistem transportasi dari sungai ke jalan raya di Lampung bermula pada masa pemerintahan Residen R. Wijnen (1859--1861). Wijnen memerintahkan perbaikan dan pelebaran jalan-jalan menuju wilayah-wilayah perkebunan di Kota Agung dan Menggala. Jalan-jalan setapak dari tanah yang telah ada sebelumnya dibersihkan dan ditutupi dengan rumput (*goede en breede graswegen*) agar tidak menyulitkan para pejalan kaki, pengendara kuda, dan kereta kuda yang melewatinya ketika musim hujan tiba. Jalan yang menghubungkan antara Teluk Betung dengan Menggala diperbaiki dan diperkuat dengan batu pada 1870, tepatnya pada masa kepemimpinan Residen A. Pruys van der Hoeven. Jalan yang menghubungkan Teluk Betung-Menggala juga dibuat jalur yang menghubungkan wilayah Taranbangi dan Sekampung. Kedua wilayah ini merupakan daerah pusat penghasil lada yang besar di Lampung ketika itu. Jalan ini pada mulanya diperbaiki untuk digunakan sebagai jalan militer dan jalan pos. Revitalisasi jalan melalui wilayah pedalaman ini kemudian membantu dalam membuka perkebunan serta daerah permukiman baru di wilayah pedalaman Lampung yang ketika itu masih ditutupi hutan-hutan tropis yang lebat (Ariwibowo, 2018a: 342; Stibbe, 1921: 427).

Revitalisasi jalan raya dari Teluk Betung ke Menggala ini kemudian mulai mengubah pola permukiman dan pusat ekonomi di wilayah Lampung. Aktivitas ekonomi di wilayah Lampung kini tidak lagi bergantung pada transportasi sungai. Pola permukiman kemudian tidak lagi selalu berada di tepian sungai, seperti di Kota Menggala ataupun Kota Sukadana. Kota-kota baru di wilayah Lampung kemudian bermunculan seiring dengan pembukaan perkebunan-perkebunan baru di wilayah pedalaman yang ditunjang oleh terbentuknya jaringan-jaringan jalan raya. Pembangunan jaringan jalan raya ini juga telah memotong waktu tempuh perjalanan dan meningkatkan kapasitas pengiriman komoditas dari perkebunan-perkebunan di wilayah pedalaman menuju ke Pelabuhan Panjang (*Oosthaven*) dan Teluk Betung.

Broersma (1916) mengatakan bahwa sebelum adanya jalan raya, perdagangan lada dari Menggala ke Teluk Betung sangat rumit. Para pedagang dari Menggala harus berkeliling hingga wilayah pedalaman dengan menggunakan rakit untuk mendapatkan lada. Lada-lada ini kemudian dikumpulkan di Menggala, lalu lada tersebut dibawa ke Teluk Betung, Singapura, dan Palembang dengan rakit dan kapal-kapal kecil. Distribusi perdagangan lada ini dilakukan oleh para pedagang partikelir yang sebagian tidak berhubungan dengan pemerintah. Broersma (1916) mengatakan bahwa melalui aktivitas perdagangan sungai ini pemerintah kolonial tidak dapat sepenuhnya mengontrol perdagangan lada karena kerap diselundupkan. Broersma (1916: 179) mengatakan bahwa dari 18.000 pikul lada yang dikumpulkan di Menggala selama tiga tahun hanya 1.000 pikul saja yang sampai ke Teluk Betung, sebagian besar lada justru dibawa ke Palembang dan Singapura.

Kehadiran jalan raya memiliki peran penting sebab pengiriman melalui jalan raya dapat dikontrol oleh pemerintah kolonial melalui pemeriksaan di pos-pos tol (pemberhentian). Konsesi distribusi pengangkutan lada-lada dari Menggala ke Teluk Betung melalui transportasi darat oleh pemerintah kolonial diberikan kepada orang-orang Tionghoa. Lada-lada tersebut akan disimpan di gudang penyimpanan yang dikelola oleh orang-orang Eropa (*Europeesche exporthuizen*) setelah tiba di Teluk Betung. Lada hitam yang berasal dari berbagai wilayah di Lampung akan disortir berdasarkan tempat asal dari lada-lada hitam tersebut, seperti dari Kalianda, Seputih, Rebang, Semangka, dan Menggala. Proses ini dilakukan di gudang-gudang. Proses sortir perlu dilakukan karena lada hitam yang berasal dari Lampung memiliki kualitas dan karakteristik yang berbeda-beda sesuai dengan asal daerahnya. Gudang-gudang memiliki fungsi dan relasi dengan para pedagang besar di Batavia, sehingga pengirimannya dari Lampung dapat langsung menuju ke Batavia melalui Pelabuhan Panjang (Broersma, 1916: 178–181).



Gambar 2. Aktivitas penyeberangan dengan rakit di Kampung Soengkai (Sumber: Broersma, 1916).

Pemerintah kolonial tidak hanya membangun dan memperbaiki fasilitas jalan raya, tetapi juga membangun sarana-sarana pendukung transportasi melalui jalan darat, seperti jembatan-jembatan penyeberangan. Para penduduk harus menumpang rakit untuk menyeberang ketika jembatan belum dibangun (Gambar 2). Rakit-rakit membawa berbagai keperluan penduduk, termasuk hasil bumi. Apabila musim hujan tiba, rakit-rakit tidak dapat digunakan karena arus sungai yang deras dan muka air sungai yang tinggi. Keadaan ini mempersulit para petani untuk membawa pasokan hasil bumi mereka serta mengakibatkan terisolirnya beberapa perkampungan yang memiliki hasil bumi untuk komoditas ekspor sehingga menghambat jalur distribusi (Broersma 1916, 6–7).



Gambar 3. Salah satu jembatan yang dibangun oleh pemerintah kolonial di wilayah Tegineneng, Lampung (Sumber: Broersma, 1916) .

Pembangunan jembatan yang dilakukan oleh pemerintah kolonial telah membuka akses yang lebih mudah ke kampung-kampung penghasil komoditas industri dan ekspor di pedalaman (Gambar 3). Pembangunan jembatan dan jalan juga menjadi sarana penting yang dibangun oleh pemerintah kolonial sebelum mereka melakukan kebijakan kolonisasi di Lampung pada 1905. Keadaan inilah yang menjadi salah satu faktor pendukung keberhasilan kolonisasi di Lampung ketika itu. Pemerintah kolonial telah membangun beragam fasilitas pendukung yang kemudian dimanfaatkan oleh para migran

ini untuk mengeksploitasi lahan-lahan yang telah disediakan oleh pemerintah untuk menjadi permukiman dan perkebunan.

Pembangunan dan revitalisasi jalan (Gambar 4) dan jembatan pada sisi yang lain juga mengubah cara pandang manusia dan perilaku hewan di sekitar jalan atau jembatan tersebut. Broersma (1916) bercerita bahwa saat jembatan-jembatan kayu dan bambu dibangun, rombongan-rombongan gajah akan datang dan melewati jembatan sehingga seringkali merusak jembatan. Pemerintah dan masyarakat selalu memperbaikinya setelah itu, tetapi gajah-gajah ini kembali lagi dan mengulang kejadiannya kembali. Untuk mengantisipasi kondisi tersebut, dibangunlah jembatan dengan rangka batu dan besi yang kemudian membuat gajah-gajah enggan melewatinya. Broersma juga bercerita mengenai beberapa kelompok masyarakat lokal yang justru memilih tetap melewati hutan meskipun jalan baru telah tersedia. Menurut Broersma, mereka lebih takut melewati jalan raya dan memilih melewati hutan yang banyak binatang buas dan serangga *penghisap darah*. Akibatnya, pada periode awal setelah selesai pembangunan jalan, prasarana jalan hanya digunakan untuk kepentingan kolonial, seperti distribusi lada dari Menggala ke Teluk Betung (Broersma, 1916: 96–97).



Gambar 4. Peta jalan umum di Sumatera Selatan tahun 1917. Garis warna merah menunjukkan jalan aspal yang berhasil dibangun. Rute jalan aspal di Lampung mencakup Pandjangan-Telokbetong-Tatahan-Soekamara-Gunung Batin-Menggala-Panaragan. Garis warna hijau menunjukkan rencana jalur kereta yang mencakup Pandjangan-Telokbetong-Tatahan-Soekamara-Kemala-Batoerdja-Ogan-Niroeh (Sumber: Sandick, 1917).

Pembangunan Jaringan Perkapalan, Kereta Api, dan Perkembangan Ekonomi (1912--1927)

Wim Ravenstein (2007:36–37) mengatakan bahwa terdapat empat tahap pembangunan infrastruktur ekonomi dan perdagangan yang dilakukan oleh para kolonialis Eropa di wilayah yang menjadi tempat jajahannya. Tahap pertama ialah ketika mulai membangun pelabuhan-pelabuhan yang mereka jadikan pos-pos dagang. Mereka juga membangun jaringan-jaringan pelabuhan antar- regional dan internasional sehingga memudahkan mereka untuk saling melakukan transaksi perdagangan dan lalu lintas pelayaran. Tahap kedua adalah dengan mulai melakukan penetrasi ke wilayah-wilayah pedalaman di daerah yang mereka kuasai. Orang-orang Eropa akan mulai melakukan eksplorasi dan mempelajari serta mengenal kehidupan ekonomi masyarakat yang hidup di wilayah pedalaman pada tahap ini. Mereka mulai melihat jenis tanaman apakah yang biasa ditanam oleh para penduduk, keadaan bentang alam, dan potensi sumber daya alamnya, serta mulai menekan secara politik dan membangun relasi dengan para penguasa lokal serta membangun perangkat-perangkat pemerintahan di tingkat lokal untuk memperkuat kekuasaan mereka di wilayah pedalaman (Ravesteijn, 2007: 36–37).

Tahap ketiga adalah dengan mulai membangun sarana-sarana produksi baik dengan meminta, bahkan memaksa penduduk untuk menanam tanaman-tanaman komoditas ekspor serta pertambangan yang menghasilkan beragam mineral untuk kebutuhan industri. Mereka mulai membangun fasilitas-fasilitas penunjang industri modern, seperti pabrik, industri perkebunan, jalan raya, gudang, dan beragam fasilitas umum yang bertujuan untuk peningkatan laju pertumbuhan ekonomi. Pelaku yang membangun sarana-sarana produksi ini tidak saja pemerintah, tetapi juga sektor swasta. Tahap keempat adalah memperkuat pasar ekonomi dari produk industri yang dihasilkan oleh para kolonialis ini. Para penduduk diarahkan untuk menjadi konsumen dari beragam produk yang dihasilkan oleh para pelaku industri kolonial ini. Slogan modernisme dan *pengadaban* kehidupan penduduk asli dilakukan agar para penduduk ini mengonsumsi produk-produk ekonomi yang dihasilkan oleh masyarakat industrialis kolonial, termasuk di dalamnya slogan *Politik Etis* (Ravesteijn, 2007: 36–37).

Berdasarkan catatan Wim Ravestaijn (2007) tersebut, pembangunan sarana-sarana fisik, termasuk transportasi, merupakan sebuah langkah yang dilakukan oleh pemerintah kolonial untuk memperluas jangkauan eksploitasi sumber daya alam dan ekonomi di wilayah jajahan. Pembangunan ini tidak saja sebatas pada terbentuknya jaringan jalan raya, tetapi juga jaringan kereta api dan perkapalan. Wilayah Asia Tenggara menjadi sangat aman dan mendukung dalam upaya pembangunan ekonomi industri yang liberal, termasuk menjadikan masyarakatnya sebagai pasar yang potensial untuk produk industri mereka. Kondisi ini dapat terjadi setelah Inggris dan Belanda berhasil meredam gejolak-gejolak perlawanan lokal di wilayah mereka pada awal abad ke-19. Singapura sejak medio abad ke-19 telah berhasil menguasai sebagian besar jaringan perdagangan di Sumatera sehingga membuat Belanda sebagai *pemilik* wilayah tersebut berang.

Inggris selangkah lebih cepat dari Belanda dalam membangun armada perkapalan dan kargo. Mereka telah membangun armada perkapalan sejak medio abad ke-19. Inggris

juga mulai mengaktifkan kapal-kapal uap sebagai kapal lintas samudera sehingga pelayaran dengan menggunakan armada perkapalan milik Inggris menjadi lebih cepat dan murah. Inggris juga menjadikan Singapura sebagai *entrepot* dari jaringan pelabuhan-pelabuhan yang berada di wilayah *outer islands* (wilayah luar Jawa) Hindia Belanda. Inggris telah melakukan perjanjian perdagangan bebas dan pelabuhan terbuka dengan beberapa pelabuhan, seperti Tanjung Pinang (1829), Pontianak dan Sambas (1833), Lampung (1839), Makassar (1847), Manado (1849), serta Ambon, Banda, dan Ternate (1854). Perjanjian ini pada akhirnya justru menjadikan Singapura seakan melakukan monopoli terhadap komoditas dan hasil bumi yang berasal dari Hindia Belanda. Para pedagang dan kapal-kapal trans-nasional kemudian justru menjadikan Singapura sebagai pasar untuk membeli produk-produk dari Hindia Belanda maupun wilayah-wilayah lain di Asia. Keadaan ini memberikan keuntungan yang besar bagi Singapura, terutama dari tarif dan bea perdagangan karena ramainya transaksi perdagangan di wilayahnya. Belanda sendiri rupanya merasa kecolongan, sebab apabila melarang penjualan produknya ke Singapura, Hindia Belanda belum memiliki pelabuhan yang memadai untuk berlabuhnya kapal-kapal dagang besar dalam jumlah dan ukuran yang besar. Berbagai kondisi inilah yang kemudian membuat Belanda mulai membenahi pelabuhan dan jaringannya sejak medio abad ke-19. Belanda juga membangun armada kapal uapnya dengan menambah dan memperkuat armada-armada kapal-kapal milik *Nederlandsche Handel-Maatschappij* (NHM), *Koninklijke Paketvaart-Maatschappij* (KPM), *Stoomvaart Maatschappij 'Nederland'* (SMN), *Rotterdamsche Lloyd* (RL), dan sebuah perusahaan modal bersama antara Inggris dan Belanda, yaitu *Netherlands Indies Steam Navigation Company* (NISN). (Dick & Rimmer, 2003: 84, 86–87)

Akibat dari persaingan dalam aktivitas pelayaran maritim ini, Pemerintah Hindia Belanda kemudian mulai membangun dan merevitalisasi pelabuhan-pelabuhan yang berada di wilayahnya. Pemerintah kolonial mulai membangun pelabuhan baru yang mereka beri nama *Oosthaven* atau juga dikenal dengan nama Pelabuhan Panjang di wilayah Lampung. Pelabuhan Panjang, seperti halnya Pelabuhan Tanjung Priuk, dirancang untuk terintegrasi dengan jalur kereta api. Pelabuhan Panjang dirancang untuk menggantikan Pelabuhan Teluk Betung yang telah ada sebelumnya. Pelabuhan Teluk Betung oleh pemerintah kolonial dirasa tidak dapat lagi dikembangkan untuk menjadi pelabuhan yang dapat menampung aktivitas kapal-kapal uap karena pendangkalan yang terus terjadi akibat sedimentasi dari material-material yang dibawa oleh aliran sungai. Pelabuhan Teluk Betung juga tidak dapat dikembangkan kembali karena lingkungan sosial dan komersial yang telah terlalu padat sehingga akan membutuhkan biaya besar untuk menata kembali lingkungan di sekitar pelabuhan.

Pembangunan Pelabuhan Panjang terkait dengan pembangunan jalur kereta api di wilayah selatan Sumatera dan pembangunan kawasan kota *suburban* baru di Lampung, yaitu Kota Tanjung Karang. Pemerintah kolonial telah merancang wilayah Lampung untuk menjadi salah satu pusat perekonomian yang penting di wilayah Sumatera sejak akhir abad ke-19. Letak Lampung yang dekat dengan Pulau Jawa dan hanya terpisahkan oleh Selat Sunda menjadikan Lampung sebagai titik sentral dalam pengembangan

wilayah pedalaman Sumatera melalui membangun jaringan perdagangan regional Jawa-Sumatera. Pembangunan tiga titik strategis di wilayah Lampung, yaitu Pelabuhan Panjang, Jalur Kereta Api Tanjung Karang-Muara Enim, dan Kota Tanjung Karang juga seiring dengan pembangunan jalur kereta api Batavia-Merak dan Pelabuhan Merak di sisi barat Pulau Jawa (Department of Public Works, 1920: 78–80).

Pelabuhan Panjang diperuntukan sebagai jalur penyeberangan orang dan kargo dari Sumatera dan Jawa serta untuk menjadi terminal kargo komoditas-komoditas yang berasal dari wilayah pedalaman Lampung, Bengkulu, dan Palembang. Pelabuhan Teluk Betung tetap digunakan sebagai pelabuhan rakyat dan penghubung transportasi sungai yang masih kerap digunakan oleh masyarakat. Pembangunan Pelabuhan Panjang dilakukan dengan standar pelabuhan modern pada masa itu. Pelabuhan ini dilengkapi berbagai perangkat bongkar muat yang modern dan dapat digunakan untuk dua kapal uap sehingga bongkar muat kapal dapat dilakukan di pelabuhan. Keberadaan Pelabuhan Panjang membuat para kuli tidak perlu lagi pergi ke tengah laut untuk mengambil barang-barang dari kapal. Pelabuhan ini juga memiliki jaringan pergudangan yang terhubung dengan jalur kereta api yang dapat dilakukan secara mekanis sehingga tidak begitu banyak membutuhkan tenaga manusia di dalam pengelolaannya (Department of Public Works, 1920: 80).

Pelabuhan Panjang dan Pelabuhan Merak di Jawa merupakan satu jaringan yang terhubung sejak tahun 1915. Penyeberangan melalui Selat Sunda antara Pelabuhan Panjang dan Pelabuhan Merak dilakukan oleh kapal-kapal uap milik KLM tiga kali dalam seminggu. Pelabuhan Merak ini kemudian terhubung langsung dengan Pelabuhan Tanjung Priok di Batavia melalui jaringan kereta api. Keberadaan jaringan penyeberangan Selat Sunda dan kereta api Merak-Batavia ini mempercepat arus transportasi dan distribusi komoditas-komoditas hasil bumi dari Sumatera ke Tanjung Priok yang merupakan salah satu pelabuhan ekspor lintas benua di Hindia Belanda (Department of Public Works, 1920: 80).

Mr. R.A. Eekhout merupakan pemilik konsesi terbesar pembangunan jalur kereta api di Jawa. Perusahaan yang dimiliki oleh R.A. Eekhout telah banyak membangun berbagai jalur kereta api di Jawa. Jika melihat potensi ekonomi dan sumber daya alam di Sumatra dan Sulawesi, Eekhout mulai berencana untuk meminta konsesi pembangunan jalur kereta api di kedua wilayah tersebut sejak akhir abad ke-19. Pembukaan perkebunan-perkebunan tanaman industri skala besar di wilayah Sumatera bagian selatan, seperti di wilayah Lampung, merupakan potensi yang sangat menguntungkan apabila dapat dikembangkan juga jaringan kereta api di wilayah tersebut. Rencana yang dilontarkan oleh Eekhout ini baru dipelajari lebih dalam pada tahun 1902 oleh K.J.A. Ligtvoet yang merupakan salah satu insinyur kepala *Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) ketika itu.² Langkah serius baru dilakukan setelah berbagai diskusi yang sangat

² Perintah pelaksanaan kajian terhadap pembangunan jalur kereta api Sumatera bagian selatan (*Zuid-Sumatra Spoorwegen*) ini berdasarkan *Gouvernements Besluit van 16 Februari 1902 No. 6* tentang Penyelidikan terhadap Daerah yang akan Dilakukan Pembangunan Kereta Api dan *Gouvernements Besluit van Mei 1908 No. 6* tentang Perpanjangan Durasi terhadap Eksplorasi Lebih Lanjut terhadap Daerah yang

panjang dengan pemerintah dan NISM. Ligvoet mulai melakukan kajian sejak tahun 1903 di tiga wilayah yaitu Lampung, Palembang, dan Bengkulu. Ia melakukan kajian terkait persoalan teknis dan lingkungan di tiga wilayah tersebut. Ligvoet kemudian meminta J.F.A. Richter dan Ir. van Stipriaan Luiscius untuk mengkaji lebih lanjut kondisi sosial dan ekonomi serta potensi yang akan diperoleh dari pembangunan kereta api yang menghubungkan Lampung dengan Palembang tersebut pada 1908 (Reitsma, 1925: 70, 74; Broersma, 1916: 260–61).³

Pembangunan jalur kereta api Tanjung Karang (Lampung) ke Muara Enim (Palembang) mulai dilakukan pada 1911 berdasarkan Staatsblad No. 121 Tanggal 30 Desember 1911. Jalur ini akan dibangun dari dua titik, yaitu dari Palembang dan Tanjungkarang sehingga jalur ini dapat tersambung dari kedua sisinya setelah pekerjaan selesai. Jalur rel kereta api dari arah Palembang ditangani oleh Mr A.J.E. Rövekamp, sementara dari arah Lampung ditangani oleh Mr. F. Combé (Richter, 1910:3). Jalur kereta api ini direncanakan memiliki panjang lebih kurang 387 km. Jalur sepanjang 296 km berada di wilayah Palembang dan 110 km berada di wilayah Lampung. Namun, setelah seluruh jalur tersambung pada tahun 1927, panjang seluruh jaringan rel kereta api ini mencapai 529 km.

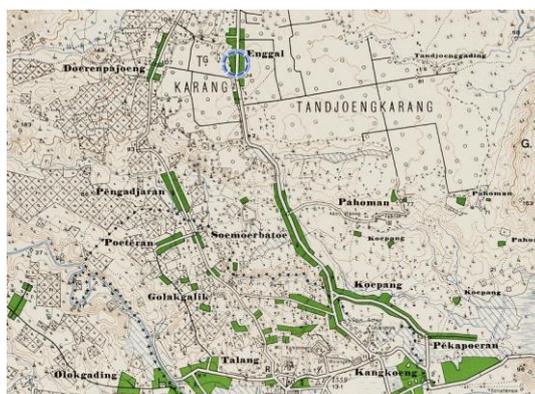
Para pekerja untuk membangun proyek kereta api ini didatangkan dari Jawa. Para pekerja ini akan diberikan hak pengelolaan lahan sebanyak 1,5 *bouw* (\pm 1 hektare) dan tempat tinggal yang sama, seperti para transmigran yang didatangkan sebelumnya pada tahun 1905. Pemerintah kolonial mendatangkan sekitar 40.000 orang (termasuk wanita dan anak-anak) dari Jawa. Mereka kemudian menetap di beberapa kampung, yang satu kampungnya terdiri atas sekitar 100 keluarga. Hal ini menjadi sangat efektif karena selain bekerja membangun rel kereta api, para pekerja juga mendapatkan kontrak dari perusahaan perkebunan untuk memproduksi komoditas-komoditas ekspor, seperti, lada, kopi, kopra, dan karet. Keadaan ini juga turut membuka lokasi-lokasi permukiman baru di sepanjang jalur pembangunan rel kereta api. Beberapa daerah permukiman kemudian berkembang di wilayah Lampung seiring dengan pembangunan dan perkembangan jaringan kereta api di wilayah Lampung, antara lain Tanjungkarang, Natar, Tegineneng, Metro, Terbanggi, Seputih, dan Kotabumi (Broersma, 1916: 261; Dienst der Staatsspooreen Tramwegen, 1926: 65).

Salah satu kota yang tumbuh seiring dengan pembangunan jaringan kereta api adalah Kota Tanjungkarang. Kota Tanjungkarang merupakan stasiun kereta utama jalur kereta api Sumatera bagian selatan (*Zuid-Sumatra Spoorwegen*) di wilayah Lampung. Kota Tanjungkarang mulanya merupakan sebuah desa yang berada di wilayah *afdeeling*

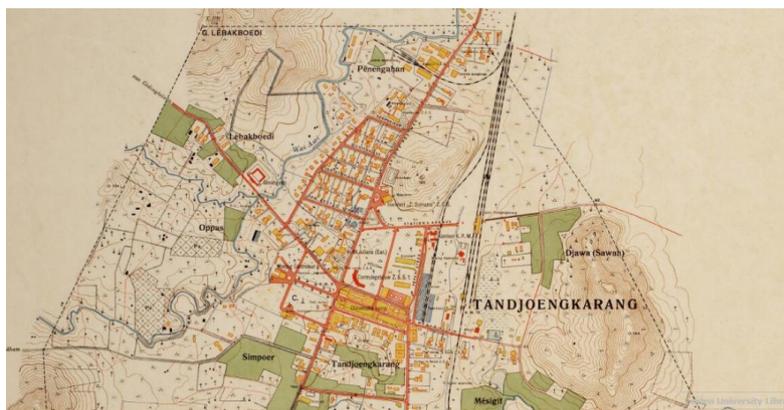
akan Dijadikan Wilayah yang akan Dilalui untuk Pembangunan Jalur Kereta Api (Richter, 1910: 3).(Richter, 1910: 3).(Richter, 1910: 3).

³ Laporan dari kajian kondisi sosial dan ekonomi serta potensi dari pembangunan jalur kereta Lampung hingga Palembang tersebut kemudian dibukukan oleh J.F.P. Richter dengan judul *Rapport Nopens den aanleg van Staatsspoorwegen in Zuid-Sumatra (Deel I en II)* ((Richter, 1910; 1911), (Richter, 1910; 1911), (Richter, 1910; 1911).

Teluk Betung (Gambar 5). Tanjungkarang sendiri sejak berakhirnya Perang Lampung merupakan salah satu pasar penjualan lada yang terkemuka. Lada yang diperdagangkan di Tanjungkarang kemudian dibawa ke Teluk Betung untuk disimpan di gudang-gudang pelabuhan. Tanjung Karang dan Teluk Betung telah memiliki jaringan jalan yang baik sehingga gerobak-gerobak sapi dapat membawa lada dengan mudah dari Tanjungkarang ke Teluk Betung. Pemerintah kolonial kemudian menjadikan Tanjungkarang sebagai sebuah kawasan *suburban* komersil di wilayah Lampung untuk mengurangi beban Kota Teluk Betung yang telah padat dengan permukiman dan sebagai wilayah komersial (de Bruys Kops, 1919: 146–47; Broersma, 1916: 177).



Gambar 5. Wilayah Tanjungkarang pada Tahun 1909. Tampak pada gambar peta tersebut Kota Tanjungkarang masih dipenuhi dengan rumah-rumah penduduk serta kebun dan sawah milik warga (Sumber: Topographische Inrichting, 1908).



Gambar 6. Keadaan Kota Tanjung Karang pada tahun 1916 setelah terbentuknya jaringan rel kereta api. (Sumber: Topographische Inrichting, 1916).

Tanjung Karang oleh pemerintah kolonial dirancang untuk menjadi sebuah kota baru yang nyaman bagi para komunitas Eropa dan kelas menengah serta menjadi sebuah kawasan kosmopolitan modern yang terhubung dengan jaringan kereta api Lampung--Palembang dan penyeberangan langsung ke Jawa (Gambar 6). Pemerintah kolonial juga menjadikan Tanjungkarang sebagai pusat pemerintahan Karesidenan Lampung serta kawasan permukiman *suburban* dan komersial. De Bruys Kops (1919) mengatakan lebih

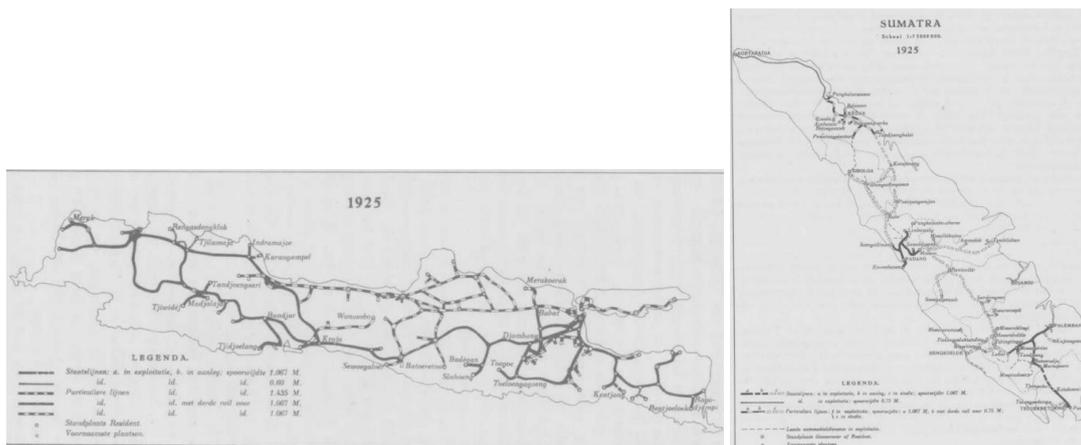
lanjut bahwa pembangunan jaringan pelabuhan baru di wilayah Panjang dan Kota Tanjungkarang akan menciptakan jaringan lalu lintas perdagangan dan ekonomi yang lebih baik karena pusat komersial dan permukiman tidak terpusat di Teluk Betung; aringan ini juga akan memperkuat upaya pembangunan dan pengembangan jalur utama perdagangan antara Jawa dan Sumatera. Broersma (1916) juga mengatakan bahwa ide-ide modern akan berkembang di Lampung ataupun Sumatera bagian selatan melalui kehadiran jaringan transportasi terpadu yang melewati Kota Tanjungkarang. Hal ini kemudian terbukti dengan dipindahkannya kantor Karesidenan Lampung ke Tanjungkarang beserta seluruh perangkat pemerintahan Residen Lampung. Di Tanjungkarang juga berdiri sekolah (*Inlandsche School* dan *Europeansche School*), *Societiet* (*Societiet "Zuid-Sumatra" ZSS* dan *Inlandsche Societiet ZSS*), bioskop, dan hotel. Tanjungkarang juga menjadi kantor pusat dari NISM untuk area Sumatera bagian selatan (*Zuid-Sumatra Spoorwagen*) sehingga di kota ini, selain berdiri kantor dan bengkel kereta api, juga terdapat perumahan pegawai hingga Rumah Sakit ZSS untuk para pegawai jawatan kereta api beserta keluarganya (de Bruys Kops, 1919: 146–147; Broersma, 1916: 177; Topographische Inrichting Batavia, 1916).

Pembangunan jaringan kereta api di wilayah Lampung turut membuka daerah perkebunan dan pertambangan baru di wilayah ini (Gambar 5). Lampung merupakan salah satu penopang ekonomi perkebunan di wilayah Sumatera bagian selatan. Produk komoditas hasil bumi yang berasal dari Lampung merupakan komoditas unggulan ekspor Hindia Belanda, sekaligus penopang kebutuhan industri Hindia Belanda. Komoditas-komoditas seperti karet (*hevea*), kopi, kopra, dan lada, ataupun pertambangan, seperti pasir besi, batu bara, dan minyak bumi merupakan komoditas unggulan yang berasal dari wilayah Sumatera bagian selatan. Resident Berkhout pada tahun 1925 mengatakan bahwa jalur kereta api Sumatera bagian selatan telah membantu menyuburkan *pohon uang* atau "*geldboom*" di wilayah ini. Pembangunan jaringan jalan raya dan kereta api yang telah dilakukan oleh pemerintah kolonial, menurut Berkhout, telah membuka daerah-daerah yang selama ini terisolasi sekaligus juga

Pembangunan jalur kereta api Sumatera bagian selatan ini dirancang untuk melewati wilayah-wilayah yang memiliki potensi ekonomi untuk dikembangkan menjadi perkebunan dan pertambangan. Penetapan wilayah yang dilewati oleh jalur kereta api berdasarkan survei yang telah dilakukan sebelumnya pada tahun 1902 dan 1908. Wilayah-wilayah yang dilewati oleh jalur kereta api juga merupakan daerah yang dirancang untuk menjadi perluasan wilayah kolonisasi di pedalaman Sumatera yang potensial untuk dikembangkan. Stasiun-stasiun sepanjang jalur kereta api juga merupakan depot dari hasil bumi di wilayah penghasil komoditas di sekitarnya (Dienst der Staatsspoor-en Tramwegen, 1926: 63–64).

Stasiun Kotabumi, contohnya, merupakan depot dari produk-produk hasil bumi yang berasal dari wilayah Tulang Bawang, Menggala, dan daerah sekitar Lampung Utara untuk dikirimkan ke Tanjung Karang atau Pelabuhan Panjang. Aktivitas kargo dan perdagangan yang berlangsung melalui Stasiun Kotabumi turut berperan dalam meningkatkan pertumbuhan Kotabumi sebagai pusat ekonomi di wilayah Lampung

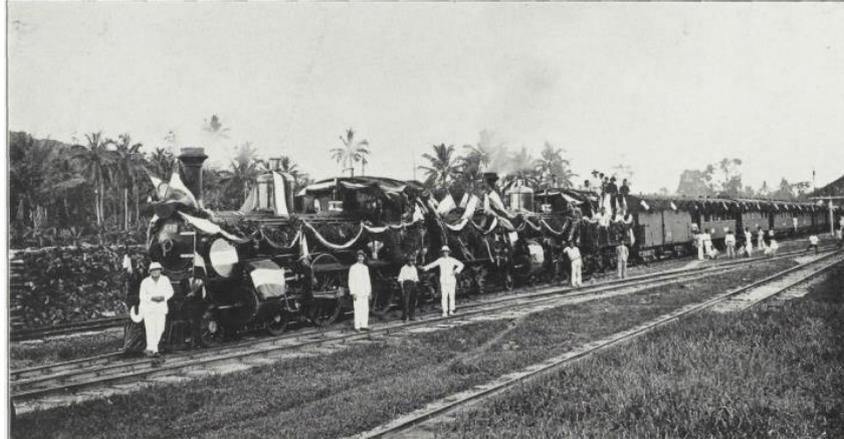
Utara. Namun, pada sisi yang lain kehadiran jalur kereta yang melintasi wilayah Kotabumi turut mengikis peran Kota Menggala yang sebelumnya menjadi jantung ekonomi dan perdagangan di Lampung utara. Menggala merupakan sebuah kota dan bandar perdagangan utama di tepi Sungai Tulang Bawang yang ramai dengan aktivitas perdagangan lada. Resident Berkhout pada tahun 1925 bahkan mengatakan bahwa Kota Menggala telah ditinggalkan oleh para pedagang dan petani lada karena seluruh hasil budidaya dan perdagangan lada telah dibawa ke Teluk Betung ataupun Pelabuhan Panjang melalui Stasiun Kotabumi dan Stasiun Blambangan. Pernyataan Berkhout ini dapat dianggap sebagai penanda akhir dari aktivitas transportasi sungai di wilayah Lampung (Dienst der Staatsspoor-en Tramwegen, 1926: 63–66).



Gambar 7. Jalur kereta api dari Jawa dan Sumatera bagian selatan yang terhubung melalui penyeberangan Selat Sunda antara Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Panjang (Sumber: Reitsma, 1925: 73, 75).

Pembangunan jalur kereta api *Zuid-Sumatra Spoorwagen* juga diikuti dengan pembangunan jaringan listrik dan telegram di sepanjang jalur kereta tersebut. Jaringan listrik terhubung dari Palembang hingga ke Tanjungkarang, bersisian dengan jalur kereta api. Jaringan listrik ini kemudian juga tersambung dengan wilayah-wilayah di sekitar jalur kereta api. Wilayah, seperti Menggala, Gunung Sugih, Terbanggi Besar, dan Way Lima yang terletak di sekitar jalur kereta api, juga telah tersambung jaringan listrik yang berasal dari jaringan listrik sekitar rel ini. Jaringan listrik di sepanjang rel kereta ini dibangun oleh perusahaan Siemens & Halske. Tersedianya jaringan listrik memungkinkan perencanaan pengembangan daerah yang lebih ambisius. Pemerintah kolonial pada mulanya sempat berencana akan membangun jaringan trem listrik menuju Menggala dari Kotabumi dan Terbanggi Besar dari Tanjungkarang, tetapi rencana tersebut urung dilaksanakan karena tidak adanya pihak swasta yang bersedia terlibat serta keadaan Hindia Belanda yang mulai dilanda krisis ekonomi sejak 1920-an. Keadaan ekonomi yang memburuk di Hindia Belanda berakibat batalnya rencana penambahan jalur kereta api *Zuid-Sumatra Spoorwagen* menuju ke arah Gedong Tataan dan Gunung Sugih, Pagar Alam (Sumatera Selatan) dan

Kepahiang (Bengkulu) (Dienst der Staatsspoor-en Tramwegen, 1926: 63–66; De Spoor-en Tramwegen in Nederlandsch-Indië, 1930: 40).



Gambar 8. Rangkaian lokomotif kereta api di jalur Sumatera bagian selatan pada tanggal 22 Februari 1927 (Sumber: De Spoor-en Tramwegen in Nederlandsch-Indië, 1930: 20).

Pemerintah kolonial Hindia Belanda telah berhasil menggabungkan jalur kereta api dan penyeberangan laut dari Batavia hingga ke Palembang pada tahun 1927. Pemerintah Hindia Belanda bahkan secara teknis telah menjadikan jalur kereta api dari Palembang hingga ke Surabaya berada dalam satu rangkaian jalur kereta api. Gambaran keterhubungan jalur kereta api ini merupakan salah satu capaian pembangunan teknik terbesar pada masa kolonial di Hindia Belanda (Gambar 7). Tersambungnyalah jalur kereta api antara Lampung dan Palembang ini kemudian dijadikan sebagai salah satu tengara (*landmark*) dalam rangkaian perayaan 50 tahun *Dienst der Staatsspoor-en Tramwegen* (Gambar 8). Pembangunan jalur transportasi di Sumatera bagian selatan yang meliputi Lampung, Palembang, dan Bengkulu memberikan pengaruh bagi kemajuan ekonomi di Hindia Belanda. Eksploitasi dan eksplorasi potensi sumber daya ekonomi yang diikuti dengan pembangunan jalur-jalur transportasi telah menjadi satu aset penting dalam melihat modernisasi di Hindia Belanda. De Bruys Kops pada tahun 1919 menyampaikan bahwa kemajuan teknis dalam pembangunan transportasi antara Jawa dan Sumatera telah menghadirkan modernisasi sosial dan kultural di wilayah Sumatera bagian selatan, terutama wilayah Lampung yang selama ini terisolir (de Bruys Kops, 1919:147).

SIMPULAN

Pembangunan sarana transportasi yang terpadu di wilayah Lampung sejak berakhirnya Perang Lampung pada tahun 1856 telah mengubah berbagai aspek kehidupan masyarakat Lampung. Perubahan yang terjadi adalah sungai yang tidak lagi menjadi esensi penting dalam kehidupan masyarakat Lampung sejak pertengahan abad ke-19. Pola permukiman dan pusat aktivitas ekonomi yang selama ini berada di sisi sungai mulai berkembang seturut jalur jalan raya dan jalur kereta api yang baru terbentuk. Masyarakat secara perlahan telah mulai meninggalkan jalur transportasi sungai untuk beralih ke jalan-

jalan baru yang mempercepat laju mobilitas mereka. Pusat-pusat permukiman dan ekonomi baru mulai terbentuk dan bermunculan yang turut menciptakan kehidupan sosial dan budaya masyarakat Lampung, terutama di wilayah pedalaman. Pembangunan jaringan transportasi yang pada mulanya untuk merespons dominasi Singapura atas pengapalan kargo hasil bumi di Sumatera dan membawanya untuk dijual ke Singapura, telah banyak menciptakan beberapa kemajuan di wilayah Sumatera bagian selatan. Keterpaduan antar-wilayah yang terhubung melalui jalur transportasi Jawa dan Sumatera di wilayah Lampung tidak hanya menjadikan Lampung sebagai *Gerbang Sumatera*, tetapi telah membawa pengaruh pada modernisasi di kawasan Lampung dan Sumatera bagian selatan.

DAFTAR PUSTAKA

- Ariwibowo, Gregorius Andika. 2018a. “Aktivitas Ekonomi dan Perdagangan di Karesidenan Lampung pada Periode 1856 Hingga 1930”. *Patanjala: Jurnal Penelitian Sejarah dan Budaya* 10 (2): 431. <https://doi.org/10.30959/patanjala.v10i2.361>.
- Ariwibowo, Gregorius Andika. 2018b. “Sungai Tulang Bawang dalam Perdagangan Lada di Lampung pada Periode 1684 Hingga 1914”. *Jurnal Masyarakat dan Budaya* 19 (2): 253–68. <https://doi.org/10.14203/jmb.v19i2.442>.
- Ariwibowo, Gregorius Andika. 2020. “Perkembangan Afdeeling Teluk Betung Pada Masa Kolonial 1857 hingga 1930”. *Patrawidya* 21 (1): 35–50.
- Ariwibowo, Gregorius Andika. 2022. “Kerajaan Banten Girang dan Formasi Perdagangan Rempah di Selat Sunda Abad X--XVI”. *Pangadereng : Jurnal Hasil Penelitian Ilmu Sosial dan Humaniora* 8 (2): 229–50. <https://doi.org/10.36869/pjhpish.v8i2.268>.
- Broersma, R. 1916. *De Lampongsche Districten*. Batavia: Javasche Boekhandel & Drukkerij.
- Bruys Kops, G.F. de. 1919. *Overzicht van Zuid-Sumatra*. Amsterdam: J.H. De Bussy.
- Department of Public Works. 1920. *Harbourworks: Netherlands East Indian Harbours*. Batavia: Department of Public Works.
- Dick, Howard. 2002. “State, Nation-State and National Economy”. In *The Emergence of a National Economy: An Economic History of Indonesia, 1800–2000.*, 9–34. Hawai’i: University of Hawai’i Press.
- Dick, Howard, and Peter J Rimmer. 2003. *Cities, Transport, Communications-The Integration of Southeast Asia Csince 1850*. Hampshire: Palgrave Mcmillan.
- Dienst der Staatsspoor- en Tramwegen. 1926. *Herdenking van Het Vijftigjarig Bestaan Der Staatsspoor- En Tramwegen in N.-I. (2e Duizendtal)*. Weltevreden: Landsdrukkerij.
- Graaff, S., and D.G. Stibbe. 1918. *Encyclopaedia van Nederlandch-Indie, Tweede Deel (H-M)*. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- Guillot, Claude., Lukman Nurhakim, and Sonny C. Wibisono. 1996. *Banten Sebelum*

Zaman Islam Kajian Arkeologi Di Banten Girang 932?-1526. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.

- Kielstra, E.B. 1915. "De Lampongs". *Onze Eeuw* 15 (1): 244-67.
- Kuntowijoyo. 1995. *Pangantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Ota, Atsushi. 2013. "Tropical Products out, British Cotton in: Trade in the Dutch Outer Islands Ports, 1846-69". *Kournal of Southeast Asian Studies* 2 (3): 499-526.
- Ravesteijn, Wim. 2007. "Between Globalization and Localization: The Case of Dutch Civil Engineering in Indonesia, 1800-1950". *Comparative Technology Transfer and Society* 5 (1): 32-64. <https://doi.org/10.1353/ctt.2007.0017>.
- Reitsma, S.A. 1925. *Gedenkboek Der Staatspoor-En Tramwegen in Nederlandsch-Indie 1875-1925*. Weltevreden: Topografische Inrichting.
- Richter, J.F.P. 1910. *Rapport Nopens Den Aanleg van Staatspoorwegen in Zuid-Sumatra (Deel I)*. Batavia: Landsrukkerij.
- Richter, J.F.P. 1911. *Rapport Nopens Den Aanleg van Staatspoorwegen in Zuid-Sumatra (Deel II)*. Batavia: Landsrukkerij.
- Rodrigue, Jean-Paul. 2020. *The Geography of Transport Systems*. Fifth Edit. New York: Routledge. <https://transportgeography.org/>.
- Sandick, J.C.F. van. 1917. "Congresonderwerp Va: Het Verkeerswezen In Zuid-Sumatra: De Spoorwegpolitiek". In *Eerste Zuid-Sumatra-Conferentie*. Gedong Tataan: Zuid-Sumatra Landbouw- en Nijverheids_vereiniging.
- Spoor- en Tramwegen in Nederlandsch-Indiè, de. 1930. *De Koloniale Roeping van Nederland (Holland's Colonial Call)*. Den Haag: N V Nederlandsch-Engelsche Uitgeversmaatschappij.
- Stibbe, D.G. 1919. *Encyclopaedia van Nederlandch-Indie, Derde Deel (N-Soema)*. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- Stibbe, D.G. 1921. *Encyclopedie van Nederlansch-Indie (Vierde Deel, Soemb-Z)*. s-Gravemhage: Martinus Nijhoff.
- Sumatra Mission Press. 1822. *Malayan Miscellanies*. Vol. II. Bencoolen: Sumatra Mission Press.
- Topographische Inrichting (Batavia). 1908. "Telok Betong". Topographische Inrichting. 1908. <http://hdl.handle.net/1887.1/item:815216>.
- Topographische Inrichting (Batavia). 1916. "Telokbetong En Omstreken". Topographische Inrichting. December 1, 1916. <http://hdl.handle.net/1887.1/item:91499>.
- Verbeek, R.D.M. n.d. "Topographische En Geologische Kaart van Zuid-Sumatra Bevattende de Residentiën Bengkoelen, Palembang En Lampongsche Districten in Vier Bladen". Universitaire Bibliotheken Leiden,. Accessed November 26, 2022. <http://hdl.handle.net/1887.1/item:56422>.
- Wellan, J.W.J. 1932. *Zuid-Sumatra: Economisch Overzicht*. Wageningen: H . Veenman & Zonen.