

Sejarah Jembatan Ampera sebagai Ikon Kota Palembang

Nike Aryanti, Zuliani Putri, Syarifuddin, Dedi Irwanto

Universitas Sriwijaya

Email: syarifuddin@fkip.unsri.ac.id

Abstract

This study aims to describe the history of the Ampera Bridge as one of the icons of the city of Palembang. Ampera Bridge is a transportation infrastructure that connects the two areas of this city, namely Seberang Ilir and Seberang Ulu. Ampera Bridge also shows the effort to equalize the economy between the two sides of the city of Palembang. The method used in writing this article is the historical method. The historical method is a method that is carried out by collecting data and interpreting the symptoms of events that have occurred in the past, the interpretation critically describes all the facts or the truth of the events that occurred. The steps in the historical method include heuristics, source criticism, interpretation, and historiography. Approximately 100 tributaries pass the city of Palembang throughout the city. The number of tributaries originates from the largest river that separates the city of Palembang and is divided into two parts, namely the area known as the Ilir area and the Ulu area. In April 1962, construction of the bridge over the Musi River began, and the construction of this bridge used the Reimbursement Fund from the Japanese War. The Musi Bridge is called the Bung Karno Bridge to show the gratitude of the people of Palembang to President Soekarno for the construction of a bridge over the Musi River which is much needed and awaited by the people of Palembang. Bung Karno Bridge changed its name to Ampera Bridge during the Orde Baru era. Since its inauguration, the Ampera Bridge has become one of the symbols that form the identity or characteristic of the city of Palembang.

Keywords: *Ampera Bridge, Icon, Palembang*

Pendahuluan

Palembang sebagai Ibu Kota Sumatera Selatan menjadi kota paling besar di Provinsi Sumatera Selatan, juga menjadi kota yang paling tua di Indonesia. Hal tersebut terlihat dari salah satu prasasti peninggalan Kerajaan Sriwijaya, yaitu Prasasti Kedukan Bukit yang berangka tahun 682 Masehi. Palembang sebagai kota yang dikelilingi oleh air sesuai dengan nama nya Palembang dalam bahasa melayu (Kamus Melayu) yaitu *Pa* adalah kata yang menunjukkan lokasi atau tempat atau keadaan, dan *Lembang* adalah kondisi tanah yang rendah atau lembah yang terendam air. Menurut bahasa Melayu-Palembang berarti suatu kondisi atau tempat yang tergenang oleh air.¹

Kota Palembang merupakan kota yang mempunyai banyak sejarah, dan juga pusat Kerajaan Sriwijaya. Adapun peninggalan bersejarah ataupun destinasi wisata yang memiliki keunikannya masing-masing, dan dijadikan sebagai pusat wisata dan budaya kota Palembang. Tempat-tempat tersebut adalah Pulau Kemaro, Benteng

¹ Suwardi Mohammad Samin, "KERAJAAN DAN KESULTANAN DUNIA MELAYU: KASUS SUMATRA DAN SEMENANJUNG MALAYSIA," *Jurnal Crikestra* 4, no. 7 (2015): 62–83.

Kuto Besak (BKB), Masjid Agung, Masjid Cheng Ho, Rumah Limas, Bukit Siguntang, Museum Balaputera Dewa, dan Museum Sultan Mahmud Badaruddin II.²

Kota Palembang dilewati kurang lebih 100 anak sungai di seluruh penjuru kota. Banyaknya anak sungai tersebut berawal dari satu sungai terbesar yang memisahkan kota Palembang terbagi menjadi dua bagian, yaitu daerah dengan sebutan daerah bagian Ilir dan daerah bagian Ulu. Sungai Musi adalah sebutan berdasarkan sungai yang memisahkan ke 2 bagian daerah ini serta berfungsi menjadi transportasi air, sentra perdagangan, industri, asal mata air, juga menjadi pengendali banjir pada daerah Kota Palembang. Jembatan Ampera sebagai penghubung kedua bagian yang terpisah ini yang dijadikan sebagai ikon kota Palembang karena Jembatan Ampera peran penting dalam sejarah.³

Penelitian ini akan menguraikan mengenai sejarah Jembatan Ampera sebagai salah satu ikon dari Kota Palembang. Jembatan Ampera yang dijadikan sebagai sarana pengangkutan barang oleh berbagai jenis kendaraan yang merupakan penghubung bagi kedua Wilayah kota Palembang ini, yaitu wilayah yang ada di seberang Ilir dan wilayah di Seberang Ulu. Jembatan Ampera juga dijadikan atau difungsikan sebagai usaha dalam pemerataan ekonomi antara kedua sisi Kota Palembang tersebut.⁴

Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penulisan artikel ini adalah metode historis. Metode historis merupakan metode yang dilakukan dengan pengumpulan data dan penafsiran gejala peristiwa yang pernah terjadi dimasa lalu, penafsiran tersebut menggambarkan secara kritis seluruh fakta atau kebenaran peristiwa yang terjadi. Langkah-langkah dalam metode historis meliputi heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Heuristik adalah tahap dimana peneliti menghimpun atau mengumpulkan dokumen-dokumen untuk memperoleh data penelitian. Data penelitian yang digunakan dapat berupa data primer maupun sekunder. Pengumpulan data dan informasi dilakukan melalui berbagai sumber, seperti wawancara, buku, artikel, dokumen, arsip, majalah, catatan dan referensi lainnya.

² Dyaloka Puspita Ningrum and Lely Arrianie, "POTENSI WISATA KULINER PEMPEK DI ERA DIGITAL DALAM MEMBANGUN IKON KOTA PALEMBANG," *Mediakom: Jurnal Ilmu Komunikasi* 3, no. 2 (2019): 186–95, <https://doi.org/https://doi.org/10.35760/mkm.2019.v3i2.2245>.

³ Joni Arliansyah et al., "Needs Analysis of the Bridge Infrastructures Crossing over the Musi River of Palembang," *Procedia Engineering* 125 (2015): 438–44, <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2015.11.115>.

⁴ Fathona Fajri Junaidi, "Analisis Distribusi Kecepatan Aliran Sungai Musi (Ruas Jembatan Ampera Sampai Dengan Pulau Kemaro)," *Jurnal Teknik Sipil Dan Lingkungan* 2, no. 3 (2014): 542–53, <https://core.ac.uk/download/pdf/267823117.pdf>.

Kritik sumber adalah tahapan dimana sumber-sumber yang telah didapatkan pada tahap heuristik akan diuji keaslian maupun kebenarannya. Dengan kata lain, dilakukan penyaringan terhadap sumber yang telah dikumpulkan sebelumnya. Tahap ini dilakukan untuk mendapatkan sumber yang asli sehingga data yang didapatkan juga berkualitas. Kritik sumber dibagi menjadi dua, yakni kritik ekstern dan kritik intern. Kritik ekstern adalah pengujian yang dilakukan untuk mengetahui keaslian suatu sumber atau dokumen. Kritik intern adalah pengujian yang dilakukan untuk mengetahui kebenaran isi atau apakah isi dari suatu sumber dapat dipertanggung jawabkan.

Interpretasi adalah tahap dimana analisis dan penafsiran sumber sejarah dilakukan. Analisis dan penafsiran tersebut dilakukan pada sumber yang telah melalui tahap kritik sumber, baik ekstern maupun intern. Sumber-sumber tersebut perlu untuk dibaca dan dipahami dengan baik oleh peneliti. Sehingga peneliti dapat melihat sejarah dalam berbagai sudut pandang dan mempunyai gambaran yang luas mengenai suatu peristiwa sejarah. Historiografi adalah tahap terakhir dimana penulisan peristiwa sejarah dilakukan. Penulisan ini dilakukan berdasarkan semua sumber dan data-data yang telah diperoleh, diuji, dan juga ditafsirkan oleh peneliti.

Hasil dan Pembahasan

Pada tahun 1930-an, Rumah-rumah rakit, sampan, *penes*, berbagai bentuk serta jenis perahu merupakan hal yang biasa terlihat di Kota Palembang. Sungai memiliki peranan yang sangat penting dalam berbagai aspek kehidupan hampir seluruh masyarakat Palembang. Sungai-sungai tersebut adalah tempat yang mendukung perekonomian masyarakat dengan kegiatan jual beli atau perdagangan. Pusat Kota Palembang memiliki letak yang sangat strategis karena Sungai Musi terhubung dengan Sungai Ogan dan Sungai Komering. Sungai-sungai tersebut merupakan tempat pertemuan berbagai macam perahu dari wilayah pedalaman, baik dari hulu maupun hilir yang kemudian bertemu di pusat kota.

Sebagai induk dari Batanghari Sembilan yang terdiri dari Sungai Ogan, Lematang, Rawas, Beliti, Rupit, Lakitan, Komering, Kelingi dan Batang Hari Leko, Sungai Musi merupakan tempat berkumpulnya masyarakat baik dari wilayah kota maupun wilayah pedalaman. Sungai Musi mempunyai peran penting sebagai lalu lintas masuknya kapal-kapal dari luar menuju kota sebagai pusat pemerintahan. Terdapat banyak perahu-perahu yang berkumpul di wilayah tersebut karena Kota Palembang berfungsi sebagai penampung produk-produk dari pedalaman ke berbagai pelabuhan.

Banyaknya perahu yang berkumpul menyebabkan adanya komunitas pedagang berperahu di Sungai Musi. Komunitas ini Sebagian besar diisi oleh pedagang-pedagang dari daerah pedalaman (hulu). Pedagang-pedagang tersebut menyusuri sungai-sungai kecil yang bermuara pada Sungai Musi, dengan

membawa sayuran dan buah-buahan untuk dijual. Banyak pedagang yang akan menetap selama sehari-hari di pelabuhan Sungai Musi. Hal tersebut menyebabkan terciptanya semacam perkampungan para pedagang dari hulu. Kegiatan perdagangan yang dilakukan para pedagang tersebut lambat laun mulai berubah. Perubahan struktur wilayah Kota Palembang yang dulunya didominasi oleh ruang air mulai berubah seiring dengan perpindahan kekuasaan dan perombakan struktur kehidupan masyarakat. Salah satu perubahan penting itu adalah kehidupan perdagangan penduduk pribumi Palembang.

Sebelumnya masyarakat kota Palembang melakukan transportasi dengan melalui jalur laut yaitu Sungai Musi yang mengandalkan kapal-kapal kecil atau perahu sebelum dibangunnya Jembatan Ampera di sungai Musi tersebut. Dengan memanfaatkan kapal atau perahu yang ada, masyarakat menjadikan atau membuat jasa penyebrangan untuk masyarakat ini baik dalam berkegiatan untuk menuntut ilmu, mudik, dan dalam membangun ekonomi (berdagang, dan lain-lain) menuju pasar 16 ilir, kapal pertama yang digunakan untuk jasa transportasi penyebrangan ini yaitu kapal Marie yang digunakan pada masa Belanda menjajah, namun setelah pasca merdeka kapal Marie ini perlahan-lahan tidak di fungsikan lagi.⁵

Perubahan yang terjadi salah satunya ditandai dengan dihentikannya penggunaan kapal Marie. Perubahan lainnya yang berdampak besar pada Kota Palembang adalah pembangunan jembatan yang melintasi Sungai Musi. Jembatan ini juga mempunyai peran penting dalam menghubungkan wilayah Ulu dan Ilir Kota Palembang. Hal tersebut akan membuat wilayah Ulu dan Ilir mempunyai kemajuan yang sama. Perbedaan kemajuan tersebut juga berdampak pada masyarakatnya. Orang Iliran dan orang Uluan memiliki perbedaan dimana orang-orang di daerah Iliran lebih menganggap dirinya beradab, terbuka, berkuasa serta lebih modern. Sedangkan orang-orang di daerah Uluan lebih cenderung disebut orang pedalaman karena mereka dipandang ketinggalan, cenderung tertutup serta sulit mengalami kemajuan.

Perbedaan tersebut disebabkan oleh daerah Iliran merupakan muara sebuah mata air yang melewati sungai. Hal tersebut menyebabkan daerah ini selalu menjadi tempat kedatangan orang asing yang juga membawa perubahan. Karena itulah daerah yang menerima kemajuan terlebih dahulu adalah daerah Iliran, yang kemudian akan disusul oleh daerah Uluan. Terhubungnya wilayah Ulu dan Ilir, serta lancarnya transportasi darat menyebabkan banyak perubahan. Hal ini, tentu saja akan mengakibatkan perubahan di segala bidang, terutama dalam bidang perdagangan, dimana Palembang selalu dicitrakan sebagai kota yang berlandaskan ekonomi sungai.

⁵ Kabib Sholeh and Dina Sri Nindiati, "EKSISTENSI JEMBATAN AMPERA TERHADAP PERKEMBANGAN SOSIAL , BUDAYA , DAN EKONOMI MASYARAKAT ULU PALEMBANG TAHUN 1950-2010," *Jurnal HISTORIA* 6, no. 2 (2018).

Awal muncul Ide untuk membangun Jembatan ini sudah muncul dari zaman Gemeere Palembang (tahun 1906), dengan membangun jembatan untuk mempersatukan kedua wilayah yang terpisah ini yaitu wilayah seberang Ilir dan wilayah Seberang Ulu. Tahun 1924 Ide untuk membangun jembatan ini kembali timbul atau mengemuka untuk direalisasikan yaitu saat Walikota Palembang pimpin oleh Le Cocq de Ville. Walikota Palembang pada masa ini di masa kolonial yang sudah memiliki pemikiran untuk membangun sarana transportasi darat (Jembatan) dengan tujuan untuk menyatukan wilayah seberang Ilir dan wilayah seberang Ulu sudah menjadi permasalahan yang utama untuk dilakukan, tetapi sampai dengan pimpinan Le Cocq berakhir bahkan sampai dengan Belanda pergi dari Indonesia, agenda ini ternyata masih belum juga terlaksana sampai dengan masa kemerdekaan Indonesia.⁶

Pada tanggal 29 Oktober 1956 diadakan rapat untuk membicarakan mengenai rancangan pembangunan Jembatan di sungai Musi Palembang tersebut. Tahun 1957 mulai dibentuknya panitia untuk pembangunan Jembatan yang terdiri dari Direktorat Perang Kodim IV/Sriwijaya Harun Sohar dan Gubernur Sumatera Selatan HA Bastari dan didampingi juga oleh Walikota Palembang yaitu M. Ali Amin dan Indra Caya.

Terdapat 3 lokasi yang diusulkan untuk pembangunan Jembatan di atas Sungai Musi ini. pertama, lokasi Jembatan Musi dibangun yaitu terletak di bendungan 16 Ilir Palembang terus melintasi Sungai Musi ke kawasan Ulu Terminal 7. Opsi ke dua, Jembatan Ampera akan ditempatkan di kawasan laut Tangga Takat di kawasan Plaju dari usulan sebagian masyarakat setempat, dan memanjang dari Ulu sampai Sungai Musi yang sampai sekarang disebut Jalan Pusri atau ke kawasan Kalidoni. Pada opsi ketiga, beberapa di Palembang telah mengusulkan lokasi Jembatan Musi di dekat desa 4 Ulu Laut, tepat di seberang Ilier di kawasan pasar Sekarnak, sebagai garis lurus di Jalan Temon di kawasan Ilir. Palembang.⁷

Dari tiga lokasi ini, Soekarno menetapkan dan mengizinkan lokasi pembangunan Jembatan Musi atau AMPERA yaitu pada opsi pertama, atau lokasi Jembatan Ampera saat ini, yaitu mulai dari kawasan 7/10 Ulu hingga kawasan seberang pasar 16 Ilir dan terus menuju lurus jalan Sudirman. Saat Jembatan Musi ini dibangun yaitu pada tahun 1960, Soekarno menghitung bahwa setiap kendaraan yang masuk atau keluar Sumatera harus melewati jembatan tersebut, melalui jalan Trans-Sumatera Timur yang rencananya akan dibangun sewaktu-waktu setelah jembatan Musi telah dibangun.

⁶ Melisa Melisa, "Ampera Dan Perubahan Orientasi Ruang Perdagangan Kota Palembang 1920an-1970an," *Lembaran Sejarah* 9, no. 1 (2012): 52–68.

⁷ Sholeh and Sri Nindiati, "EKSISTENSI JEMBATAN AMPERA TERHADAP PERKEMBANGAN SOSIAL , BUDAYA , DAN EKONOMI MASYARAKAT ULU PALEMBANG TAHUN 1950-2010."

Jembatan Musi rancang oleh pakar dari Jepang, yang benar-benar ahli dalam membangun jembatan di daerah yang berisiko tinggi. Soekarno menginginkan jembatan itu dapat digunakan selama lebih dari 100 tahun. Soekarno juga ingin membangun jalan raya di kedua sisi jembatan. Jembatan Ampera di mata Soekarno lebih indah dibandingkan dengan Jembatan Menara yang ada di Kota London, Inggris. Dan harus lebih panjang dari Jembatan Golden Gate di San Francisco, AS.

Pada bulan April 1962, pembangunan jembatan diatas Sungai Musi tersebut dimulai, pembangunan jembatan ini menggunakan Dana Pampasan dari Perang Jepang. Upacara peresmian Jembatan Musi berlangsung pada 10 November 1965, tidak secara langsung oleh Soekarno, melainkan diwakili oleh Brigg Jazid Bastomi, yang saat itu menjabat sebagai Gubernur Sumatera Selatan. Kegagalan Soekarno untuk datang serta membuka jembatan tersebut disebabkan oleh peristiwa G30S PKI dan faktor politik lainnya. Sehingga Soekarno memutuskan meminta agar diwakili Gubernur Sumatera Selatan, yaitu Jazyd Bastomi.

Gubernur Sumatera Selatan dalam sambutannya mengatakan bahwa masyarakat Sumatera Selatan telah mendapatkan hadiah dari Presiden Soekarno, yaitu jembatan yang dibangun diatas Sungai Musi yang mahal, tegap nan indah. Oleh karena itu, Jembatan Musi dinamakan Jembatan Bung Karno untuk menunjukkan ucapan terima kasih masyarakat Palembang untuk Presiden Soekarno atas pembangunan jembatan diatas Sungai Musi yang sangat diperlukankan serta dinantikan oleh masyarakat Palembang. DPRD GR dan semua anggota dewan telah menyetujui penyebutan Jembatan Bung Karno tersebut.

Pada masa Orde Baru, Jembatan Bung Karno diganti namanya menjadi Jembatan Ampera, karena di kedua sisi jembatan sering digunakan sebagai tempat berkumpulnya mahasiswa-mahasiswa yang mewakili amanat penderitaan rakyat. Karena itulah penamaan Jembatan Bung Karno dianggap tidak tepat, dan pas jika dijadikan sebagai lambang kesengsaraan masyarakat Sumatera Selatan. Sehingga sebutan dari jembatan ini diubah yaitu menjadi Jembatan AMPERA (Amanat Penderitaan Rakyat). Perubahan ini disetujui oleh pemerintah Orde Baru dan masyarakat Sumatera Selatan. Oleh karena itu, hingga kini, nama Jembatan Ampera bukan lagi Jembatan Bung Karno melainkan Jembatan Ampera.

Sejak diresmikan, Jembatan Ampera ini menjadi salah satu Simbol yang menjadi identitas atau ciri khas Kota Palembang. Jembatan yang dibangun pada tahun 1962, yang memiliki panjang 1.171 meter, lebar 22 meter, tinggi 63 meter, dan jarak antar menara 75 meter. Setelah selesainya Jembatan Ampera, masyarakat Ulu harapan besar akan adanya pembangunan yang seimbang di bidang sosial, budaya dan ekonomi, perkembangannya sangat lambat dan kemajuan masyarakat Ulu bisa dikatakan kecil. Namun pada bidang ekonomi, sosial dan budaya masyarakat Ulu ini telah memberikan dampak positif, meskipun kondisi tersebut baru dimulai setelah tahun 2000-an.

Simpulan

Pada bulan April 1962, pembangunan jembatan diatas Sungai Musi tersebut dimulai, pembangunan jembatan ini menggunakan Dana Pampasan dari Perang Jepang. Upacara peresmian Jembatan Musi berlangsung pada 10 November 1965, tidak secara langsung oleh Soekarno, melainkan diwakili oleh Brigg Jazid Bastomi, yang saat itu menjabat sebagai Gubernur Sumatera Selatan. Jembatan Musi dinamakan Jembatan Bung Karno untuk menunjukkan ucapan terima kasih masyarakat Palembang untuk Presiden Soekarno atas pembangunan jembatan diatas Sungai Musi yang sangat diperlukankan serta dinantikan oleh masyarakat Palembang. Pada masa Orde Baru, Jembatan Bung Karno diganti namanya menjadi Jembatan Ampera. Perubahan ini disetujui oleh pemerintah Orde Baru dan masyarakat Sumatera Selatan. Oleh karena itu, hingga kini, nama Jembatan Ampera bukan lagi Jembatan Bung Karno melainkan Jembatan Ampera. Sejak diresmikan, Jembatan Ampera ini menjadi salah satu Simbol yang menjadi identitas atau ciri khas Kota Palembang.

Daftar Sumber

- Ariyanto, Dwi. "SISTEM INFORMASI GEOGRAFIS PENGEMBANGAN PARIWISATA KOTA PALEMBANG MENGGUNAKAN GOOGLE MAPS." SEKOLAH TINGGI MANAJEMEN INFORMATIKA DAN KOMPUTER STMIK AKAKOM, 2017. <http://eprints.akakom.ac.id/id/eprint/4900>.
- Arliansyah, Joni, Adi Taruna, Rhaptyalyani, and Astri Yuli Kurnia. "Needs Analysis of the Bridge Infrastructures Crossing over the Musi River of Palembang." *Procedia Engineering* 125 (2015): 438–44. <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2015.11.115>.
- Arliansyah, Joni, Adi Taruna, Rhaptyalyani Rhaptyalyani, and Aztri Yuli Kurnia. "ANALISA KEBUTUHAN PENGEMBANGAN JARINGAN JALAN DI KOTA PALEMBANG." 2014.
- Dalman, Dalman. *Menulis Karya Ilmiah*. 8th ed. Depok: Rajawali Pers, 2019.
- Idris, Muhamad, Eva Dina Chairunisa, Riki Andi Saputro, Ana Mardiana, Rulli Anisa, Reyvaldy Uyun, and Fatma Dwi. *KAJIAN NILAI-NILAI PLURALISME SEJARAH KEBUDAYAAN PALEMBANG*. 1st ed. Klaten: Penerbit Lakeisha, 2021. https://books.google.co.id/books?hl=en&lr=&id=EURPEAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA225&dq=sejarah+palembang&ots=1runWrXgO5&sig=hi1EJV6Hq2i7I9R1j7bsxsZFj0I&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false.
- Junaidi, Fathona Fajri. "Analisis Distribusi Kecepatan Aliran Sungai Musi (Ruas Jembatan Ampera Sampai Dengan Pulau Kemaro)." *Jurnal Teknik Sipil Dan Lingkungan* 2, no. 3 (2014): 542–53. <https://core.ac.uk/download/pdf/267823117.pdf>.
- KURNIAWAN, ASISI HAPPY. "PERENCANAAN STRUKTUR ATAS JEMBATAN RANGKA BAJA MUSI VI KOTA PALEMBANG SUMATERA SELATAN." UNIVERSITAS ATMA JAYA

- YOGYAKARTA, 2014. <http://e-journal.uajy.ac.id/id/eprint/5599>.
- Lupikawaty, Marieska, and Haris Wilianto. "Potensi Sport Tourism Di Kota Palembang : Perspektif Ekonomi." *JURNAL EKONOMI DAN INFORMASI AKUNTANSI* 3, no. 2 (2013): 128–36.
- Lusetyowati, Tutur. "Preservation and Conservation through Cultural Heritage Tourism. Case Study: Musi Riverside Palembang." *Procedia - Social and Behavioral Sciences* 184 (2015): 401–6. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2015.05.109>.
- MAHARANI RATNA, ADITHA. "KARAKTER PERMUKIMAN ISLAM PADA KAMPUNG ARAB AL MUNAWAR DI PALEMBANG." UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG, 2013. <http://eprints.undip.ac.id/59192/>.
- Melisa, Melisa. "Ampera Dan Perubahan Orientasi Ruang Perdagangan Kota Palembang 1920an-1970an." *Lembaran Sejarah* 9, no. 1 (2012): 52–68.
- Mustika, Mustika, Eka Prasetya, and Adhy Sugara. "DESAIN PETA INTERAKTIF LOKASI BANGUNAN BERSEJARAH KOTA PALEMBANG." In *Prosiding SNST Ke-8*, 122–27. Semarang, 2017.
- Ningrum, Dyaloka Puspita, and Lely Arrianie. "POTENSI WISATA KULINER PEMPEK DI ERA DIGITAL DALAM MEMBANGUN IKON KOTA PALEMBANG." *Mediakom: Jurnal Ilmu Komunikasi* 3, no. 2 (2019): 186–95. <https://doi.org/https://doi.org/10.35760/mkm.2019.v3i2.2245>.
- Noviana, Puput. "PERBANDINGAN SISTEM PEMERINTAHAN DI ILIRAN DAN ULUAN PASCA RUNTUHNYA KESULTANAN PALEMBANG (1825-1942)." UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG, 2019. <http://repository.um-palembang.ac.id/id/eprint/4728>.
- Samin, Suwardi Mohammad. "KERAJAAN DAN KESULTANAN DUNIA MELAYU: KASUS SUMATRA DAN SEMENANJUNG MALAYSIA." *Jurnal Crikestra* 4, no. 7 (2015): 62–83.
- Saputro, Riki Andi, Muhamad Idris, and Ida Suryani. "Sejarah Dan Budaya Palembang Barat Sebagai Sumber Buku Saku Sejarah." *Kalpataru: Jurnal Sejarah Dan Pembelajaran Sejarah* 6, no. 1 (2020): 6–17. <https://doi.org/10.31851/kalpataru.v6i1.4647>.
- Sholeh, Kabib, and Dina Sri Nindiati. "EKSISTENSI JEMBATAN AMPERA TERHADAP PERKEMBANGAN SOSIAL , BUDAYA , DAN EKONOMI MASYARAKAT ULU PALEMBANG TAHUN 1950-2010." *Jurnal HISTORIA* 6, no. 2 (2018).
- Sugarto, Roni, and FX.Budiwidodo Pangarso. "Peran Keestetikan Tiap Koridor Terhadap Pembentukan Kualitas Fisik Landmark Jembatan Ampera Palembang." *Lembaga Penelitian Dan Pengabdian Kepada Masyarakat Universitas Katolik Parahyangan*, 2014.
- Sukmaratri, Myrna. "KAJIAN OBJEK WISATA SEJARAH BERDASARKAN KELAYAKAN LANSKAP SEJARAH DI KOTA PALEMBANG." *Jurnal Planologi* 15, no. 2 (2018): 164–79. <http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/psa>.
- Wazir, Zuber Angkasa. "Tengaran Dan Identitas Kota Palembang Landmark and City Branding of Palembang." *Jurnal Arsir* 2, no. 1 (2018): 12–27.