

**PERKEMBANGAN TRANSPORTASI KERETA API DI
SUMATERA SELATAN TAHUN 1998-2015 (Sumbangan Materi
Pembelajaran Sejarah Kelas XI di SMA Negeri 4 Lahat)**

SKRIPSI

Oleh

Dwiki Septiandini

Nomor Induk Mahasiswa 06121004036

Program Studi Pendidikan Sejarah

Jurusan Ilmu Pengetahuan Sosial



FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN

UNIVERSITAS SRIWIJAYA

INDRALAYA

2018

**PERKEMBANGAN TRANSPORTASI KERETA API DI SUMATERA SELATAN
TAHUN 1998-2015 (SUMBANGAN MATERI PEMBELAJARAN SEJARAH KELAS
XI DI SMA NEGERI 4 LAHAT)**

SKRIPSI

Oleh

Dwiki Septiandini

NIM: 06121004036

Program Studi Pendidikan Sejarah

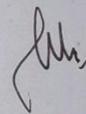
Mengesahkan:

Pembimbing 1,



**Dr. Hudaidah, M. Pd.
NIP. 197608202002122031**

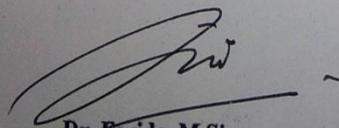
Pembimbing 2,



**Drs. Alian Sair, M.Hum.
NIP. 195803011986031004**

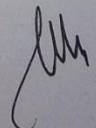
Mengetahui:

**Ketua Jurusan
Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial,**



**Dr. Farida, M.Si.
NIP. 196009271987032002**

**Ketua Program Studi
Pendidikan Sejarah,**



**Drs. Alian Sair, M.Hum
NIP. 195803011986031004**

PERKEMBANGAN TRANSPORTASI KERETA API DI SUMATERA SELATAN
TAHUN 1998-2015 (SUMBANGAN MATERI PEMBELAJARAN SEJARAH KELAS
XI DI SMA NEGERI 4 LAHAT)

SKRIPSI

Oleh

Dwiki Septiandini

NIM: 06121004036

Program Studi Pendidikan Sejarah

Telah diujikan dan lulus pada:

Hari : Rabu

Tanggal : 25 April 2018

TIM PENGUJI

1. Ketua : Dr. Hudaidah, M. Pd.

2. Sekretaris : Drs. Alian Sair, M. Hum

3. Anggota : Dra. Yunani Hasan, M.Pd

4. Anggota : Dr. Farida, M. Si

5. Anggota : Drs. Supriyanto, M.Hum

Palembang, April 2018
Mengetahui,
Ketua Program Studi Pendidikan Sejarah,

Drs. Alian Sair, M.Hum.

NIP. 195803011986031004

PERYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Dwiki Septiandini

NIM : 06121004036

Program Studi : Pendidikan Sejarah

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi dengan judul “Perkembangan Transportasi Kereta Api di Sumatera Selatan Tahun 1998-2015 (Sumbangan Materi Pembelajaran Sejarah Kelas XI di SMA Negeri 4 Lahat)” ini seluruh isinya benar-benar karya saya sendiri dan saya tidak melakukan penjiplakan atau pengutipan dengan cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku sesuai dengan Peraturan Pemerintah Menteri Pendidikan Nasional Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2010 tentang Pencegahan dan Penanggulangan Plagiat di Perguruan Tinggi. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung sanksi yang dijatuhkan kepada saya apabila ditemukan ada pelanggaran dan atau pengaduan dari pihak lain terhadap keaslian data ini.

Indralaya, April 2018
Yang membuat Pernyataan


Dwiki Septiandini
06121004036

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Dengan mengucapkan puji dan syukur kepada Allah *Subhana wa Ta'ala*, skripsi ini kupersembahkan kepada:

- ❖ Kedua orangtua tercinta, ayahku Mistomo dan ibukku Suwarni, Kedua saudaraku tercinta Nuraini, Am.Kep serta Adikku Satrio Margo Utomo yang selalu memberikan segala dukungan secara moril maupun materil dan selalu mendoakan keberhasilanku.
- ❖ Keluarga Besarku baik dari pihak ayah maupun pihak ibuku baik yang di Jawa maupun Sumatera
- ❖ Dosen Pembimbingku, Ibu Dr. Hudaidah, M.Pd. dan Bapak Drs. Alian Sair, M.Hum. yang telah mengarahkan, memberikan bimbingan dan mengajarkanku banyak hal, baik dalam perkuliahan maupun dalam merampungkan skripsi.
- ❖ Seluruh dosen Prodi Pendidikan Sejarah FKIP UNSRI yang telah mendidikku selama menimba ilmu di kampus ini.
- ❖ History 2012, terutama "CIMUS" ada Ella (Rolli), Eka (Amay), Yuli (Yyll) serta Lisa R, terima kasih untuk seluruh bantuan dan semangat yang kalian berikan kepada ku see you in Java soonn especially Yogyakarta!!!!
- ❖ Seluruh teman-teman seperjuangan *History Education* angkatan 2012 (Desti, Dian, Fieka, Uliek, Iis, Tina, Riswella, Tita, Anita, Rensy, Rosmei, Rizka, Dini IP, Pedo, Grandpa Arief, Lidin, Timbul, Bang Sanjay, Oktap, Deni, Rika, Ari sy, Fahmi, AWS, Anas, Nuzon, Ucon, Geby, JK Wira, Via, Yuki, Sutarmi, Rendi, Rigo ibn Hamzah, Mbak Suci, Martha, Septian, dll.)
- ❖ Teman-teman dan Adik-adik penghuni kost-an Ferry Kost (Ayik, Lisa Lestari, Ellin Ristami, Siti Maisaroh, Fajrina Mutia, Dini Sumiko).
- ❖ Teman-Teman yang telah membantu dan Menyemangatiku dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini (M.Fathoni, C.Adam, Kak Eko)
- ❖ Teman Semasa P4 di SMA PGRI Indralaya
- ❖ Guru-guru dan murid di SMA N 4 Lahat terima kasih atas waktu dan kesempatan yang telah diberikan kepada saya untuk melakukan penelitian disana
- ❖ Teman Seperjuangan mengejar dosen Mb Irma (2011), Reza dina dan Umi (2013)
- ❖ Adik-adik tingkat 2013, 2014, 2015, 2016 serta almamater kebanggaanku.

“Dia maha mengetahui segala isi hati (Q.S. *Al Mulk: 13*),
(maka) Nikmat Tuhan-Mu Manakah yang Kamu Dustakan (Q.S. *Ar-Rahman: 13*)”

“Aku Tidak Akan Menyesali Hal-hal Yang Telah Aku Pilih Untuk Dilakukan,
Apapun Keputusan yang telah aku buat Maka Aku akan Bertanggung Jawab”

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur alhamdulillah atas kehadiran Allah *Subhana wa Ta'ala* pencipta semesta alam. Shalawat beriring salam tak lupa kita curahkan kepada suri tauladan kita Rasulullah Muhammad *Shalallahu'alaihi wa Sallam*. Skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar sarjana (S1) pada Program Studi Pendidikan Sejarah, Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Sriwijaya.

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Ibu Dr. Hudaidah, M.Pd. dan Bapak Drs. Alian Sair, M.Hum. sebagai pembimbing, yang telah memberikan bantuan, bimbingan, dan arahan selama penulisan skripsi ini. Ucapan terima kasih juga ditujukan kepada seluruh dosen penguji yaitu Ibu Dra. Yunani Hasan, M.Pd, Ibu Dr. Farida, M.Si, dan Bapak Drs. Supriyanto, M.Hum., yang telah memberikan saran dan masukan untuk perbaikan skripsi ini. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada Prof. Sofendi, M.A, Ph.D. selaku Dekan FKIP Universitas Sriwijaya, Bapak Drs. Alian Sair, M.Hum. selaku ketua Program Studi Pendidikan Sejarah, dan Ibu Dr. Farida, M.Si. selaku ketua Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial yang telah memberikan kemudahan dalam pengurusan administrasi selama skripsi ini dan akhir kata Penulis berharap skripsi ini dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang membutuhkan terutama untuk berkembangnya proses pembelajaran dan pengembangan ilmu pengetahuan pada setiap mata pelajaran, khususnya untuk mata pelajaran Sejarah di Sekolah Menengah Atas.

Indralaya, April 2018

Penulis

Dwiki Septiandini

NIM. 06121004036

ABSTRAK

Penelitian ini berjudul "Perkembangan Transportasi Kereta Api di Sumatera Selatan Tahun 1998-2015 (Sumbangan Pada Mata Pelajaran Sejarah Kelas XI di SMA Negeri 4 Lahat)". Rumusan masalah dari penelitian ini adalah bagaimana perkembangan sarana dan prasarana perkeretaapian, pelayanan publik kereta api, serta strategi apa yang dilakukan oleh PT KAI dalam menghadapi persaingan moda angkutan darat di Sumatera Selatan dari tahun 1998 hingga tahun 2015. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui seberapa besar perubahan dan perkembangan sarana dan prasarana kereta api, pelayanan publik kereta api, serta strategi apa yang akan dilakukan oleh PT KAI dalam menghadapi persaingan moda angkutan darat di Sumatera Selatan dari tahun 1998 hingga tahun 2015. Penelitian ini dilakukan bulan Agustus 2016 hingga November 2017 menggunakan metode historis dengan teknik pengumpulan data yang berasal dari wawancara, studi kepustakaan dan observasi yang dilakukan. Hasil penelitian menjelaskan bahwa perkembangan transportasi kereta api dalam bidang sarana, prasarana, serta pelayanan publiknya meningkat setiap tahunnya. Terbukti dengan adanya berbagai macam inovasi yang dilakukan oleh pihak Divre III Sumatera Selatan baik dalam hal sarana prasarana (lokomotif, gerbong, jalan rel, stasiun) serta pelayanan publiknya. Terlebih lagi angkutan barang berupa batubara yang menyumbangkan devisa kepada negara sebesar 2triliun rupiah setiap tahunnya.

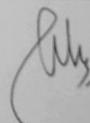
Kata Kunci : *Kereta Api, Sarana dan Prasarana, Pelayanan Publik, Sumatera Selatan*

Pembimbing I,



Dr. Hudaidah, S.Pd.,M.Pd
Nip 197608202002122001

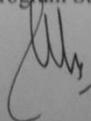
Pembimbing II



Drs. Alian Sair, M.Hum
NIP.195803011986031001

Mengetahui,

Ketua Program Studi Pend. Sejarah



Drs. Alian Sair, M.Hum.
NIP. 195803011986031001

ABSTRAC

This research entitled "The Development of Railway Transportation in South Sumatera in 1998-2015 (Contribution to History Subject Class XI in SMA Negeri 4 Lahat)". The formulation of the problem of this research is how the development of railway facilities and infrastructure, railway public services, and what strategy is done by PT KAI in facing the competition of land transportation mode in South Sumatera from 1998 until 2015. The purpose of this research is to know how big changes and developments of railway facilities and infrastructure, railway public services, and what strategies will be undertaken by PT KAI in facing the competition of land transportation mode in South Sumatra from 1998 to 2015. This research was conducted from August 2016 to November 2017 using the method historical data collection techniques derived from interviews, literature studies and observations made. The results of the study explained that the development of railway transportation in the field of facilities, infrastructure, and public services increases every year. Evidenced by the existence of various innovations conducted by the Division III of South Sumatra both in terms of infrastructure facilities (locomotives, carriages, roads) and public services. Moreover transport of goods in the form of coal that donate foreign exchange to the country amounted to 2 trillion rupiah each year.

Kata Kunci : Railways, facilities and infrastructure, railway public services, South Sumatera

Pembimbing I,

Dr. Hudaidah, M.Pd
Nip 197608202002122001

Pembimbing II

Drs. Alian Sair, M.Hum
NIP.195803011986031001

Mengetahui,

Ketua Program Studi Pend. Sejarah

Drs. Alian Sair, M.Hum.
NIP. 195803011986031001

DAFTAR ISI

Halaman Judul	i
Halaman Pengesahan	ii
Pernyataan	iv
Halaman Persembahan	v
Ucapan Terima Kasih	vi
Abstrak	vii
Abstrac	viii
Daftar Isi	ix
Daftar Tabel	xii
Daftar Lampiran	xiii

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	5
1.3 Batasan Masalah	6
1.4 Tujuan Penelitian	7
1.5 Manfaat Penelitian	7

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Perkembangan	8
2.2 Pengertian Transportasi	9
2.3 Masa Awal Perkeretaapian	10
2.4 Situasi dan Kondisi Sumatera Selatan	19
2.4.1 Letak Geografis dan Topografi	19
2.4.2 Keadaan Iklim dan Hidrologi	20
2.4.3 Sumber Daya Alam dan Mata Pencaharian	21
2.4.4 Wilayah Sumatera Selatan Yang Dilalui Kereta Api	22

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Metode Penelitian.....	24
3.2 Langkah-langkah Penelitian.....	25
3.2.1 Heuristik.....	25
3.2.2 Kritik Sumber.....	26
3.2.3 Interpretasi.....	27
3.2.4 Historiografi.....	28
3.3 Pendekatan.....	29
3.3.1 Pendekatan Geografi.....	29
3.3.2 Pendekatan Ekonomi.....	29
3.3.3 Pendekatan Sosiologi.....	29

BAB IV PEMBAHASAN

4.1 Perkembangan Prasarana dan Sarana Kereta Api di Sumatera Selatan.....	30
4.1.1 Prasarana.....	32
4.1.1.1 Rel di DIVRE III Sumatera Selatan.....	33
4.1.1.2 Jembatan di DIVRE III Sumatera Selatan.....	35
4.1.1.3 Peralatan Persinyalan dan Telekomunikasi.....	36
4.1.1.4 Stasiun di DIVRE III Sumatera Selatan.....	36
4.1.2 Sarana.....	46
4.1.2.1 Lokomotif di DIVRE III Sumatera Selatan.....	46
4.1.2.2 Gerbong atau Kereta di DIVRE III Sumatera Selatan.....	52
4.2 Pelayanan Transportasi Kereta Api di DIVRE III Sumatera Selatan.....	54
4.3 Strategi PT KAI dalam Meningkatkan Kualitas Pelayanan Publik.....	72
4.4 Sumbangan Materi Pembelajaran Sejarah Kelas XI SMA N 4 Lahat.....	74

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan77

5.2 Saran.....78

DAFTAR PUSTAKA79

LAMPIRAN.....

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Perkembangan Aset Perkeretaapian Indonesia	15
Tabel 2.2 Sejarah Ringkas Perubahan Struktur Organisasi PT KAI	19
Tabel 4.1 Jumlah Stasiun di Divre III Sumatera Selatan	37

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Usul Judul Skripsi	84
Lampiran 2 SK Pembimbing	85
Lampiran 3 Kartu Bimbingan Skripsi	87
Lampiran 4 Surat Keterangan Seminar Hasil dan UAP	92
Lampiran 5 SK Penelitian	100
Lampiran 7 Rencana Pelaksanaan Pembelajaran	104
Lampiran 8 Peta Jalur KA DIVRE 3 Sumatera Selatan/Palembang	114
Lampiran 9 Foto Stasiun-Stasiun di Divre 3 Sumatera Selatan	116
Lampiran 10 Foto Jenis-Jenis Lokomotif di Divre 3 Sumatera Selatan	121
Lampiran 11 Gerbong Barang dan Penumpang di Divre 3 Sumatera Selatan....	124
Lampiran 12 Angkutan Barang di Divre 3 Sumatera Selatan.....	125
Lampiran 13 Angkutan Penumpang di Divre 3 Sumatera Selatan.....	128
Lampiran 14 Foto Saat Melakukan Sumbangan Materi	129

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Munculnya jaringan perkeretaapian di Indonesia merupakan dampak dari adanya perluasan kolonialisme dan imperialisme dalam bidang sosial dan ekonomi. Kegiatan eksploitasi ekonomi yang dilakukan oleh Pemerintah Kolonial membawa dampak bagi kehidupan bangsa Indonesia. Munculnya monopoli dagang VOC menyebabkan mundurnya perdagangan nusantara di panggung perdagangan Internasional. Peranan syahbandar digantikan oleh para pejabat Belanda. Kebijakan tanam paksa hingga sistem ekonomi liberal menjadikan bangsa Indonesia sebagai penghasil bahan mentah komoditi ekspor terbesar pada masa itu seperti batubara, karet, rempah-rempah dan barang komoditi ekspor lainnya. Dengan adanya politik pintu terbuka, maka pemerintah Hindia Belanda mulai melakukan beberapa perubahan seperti membangun sarana dan prasarananya seperti Sistem Irigasi, Waduk (Bendungan), pelabuhan, jalan raya, serta jalan rel kereta api yang menunjang kegiatan ekspor dan impor hasil bumi Indonesia dan mendukung penanaman modal bangsa Barat di Indonesia (Poesponegoro dan Notosusanto, 2010:383).

Kereta api yang pertama kali diperkenalkan oleh Belanda di Indonesia adalah Lokomotif dengan penggerak berupa mesin uap. Lokomotif dengan penggerak mesin uap ini sudah mulai dipakai untuk menarik rangkaian kereta atau gerbong sejak dibukanya jalur rel pertama di Indonesia yaitu di Semarang antara Kamijen sampai Tanggung pada tahun 1867 sepanjang 26 Km. Rute tersebut dibuat atas permintaan Raja Willem I untuk keperluan militer di wilayah Semarang maupun pengangkutan hasil bumi ke Gudang Semarang. Dalam melayani kebutuhan akan pengiriman hasil bumi dari Indonesia, maka Pemerintah Kolonial Belanda sejak tahun 1876 telah membangun berbagai jaringan Kereta api di Indonesia khususnya di Pulau Jawa (Hartono, 2012 : 3).

Setelah berhasil melaksanakan pembangunan jalan rel dan pengembangan transportasi kereta api di Pulau Jawa, maka pemerintah Hindia Belanda mulai tertarik untuk mengembangkan transportasi kereta api dan pembangunan jalan rel di Pulau Sumatera. Hal ini disebabkan karena, bukan hanya rakyat Pulau Jawa saja yang aktif dalam produksi pertanian dan perkebunan saja, tetapi rakyat di Pulau Sumatera juga tidak kalah aktif dalam produksi pertanian dan perkebunan bahkan di Pulau Sumatera telah ditemukan tambang Minyak Bumi dan Batu Bara yang sangat melimpah terutama untuk wilayah Sumatera bagian Selatan. Pada tahun 1929 di wilayah Sumatera Timur dan Selatan lebih dari 40 % investasi pertanian telah dilakukan oleh pihak non-Belanda dan lebih dari 18 % adalah modal Inggris. Semua kegiatan tersebut menunjukkan bahwa daerah-daerah di luar Pulau Jawa telah menggungguli Pulau Jawa dalam bidang perekonomian, baik sebagai pusat investasi maupun sumber ekspor. Jadi jelaslah apabila Pemerintah Hindia Belanda memerlukan suatu alat transportasi yang memudahkan pengangkutan hasil pertanian, perkebunan maupun pertambangan yang melimpah ruah di luar Pulau Jawa khususnya Sumatera (Ricklefs 2005 : 230-231).

Melihat suksesnya pembangunan jalan rel di Pulau Jawa, akhirnya pemerintah Hindia Belanda berinisiatif untuk membangun jaringan rel kereta api di Pulau Sumatera. Berbeda halnya dengan jaringan rel kereta api yang ada di Pulau Jawa yang terhubung satu sama lainnya, jaringan rel kereta api yang ada di wilayah Sumatera terputus-putus seperti jaringan rel kereta api untuk wilayah Aceh, Sumatera Barat dan Sumatera Utara yang berdiri sendiri, dan begitu pula dengan jaringan rel kereta api wilayah Sumatera Selatan (Anggraini,2013:24–25). Dengan adanya kegiatan perkebunan dan pertambangan di wilayah Sumatera Selatan menyebabkan Pemerintah Kolonial mulai melakukan pembangunan jalur/jaringan kereta api di wilayah Sumatera Selatan yang menyebabkan berkembangnya daerah-daerah disepanjang jalur rel tersebut seperti Lahat, Muara Enim, Tanjung Enim dan wilayah lainnya yang kaya akan hasil bumi yang

menyebabkan terjadinya perdagangan antar kota menggunakan jasa transportasi kereta api tersebut (Novita,2012:1).

Pada tahun 1911 Pemerintah Kolonial Belanda mengerahkan secara serentak ribuan pekerja yang berasal dari Pulau Jawa ke wilayah Sumatera Selatan dan Tanjung Karang untuk mulai membabat hutan dan meratakan areal tanah yang akan digunakan untuk dudukan rel kereta api yang melintasi areal hutan yang bukan permukiman penduduk. Hingga akhirnya pada tahun 1914 dibawah pengawasan ketat Pemerintah Kolonial Belanda, pembangunan transportasi khususnya jaringan rel kereta api di wilayah Sumatera Selatan ini mulai dilakukan (<http://www.dardela.com/>, diakses pada 29 Oktober 2015). Oleh sebab itu pada tahun 1915 hingga tahun 1920, pada masa Residen Brautigman dan Westenenk, dibuatlah *vergadering*, yang merupakan peraturan-peraturan yang digunakan untuk perbaikan keperluan pelayaran perdagangan kapal-kapal dan urusan transportasi di kota Palembang dan sekitarnya. Dengan adanya Peraturan ini menyebabkan semakin majunya kegiatan perdagangan di wilayah Sumatera Selatan dan membuat wilayah ini berkembang menjadi kota dagang modern (Irwanto, 2011:69).

Lintasan kereta api di Sumatera Selatan pertama kali dibangun sepanjang 12 Km dari Panjang menuju Tanjung Karang, Lampung. Pada waktu bersamaan dilaksanakan juga pemasangan dan pembangunan lintasan rel dari Kertapati, Palembang menuju kota Prabumulih sejauh 78 Km. Kemudian dari Prabumulih mengarah ke selatan hingga bertemu dengan rel yang dibangun dari Tanjung Karang. Dalam hal ini Prabumulih merupakan titik persimpangan kearah selatan dan barat. Jalur Kereta api dari Prabumulih kearah selatan menuju Baturaja dan Martapura, sedangkan ke arah barat menuju Muara Enim, Lahat, Tebing Tinggi dan Lubuk Linggau. Secara keseluruhan jalur keselatan selesai dibangun pada tahun 1924 dan jalur ke barat selesai dibangun pada tahun 1933. Pembangunan jaringan rel kereta api ini dibawah pengawasan perusahaan kereta api milik Pemerintah Belanda yakni SS (*Staat Spoor Wagon*) (Novita, 2012 : 2).

Setelah jalan rel selesai dibangun dan dapat dilalui kereta, Pemerintah Hindia Belanda mulai menghadapi masalah kerusakan kereta dan banyak kereta yang memerlukan perawatan. Oleh sebab itu dibangunlah sebuah bengkel besar kereta api yang bernama Balai Yasa Lahat, yang berfungsi untuk memperbaiki dan merawat sarana dan prasarana kereta api yang diresmikan pada tahun 1931 dengan nama “*WARKPLAATS*”, dan pada tahun ini pula Balai Yasa Lahat (*Warkplaats*) dioperasikan. Pada awal berdirinya, bengkel ini melakukan perawatan gerbong barang, kereta kayu dan lokomotif uap. Hingga saat ini bengkel kereta api (Balai Yasa Lahat) masih terus melakukan perbaikan dan perawatan sarana dan prasarana yang menunjang transportasi perkeretaapian terutama untuk gerbong dan lokomotif (UPT. Balai Yasa, 2010 : 2).

Setelah mengalami pasang surut perkembangan dunia transportasi, PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) kini telah mengalami perkembangan yang cukup signifikan selama kurun waktu 70 tahun (1945 – 2015), baik dalam hal status perusahaan maupun kegiatan operasionalnya. Dalam struktur organisasi PT KAI, Perubahan struktur organisasi tersebut dimulai pada tahun 1963 yaitu DKARI (Djawatan Kereta Api Republik Indonesia), PNKA (Perusahaan Negara Kereta Api) pada tahun 1966, PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api) tahun 1971, PT KA PERUMKA (Perusahaan Umum Kereta Api) tahun 1998 dan PT KAI (Persero) pada tahun 1999 (Company Profile, 2008:7). Sebelum tahun 1998, moda angkutan transportasi kereta api di Divre III Sumatera Selatan hanya berpusat pada angkutan penumpang dan hasil bumi berupa batubara dan minyak bumi (BBM). Tidak seperti sekarang yang sudah merambah keberbagai bidang. Oleh karena itu setelah reformasi tahun 1998 PT KAI (Persero) mulai berbenah diri dengan merubah tujuan PT KAI menjadi sebuah lembaga bisnis yang berorientasi laba, hal ini didasarkan pada PP No. 19 Tahun 1998 (Company Profile, 2013:4).

Perubahan Status dan struktur organisasi serta pelayanan penggunaan jasa angkutan perkeretaapian juga berdampak pada perubahan dan perkembangan sistem transportasi yang ada disetiap daerah di Indonesia khususnya wilayah Sumatera Selatan. Namun disisi lain, perkembangan transportasi kereta api di

Sumatera Selatan ini kurang berdampak terhadap kemajuan perekonomian daerahnya tersebut. Hal ini karena jasa angkutan kereta api di Sumatera Selatan masih kalah saing terhadap moda angkutan darat lainnya seperti Bus, mobil pribadi, untuk angkutan penumpang serta truk dan tronton untuk angkutan barang seperti batu bara, minyak bumi, dan lainnya. Selain itu juga situasi keuangan nasional pada masa itu kurang mendukung perkembangan transportasi kereta api, akhirnya perkembangan kereta apipun mengalami pasang surut, seperti kurangnya sarana dan prasarana seperti gerbong, lokomotif, stasiun maupun jalan rel yang rusak dan kecerobohan penduduk sekitar jalan rel yang mengambil besi/bantalan rel untuk dijual kembali serta kurangnya tenaga ahli yang bisa memperbaiki sarana dan prasarana tersebut menyebabkan perkeretaapian kurang bisa berkembang dengan baik. Padahal perkeretaapian merupakan salah satu aset peninggalan Imperialisme dan Kolonialisme yang sangat penting dan berguna bagi hajat hidup orang banyak dan wajib kita jaga dan rawat dengan baik.

Berdasarkan sekilas gambaran dan latar belakang diatas maka penulis tertarik ingin mengangkat skripsi dengan judul **Perkembangan Transportasi Kereta api di Sumatera Selatan Tahun 1998-2015 (Sumbangan Materi Pembelajaran Sejarah, Kelas XI di SMA Negeri 4 Lahat).**

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana Perkembangan sarana dan prasarana Transportasi Kereta api di Sumatera Selatan dari Tahun 1998 - 2015?
2. Bagaimana Pelayanan Kereta api di Divre III Sumatera Selatan Tahun 1998 - 2015?
3. Bagaimana Strategi PT KAI dalam Menghadapi Kualitas Pelayanan Transportasi KA di Sumsel?
4. Bagaimana Pola Sumbangan Materi Pada Mata Pelajaran Sejarah kelas XI di SMA 4 Lahat?

1.3 Batasan Masalah

Agar dalam pembahasan tidak terjadi kesimpangsiuran dan mudah diuraikan secara jelas dan sistematis, maka perlu adanya pembatasan dalam membahas suatu permasalahan. Oleh karena itu dalam penulisan ini perlu dibatasi ruang lingkup kajiannya. Ruang lingkup ini meliputi :

a. Skup Tematikal

Skup ini merupakan pembatasan agar dalam penulisan tidak keluar dari tema yang telah ditetapkan sebelumnya. Dalam skripsi ini penulis mengangkat tema mengenai sejarah perkeretaapian, yang dibahas disini yaitu mengenai perkembangan sarana dan prasarana berupa fasilitas pelayanan umum transportasi Kereta api di Sumatera Selatan.

b. Skup Spatial

Skup spatial merupakan pembatasan wilayah dalam penulisan. Dalam penelitian dan penulisan skripsi ini penulis melakukan pembatasan wilayah pada objek dalam peristiwa dalam penulisan ini. Dalam penulisan ini untuk wilayahnya adalah wilayah Sumatera Selatan umumnya dan meliputi semua wilayah yang dilalui Kereta api yaitu Palembang (Kertapati), Muara Enim, Prabumulih, Lahat, Lubuk Linggau, Baturaja, dan Martapura.

c. Skup Temporal

Skup temporal yaitu yang berhubungan dengan kurun waktu atau kapan peristiwa itu terjadi. Dalam skripsi ini penulis akan membahas Perkembangan fasilitas pelayanan umum perkeretaapian di Sumatera Selatan yaitu pada tahun 1998 – 2015. Hal ini karena pada tahun 1998 Indonesia mengalami pergantian Sistem Pemerintahan dari orde baru ke era reformasi yang tentunya membawa dampak kemajuan pola pikir manusia untuk mengembangkan kembali angkutan masal yang lebih praktis dan murah. Selain itu pada tahun ini terjadi perubahan status dan struktur organisasi perkeretaapian Indonesia dari PJKA menjadi PT KA (Perumka) dan PT KAI (Persero) pada tahun 1998.

1.4 Tujuan Penelitian

1. Tujuan Umum

Untuk menjelaskan Perkembangan Transportasi Kereta Api di Sumatera Selatan Tahun 1998-2015

2. Tujuan Khusus

1. Menjelaskan situasi dan kondisi Sumatera Selatan
2. Menjelaskan Prasarana dan Sarana Transportasi Kereta Api di Sumatera Selatan tahun 1998-2015
3. Menjelaskan Pelayanan Transportasi Kereta api di Divre III Sumatera Selatan
4. Menjelaskan Strategi PT KAI dalam Meningkatkan Kualitas Pelayanan Publik di Sumatera Selatan

1.5 Manfaat

Adapun manfaat yang dapat diambil dalam penelitian ini adalah

1. Untuk menambah khazanah ilmu pengetahuan bagi penulis khususnya dan pembaca umumnya
2. Dalam bidang akademik dapat dipergunakan sebagai referensi dan tambahan materi dalam pengajaran sejarah
3. Bagi instansi terkait dapat dipergunakan sebagai bahan refensi dan bahan masukan
4. Untuk memenuhi salah satu syarat dalam menyelesaikan studi guna mendapatkan gelar kesarjanaan pada Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Sriwijaya

DAFTAR PUSTAKA

- Alian dan Irwanto, Dedi. 2007. *Metodelogi Sejarah : Sumbangan Pemikiran Bagi Mahasiswa Dalam penelitian Sejarah Untuk Skripsi*. Indralaya : FKIP Universitas Sriwijaya
- Aryandini Novita. 2012. *Laporan Penelitian Arkeologi, Jaringan Kereta api di Sumatera Selatan*. Palembang: Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Balai Arkeologi Palembang.
- Annual Report. 2011. PT Kereta Api Indonesia (Persero)
- Company Profile. 2009. PT Kereta Api Indonesia (Persero)
- Company Profile. 2012. PT Kereta Api Indonesia (Persero)
- Darmawan, *Teknologi Jalan Rel* (Buku tidak diterbitkan)
- Gani, M. 1978. *Kereta api Indonesia*. Departeman Penererangan Republik Indonesia : Jakarta
- Hanafiah, Johan (ed).1998. *Sejarah Perkembangan Kotamadya Daerah Tingkat II Palembang*. Palembang: Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Palembang
- Hartono.2012.*Lokomotif dan Kereta Rel Disel di Indonesia*.Depok: PT.Ilalang Sakti Komunikasi
- Kuntowijoyo.1995. *Pengantar Ilmu Sejarah*.Yogyakarta:Yayasan Bentang Budaya
- Ricklefs,M.C.2005. *Sejarah Indonesia Modern*.Yogyakarta: Gajah Mada University Press
- Rencana Induk Perkeretaapian Nasional. 2011. Kementrian Perhubungan Ditjen Perkeretaapian:Jakarta Pusat
- Salim, H.A. Abbas. 2000. *Manajemen Transportasi*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada

- Sjamsuddin, Helius. 2007. *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Penerbit Ombak
- Sujadi, Akhnad. 2010. *Pergulatan Transportasi Kebangkitan si Ular Besi PT Kereta Api Indonesia(Persero)*. Depok:PT Ilalang Sakti Komunikasi
- Tim Dosen Universitas Gunadarma. 1997. *Sistem Transportasi*. Jakarta: Universitas Gunadarma
- Tim Telaga Bakti Nusantara. 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 2. Asosiasi Perkeretaapian Indonesia (APKA)*. Bandung: Cv.Angkasa
- Tim Penyusun Subkoss. 2005 . *Sejarah Peranan SUBKOSS dalam Perjuangan Rakyat Sumbagsel (1945-1950)*. Palembang. DHD 45 Provinsi Sumatera Selatan
- Tim. 1998. *Sumatera Selatan dalam Angka*. Provinsi Sumatera Selatan. Badan Pusat Statistik
- Tim. 2015. *Sumatera Selatan dalam Angka*. Provinsi Sumatera Selatan. Badan Pusat Statistik
- Yass, Marzuki. AB. 2004. *Metodologi Sejarah dan Historiografi*. Palembang: Depdikbud

Jurnal dan Skripsi

- Anggraini, Andika Putri. 2013. *Peranan Kereta api Pada Masa Revolusi Fisik di Sumatera Selatan Tahun 1945-1949*. Indralaya : FKIP Unsri.
- Siti Khoirun Nikmah Valentina Sri Wijiyati, Working Paper No.1, 2008. *Kereta apiku Sayang, Kareta Apiku Malang “Proyek Efisiensi Perkeretaapian”*.
- Yanda, Adha. 2013. *Perkembangan Tambang Rakyat Batubara di Desa Darmo Kecamatan Lawang Kidul Kabupaten Muara Enim (2008-2013) : Studi Tentang Keadaan Sosial Ekonomi: Suatu Sumbangan Materi Sejarah Lokal Pada Kelas XI di SMA Negeri 1 Lawang Kidul*. Indralaya: FKIP Unsri

Sukairi. 2015. *Melalui Pengelolaan Kekuatan*. Majalah Kontak edisi No. 12 tahun XLII

Putranto, Thomas Aquinas Wahyu Adi. 2016. *Pengaruh Kualitas Pelayanan dan Fasilitas Terhadap Kepuasan Konsumen*. Yogyakarta:Universitas Sanata Dharma

Majalah dan Koran

Jumadi. 2011. *Kertapati (KPT) Stasiun Tersibuk Bersinyal Jadul*. Majalah Kereta Api. Edisi 55 Februari 2011

_____. 2011. *Prabumulih (PBM) Berharap Ada KA Lokal Prabumulih-Kertapati*. Majalah Kereta Api. Edisi 55 Februari 2011

_____. 2011. *Prabumulih Baru (PBR) Sudah Bersinyal Elektrik*. Majalah Kereta Api. Edisi 55 Februari 2011

_____. 2011. *Lahat (LT) Dekat Balai Yasa dan Terowongan*. Majalah Kereta Api. Edisi 55 Februari 2011

_____. 2011. *Lubuklinggau (LLG) Stasiun Paling Ujung Barat*. Majalah Kereta Api. Edisi 55 februari 2011

_____. 2012. *Tanjungenim Baru (TMB) Stasiun Awal Di Mulut Tambang*. Majalah Kereta Api. Edisi 72 Juli 2012

Prasetya, Sedy. 2011. *Indralaya (IDR) Melayani KRD dan Railbus*. Majalah Kereta Api. Edisi 55 Februari

_____. 2011. *Muara Enim (ME) Startegis Dekat Pusat Kota*. Majalah Kereta Api. Edisi 55 Februari

_____. 2012. *Pengangkut Khusus Mutiara Hitam*. Majalah Kereta Api. Edisi 72 Juli

- _____. 2012. *Lokomotif Super Khusus Babaranjang*. Majalah Kereta Api. Edisi 72 Juli
- Prasetya dan Sudarsih. 2014. *Berburu CC203*. Majalah Kereta Api Edisi 94 Mei
- Prasetya dan Sudarsih. 2014. *CC203 Cikal Bakal CC204*. Majalah Kereta Api Edisi 94 Mei
- Sudarsih, Ahmad. 2011. *12 Stasiun Bumi Sriwijaya*. Majalah Kereta Api Edisi 55 Februari
- _____. 2013. *KKBW & ZZOW Pengangkut Klinker*. Majalah Kereta Api. Edisi 79 Februari
- _____. 2013. *Tipe Sama Beda Desain Pintu*. Majalah Kereta Api Edisi 79 Februari
- _____. 2014. *Sepur Ketel BBM Jawa – Sumatera*. Majalah Kereta Api. Edisi 98 September
- _____. 2014. *Nostalgia CC201*. Majalah Kereta Api Edisi 92 Maret
- Yanuarika, M. 2012. *KA Superbabaranjang Yang Lain End*. Majalah Kereta Api. Edisi 72 Juli
- _____. 2012. *RCD Alat Canggih Pembalik Gerbong*. Majalah Kereta Api Edisi 72 Juli
- Tim Majalah Kereta Api, 2012. *Super Babaranjang Rajanya KA barang*. Depok: Pt Ilalang Sakti
- Tim Majalah Kereta Api, 2011. *12 Stasiun di Bumi Sriwijaya*. Depok: Pt Ilalang Sakti
- Tim Majalah Kontak. 2014. *Memperkuat Si Tulang Punggung Perusahaan*. *Majalah Kontak*, No. 4 Tahun XLI April

Tim Majalah Kontak. 2014. *Melaju lebih Cepat Dengan Jalur Ganda*. Majalah Kontak, No. 10 Tahun XLI Oktober

Tim Majalah Kontak. 2014. *Melaju lebih Cepat Dengan Jalur Ganda*. Majalah Kontak, No. 10 Tahun XLI Oktober

Tim Majalah kontak. *Menteri BUMN Resmikan 11 Stasiun Baru di Divre III Sumsel*. Majalah Kontak, No. 6 Tahun XLI Oktober

Koran

MI. 2017. *PT BA Perbarui Kontrak Dengan KAI*. Media Indonesia, 12 Juni 2017

Internet

http://www.dardela.com/index.php?option=com_content&task=view&id=93&Itemid=9 (diakses pada tanggal 29 Oktober 2015, Pukul 08:05 WIB)

<http://heritage.kereta-api.co.id/?p=8075> (diakses pada tanggal 27 April 2017)

https://id.wikipedia.org/wiki/Kereta_api_Serelo (diakses pada tanggal 27 Agustus 2017)

https://id.wikipedia.org/wiki/Kereta_api_Sriwijaya (diakses pada tanggal 27 Agustus 2017)

https://www.pt-kai.co.id/Kereta_api_Rajabasa (diakses pada tanggal 27 Agustus 2017)

https://id.wikipedia.org/wiki/Bus_rel_Kertalaya (diakses pada 27 Agustus 2017)

<http://cargo.kai.id/produk/batubara> (diakses pada 27 Agustus 2017)

<http://Purwojaya.wordpress.com> (diakses pada tanggal 3 November 2017)

<http://hendriyana90.wordpress.com/cc204/> (diakses pada tanggal 3 November 2017)

Peraturan Pemerintah

Peraturan Pemerintah No. 56 Tahun 2009 Tentang penyelenggaraan Perkeretaapian

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 48 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api