

**TRANSPORTASI KERETA API PALEMBANG-INDRALAYA  
PADA TAHUN 2009-2019**

**SKRIPSI**

Oleh :

**SINTIA**

**NIM: 06041181722033**

**Program Studi Pendidikan Sejarah**



**FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN**

**UNIVERSITAS SRIWIJAYA**

**TAHUN**

**2021**

**TRANSPORTASI KERETA API PALEMBANG-INDRALAYA  
PADA TAHUN 2009-2019**

**SKRIPSI**

oleh

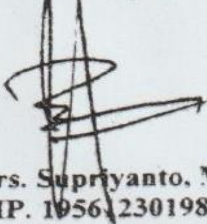
**Sintia**

**NIM: 06041181722033**

**Program Studi Pendidikan Sejarah**

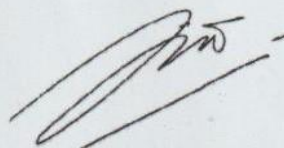
**Mengesahkan:**

**Pembimbing 1,**



**Drs. Supriyanto, M.Hum.**  
**NIP. 1956.2301985031001**

**Pembimbing 2,**



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

**Mengetahui:**

**Ketua Jurusan,**



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

**Koordinator Program Studi,**



**Dr. Syarifuddin, M.Pd.**  
**NIP.198411302009121004**



**TRANSPORTASI KERETA API PALEMBANG-INDRALAYA  
PADA TAHUN 2009-2019**

**SKRIPSI**

oleh

**Sintia**

**NIM: 06041181722033**

**Program Studi Pendidikan Sejarah**

**Telah diujikan dan lulus pada:**

Hari : Jumat

Tanggal : 22 Oktober 2021

**TIM PENGUJI**

1. Ketua : Drs. Supriyanto, M.Hum.

2. Sekretaris : Dr. Farida, M.Si.

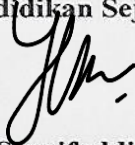
  

---

---

**Palembang, November 2021**  
**Mengetahui,**  
**Koordinator Program Studi**  
**Pendidikan Sejarah**

  
**Dr. Syarifuddin, M.Pd.**  
**NIP. 198411302009121004**



**TRANSPORTASI KERETA API PALEMBANG-INDRALAYA  
PADA TAHUN 2009-2019**

**SKRIPSI**

Oleh

Sintia

NIM: 06041181722033

Program Studi Pendidikan Sejarah

Disetujui

Pembimbing I,



Drs. Supriyanto, M.Hum.  
NIP. 195612301985031001

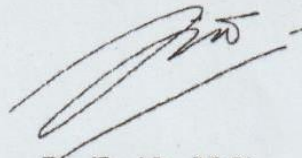
Pembimbing II,



Dr. Farida, M.Si.  
NIP. 196009271987032002

Disahkan,

a.n Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu pendidikan  
Universitas Sriwijaya  
Ketua Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial



Dr. Farida, M.Si.  
NIP. 196009271987032002



## PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Sintia  
NIM 06041181722033  
Program Studi : Pendidikan Sejarah

Menyatakan dengan sungguh-sungguh bahwa skripsi yang berjudul “Transportasi Kereta Api Palembang-Indralaya Pada Tahun 2009-2019” ini adalah benar-benar karya saya sendiri dan saya tidak melakukan penjiplakan dan pengutipan dengan cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku sesuai dengan Peraturan Menteri Pendidikan Nasional Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2010 tentang pencegahan dan penanggulangan Plagiat di Perguruan Tinggi. Apabila di kemudian hari, ada pelanggaran yang ditemukan dalam skripsi ini dan/atau pengaduan dari pihak lain terhadap keaslian karya ini, saya bersedia menanggung sanksi yang dijatuhkan kepada saya.

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sungguh-sungguh tanpa pemaksaan dari pihak manapun.

Indralaya, Oktober 2021  
Yang membuat pernyataan



Sintia  
NIM. 06041181722033

## HALAMAN PERSEMBAHAN

Puji syukur Alhamdulillah kepada Allah azza wa jalla karena atas segala nikmat dan karunia-Nya saya mampu menyelesaikan skripsi ini. Sholawat atas Nabi Muhammad Shallahu Alaihi Wassalam serta para sahabat dan pengikutnya hingga akhir zaman.

Bismillahirrahmanirrahim. Skripsi ini kupersembahkan kepada:

- ❖ Kedua Orang tuaku tercinta, almarhumah Mamak Juariah dan Bapak Kasimin yang selalu mendoakan serta memberi nasehat dan selalu mendukung dalam setiap perjalanan pendidikan ku maupun mendukung dalam hal material. Semoga Allah Subhanahu wa ta'ala selalu memuliakan serta memberikan rahmat kepada mereka berdua baik di dunia maupun di akhirat.
- ❖ Untuk adikku tersayang (Muhammad Apriyadi). Terima kasih telah menjadi salah satu alasan untuk ku tetap semangat dan terus berjuang. Semoga adik bisa sukses dunia dan akhirat.
- ❖ Keluarga besar yang selalu mendukung, Lek Kasimun beserta istri (Bulek Weli) dan anaknya (Rio, Retno), serta Pakde Kasiman (alm) beserta istri (Bude Harisah) dan anaknya (mbak Epin, mbak Elin, mbak Berta) yang telah banyak memberikan doa dan membantu dalam hal material maupun moril. Semoga Allah Subhanahu wa ta'ala memberikan pahala yang berlipat ganda dan selalu melindungi mereka di mana pun mereka berada.
- ❖ Terima kasih kepada mamangku (Sukarman) dan Istrinya yang telah memberikan dukungan agar aku tetap tabah dalam menjalani kehidupan dan masa-masa perkuliahan.
- ❖ Terima kasih kepada misan terbaikku Enggi Primansyah yang telah memberikan dukungan dan juga membantu dalam proses pengambilan data di lapangan.
- ❖ Terima kasih kepada Dosen Pembimbing 1 Bapak Drs. Supriyanto, M.Hum., dan Dosen Pembimbing II Ibu Dr. Farida, M.Si. yang telah membimbing dengan sabar skripsi saya dariawal hingga akhir. Semoga Allah membalas kebaikan dan ilmu yang telah diberikan Ibu dan bapak.
- ❖ Seluruh dosen Pendidikan Sejarah, Bapak Dr. Syarifuddin, M.Pd., Ibu Dra.

Yunani, M.Pd., Ibu Dr. Farida, M.Si., Bapak Drs. Alian Sair, M.Hum., Bapak Drs. Syafruddin Yusuf, M.Pd., Ph.D., Bapak Drs. Supriyanto, M.Hum., Ibu Dr.L.R. Retno Susanti, M.Hum., Ibu Dr. Hudaidah, M.Pd., Bapak Dr. Dedi Irwanto, M.A., Ibu Dra. Sani Safitri, M.Si., Bapak Adhitya Rol Asmi, M.Pd., Ibu Aulia Novemy Dhita Surbakti, M.Pd., Bapak Reza Pahlevi, M.Pd., beserta admin yang telah memberikan banyak ilmu dan motivasi dari awal masuk kuliah hingga saya telah menyelesaikan perkuliahan serta membantu dalam hal memberikan dana bantuan UKT sehingga saya masih bisa memiliki kesempatan untuk menyelesaikan perkuliahan

- ❖ Terima kasih kepada guru-guru SD, SMP, SMA yang telah mendidik dan mengantarkan saya hingga saya bisa menempuh jenjang pendidikan S1.
- ❖ Kepada guru BK SMA Negeri 9 Palembang pada masanya, Ibu Farizah Izni, S.Pd., Terima kasih banyak ibu, Allah SWT telah meridhoi Ibu untuk menjadi perantara penolongku agar aku bisa melanjutkan pendidikan ke jenjang S1. Semoga ibu selalu mendapatkan Kemuliaan dan Kebahagiaan di dunia maupun di akhirat.
- ❖ Terima kasih kepada sahabat terbaik yang selalu menemani perjalanan pendidikan ku dari SD, SMP, SMA hingga S1, sahabat cowok yang selalu ada baik susah maupun senang, Arwin Permata Putra, tidak terhitung berapa besar sudah jasa dirimu kepadaku, semoga Allah SWT membalas semua kebaikan mu dengan pahala yang berlipat ganda dan semoga dirimu bisa menjadi orang sukses di masa depan. Tetaplah menjadi baik dan semoga kita bisa menjalin persahabatan ini sampai tua nanti.
- ❖ Terima kasih kepada sahabat kecilku Ade Putri Kesuma Piasso, yang selalu mendengarkan keluh kesahku mengenai kehidupanku sehari-hari, memberikan dukungan dan bantuan baik materil maupun non materil, dan selalu menasehati ku ketika diriku berbuat salah. Semoga persahabatan kita terjaga sampai maut memisahkan. Semangat terus menjalani hari-hari perkuliahannya. Semoga di masa depan dapat menjadi orang sukses dan bermanfaat bagi banyak orang
- ❖ Terima kasih kepada sahabat terfavoritku Tiara Anggreini Siregar, dan Riska Damayanti, yang telah menemani saya baik suka maupun duka dan

ikut membantu baik materil maupun non materil dalam menunjang proses penyusunan skripsi dari awal hingga akhir. Semoga persahabatan ini sampai ke Jannah. Semoga Allah membalas kebaikan kalian dan semoga sukses dunia akhirat.

- ❖ Kepada teman terbaikku Nuril Shalifah, Vina Anjelina, Niswaton Hasibah, Arif Rahman Gani, Nurhidayanti, Sakinah, Indah Pratiwi, Sumiyati, Nabila Julaika Putri, Desty Lylyatmi, dan Absor Reval Ricardo yang tiada henti memberikan dukungan, bantuan materil serta motivasi selama ini. Terima kasih juga telah mengeluarkan tenaganya untuk membantu dalam penyusunan skripsi saya. Semoga sukses untuk kalian dan tetap semangat!
- ❖ Terima kasih kepada seluruh teman-teman seperjuangan Aldi, Irham Fadilah, Egy Gusti Hawali, Tiara Lindita, Diki Wahyudi, Yovarina Derizka, Ratih Dian Anggraeni, Ajimiliansyah, dan Ilmi Luthfi yang telah ikut membantu baik materil maupun non materil dalam menunjang proses penyusunan skripsi.
- ❖ Kepada seluruh teman-teman seperjuangan Mahasiswa Pendidikan Sejarah angkatan 2017 Palembang. Semoga sukses dan pantang menyerah. Terima kasih atas kenangan indah selama di kampus.
- ❖ Terima kasih kepada staff Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan dan seluruh staf PT KAI Divisi Regional III Palembang yang telah mengizinkan dan membantu saya dalam pengumpulan data.
- ❖ Terima kasih kepada Himpunan Mahasiswa Pendidikan Sejarah (HIMAPES)
- ❖ Terima kasih kepada orang-orang baik yang telah mengizinkan ku menginap di rumahnya agar aku bisa mengerjakan skripsi dengan baik.
- ❖ Almamaterku tercinta Universitas Sriwijaya

Wassalamualaikum Warrohmatullah Wabarokatuh

MOTTO:

“Nasib itu menunjang”



## PRAKATA

Skripsi ini berjudul “Transportasi Kereta Api Palembang-Indralaya Pada Tahun 2009-2019” disusun untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar sarjana pada Program Studi Pendidikan Sejarah Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Sriwijaya. Dalam mewujudkan skripsi peneliti telah mendapatkan bantuan dari banyak pihak.

Oleh karena itu, peneliti mengucapkan terima kasih kepada Bapak Drs. Supriyanto, M.Hum dan Ibu Dr. Farida, M.Si. sebagai dosen pembimbing atas segala saran dan bimbingan yang telah diberikan selama ini. Peneliti juga turut mengucapkan terima kasih kepada Bapak Dr. Hartono, M.A., Dekan FKIP Unsri, Ibu Dr. Farida, M.Si., Ketua Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial (IPS), Bapak Dr. Syarifuddin, M.Pd., Koordinator Program Studi Pendidikan Sejarah yang telah memberikan kemudahan dalam pengurusan administrasi selama penulisan skripsi ini. Ucapan terima kasih juga ditujukan kepada Bapak Drs. Syafruddin Yusuf, M.Pd., Ph.D., Ibu Dr. Hudaidah, M.Pd., dan Ibu Aulia Novemy Dhita SBK, M.Pd., sebagai anggota penguji yang telah memberikan sejumlah saran untuk perbaikan skripsi ini, dan juga ucapan terima kasih kepada bapak dan ibu seluruh dosen Program Studi Pendidikan Sejarah, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Sriwijaya.

Akhir kata, semoga skripsi ini dapat bermanfaat untuk pembelajaran di bidang studi Pendidikan Sejarah dan Pengembangan Ilmu Pengetahuan, teknologi dan seni.

Indralaya, 2021



Sintia

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN.....</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN .....</b>	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN .....</b>	<b>v</b>
<b>HALAMAN PERSEMBAHAN .....</b>	<b>vi</b>
<b>PRAKATA.....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xii</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN.....</b>	<b>xiv</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>xv</b>
<b>ABSTRACK .....</b>	<b>xvi</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	8
1.3 Batasan Masalah .....	8
1.3.1 Skup Tematikal.....	8
1.3.2 Skup Spatial .....	9
1.3.3 Skup Temporal.....	9
1.4 Tujuan Penelitian .....	9
1.5 Manfaat Penelitian .....	10
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	<b>11</b>
2.1 Pengertian Transportasi .....	11
2.2 Pengertian Kereta Api.....	13
2.2.1 Klasifikasi Kereta Api Berdasarkan Jalan/Rel yang Dipakai .....	13
2.2.2 Klasifikasi Kereta Api Berdasarkan Tenaga Penggeraknya .....	14
2.2.3 Klasifikasi Kereta Api Berdasarkan Area.....	14
2.2.4 Klasifikasi Kereta Api Berdasarkan Penggunaannya .....	15
2.3 Lahirnya dan Perkembangan Perkeretaapian di Indonesia .....	16
2.3.1 Lahirnya dan Perkembangan Perkeretaapian di Sumatera Selatan ....	18
2.4 Situasi dan Kondisi Kecamatan Indralaya Utara .....	23

2.4.1 Letak Geografis dan Topografi .....	23
2.4.2 Keadaan Iklim dan Hidrologi.....	24
2.4.3 Pemerintahan dan Kependudukan.....	24
2.4.4 Mata Pencaharian.....	25
2.4.5 Jalur Kereta Api Sumatera Selatan .....	25
<b>BAB III METODOLOGI PENELITIAN .....</b>	<b>31</b>
3.1 Metode Penelitian .....	31
3.2 Langkah Langkah Penelitian.....	33
3.2.1 Heuristik.....	33
3.2.2 Kritik Sumber .....	36
3.2.3 Interpretasi .....	38
3.2.4 Historiografi.....	39
3.3 Pendekatan .....	40
3.6.1 Pendekatan Geografi.....	40
3.6.2 Pendekatan Sosiologi.....	41
<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>42</b>
4.1 Latar Belakang Dioperasikannya Transportasi Kereta Api Kertalaya .	42
4.1.1 Peresmian Operasional Transportasi Kereta Api Kertalaya .....	45
4.1.2 Maksud dan Tujuan Dioperasikannya Transportasi Kereta Api Kertalaya .....	45
4.1.3 Manfaat Dioperasikannya Transportasi Kereta Api Kertalaya...	46
4.1.4 Pola Operasi Kereta Api Kertalaya .....	47
4.1.5 Komposisi Kereta Api Kertalaya.....	47
4.1.6 Material Kereta Api Kertalaya .....	48
4.1.7 Struktur Badan Kereta .....	49
4.2 Struktur Organisasi Stasiun Indralaya Divisi Regional III Palembang	49
4.2.1 Uraian Tugas dan Tanggung Jawab.....	50
4.3 Fungsi dan Bentuk Kegiatan Stasiun Indralaya .....	53
4.3.1 Bentuk Kegiatan Stasiun Indralaya .....	53
4.4 Jumlah Penumpang Kereta Api Kertalaya 2009-2019 .....	55
4.4.1 Jumlah Penumpang Kereta Api Kertalaya Pada Tahun 2009.....	55
4.4.2 Jumlah Penumpang Kereta Api Kertalaya Pada Tahun 2010.....	57

4.4.3 Jumlah Penumpang Kereta Api Kertalaya Pada Tahun 2011.....	59
4.4.4 Jumlah Penumpang Kereta Api Kertalaya Pada Tahun 2012.....	61
4.4.5 Jumlah Penumpang Kereta Api Kertalaya Pada Tahun 2014.....	62
4.4.6 Jumlah Penumpang Kereta Api Kertalaya Pada Tahun 2015.....	64
4.4.7 Jumlah Penumpang Kereta Api Kertalaya Pada Tahun 2016.....	66
4.4.8 Jumlah Penumpang Kereta Api Kertalaya Pada Tahun 2017.....	68
4.4.9 Jumlah Penumpang Kereta Api Kertalaya Pada Tahun 2018.....	70
4.4.10 Jumlah Penumpang Kereta Api Kertalaya Pada Tahun 2019...	71
4.5 Kendala Pengoperasian Kereta Api Kertalaya .....	73
4.6 Peranan PT KAI Divisi Regional III Palembang Dalam Menyediakan Pelayanan Kereta Api Kertalaya.....	74
4.5.1 Visi dan Misi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang .....	74
4.7 Berbagai Bentuk Inovasi Pelayanan yang Telah Dihadirkan oleh PT KAI Divisi Regional III Palembang .....	80
4.6.1 Rail Ticket System (RTS) .....	80
4.6.1.1 Pembelian Tiket Melalui Agen Host To Host .....	80
4.6.1.2 Reservasi Internet dan Aplikasi Mobile .....	80
4.6.1.3 Pembelian Tiket Melalui Railbox .....	81
4.6.1.4 Drive Thru.....	81
4.6.1.5 Contact Center 121 .....	81
4.6.1.6 Tap Izy .....	82
4.6.1.7 E.Ticketing .....	82
<b>BAB V PENUTUP.....</b>	<b>84</b>
5.1 Kesimpulan .....	84
5.2 Saran .....	85
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>86</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>92</b>

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.3.1: Perubahan Status Perusahaan Kereta Api di Indonesia .....	21
Tabel 4.4.1: Jumlah Penumpang Kereta Api Kertalaya Pada Tahun 2009.....	55
Tabel 4.4.2: Jumlah Penumpang Kereta Api Kertalaya Pada Tahun 2010.....	57
Tabel 4.4.3: Jumlah Penumpang Kereta Api Kertalaya Pada Tahun 2011.....	59
Tabel 4.4.4: Jumlah Penumpang Kereta Api Kertalaya Pada Tahun 2012.....	61
Tabel 4.4.5: Jumlah Penumpang Kereta Api Kertalaya Pada Tahun 2014.....	62
Tabel 4.4.6: Jumlah Penumpang Kereta Api Kertalaya Pada Tahun 2015.....	64
Tabel 4.4.7: Jumlah Penumpang Kereta Api Kertalaya Pada Tahun 2016.....	66
Tabel 4.4.8: Jumlah Penumpang Kereta Api Kertalaya Pada Tahun 2017.....	68
Tabel 4.4.9: Jumlah Penumpang Kereta Api Kertalaya Pada Tahun 2018.....	70
Tabel 4.4.10: Jumlah Penumpang Kereta Api Kertalaya Pada Tahun 2019.....	71
Tabel 4.6.1: Jenis Angkutan Penumpang.....	75

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Usul Judul Skripsi.....	92
Lampiran 2 Halaman Persetujuan UAP .....	93
Lampiran 3 Surat Keputusan Pembimbing .....	94
Lampiran 4 Surat Permohonan Penelitian .....	96
Lampiran 5 Surat Keterangan Selesai Penelitian .....	101
Lampiran 6 Instrumen Penelitian .....	104
Lampiran 7 Kartu Bimbingan Pembimbing I .....	113
Lampiran 8 Kartu Bimbingan Pembimbing II .....	115
Lampiran 9 Peta Jalur Kereta Api di Divisi Regional III Palembang. ....	119
Lampiran 10 Struktur Organisasi Stasiun Indralaya .....	120
Lampiran 11 Sarana Kereta Api Kertalaya .....	121
Lampiran 12 Gambar Stasiun Indralaya .....	122
Lampiran 13 Kegiatan Pengatur Perjalanan Kereta Api (PPKA) sedang Memberangkatkan dan Memasukkan Kereta Api Kertalaya di Stasiun Indralaya	124
Lampiran 14 Foto Wawancara dengan Narasumber .....	126

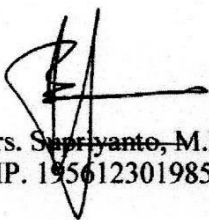


## ABSTRAK

Penelitian ini berjudul "Transportasi Kereta Api Palembang-Indralaya Pada Tahun 2009-2019". Jenis penelitian ini ialah penelitian sejarah. Adapun permasalahan dalam penelitian ini adalah Bagaimana Latar Belakang Dioperasikannya Transportasi Kereta Api Kertalaya dan Bagaimana Peranan PT KAI Divisi Regional III Palembang dalam Menyediakan Pelayanan Kereta Api Kertalaya. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui latar belakang dioperasikannya Transportasi Kereta Api Kertalaya dan untuk mengetahui peranan PT KAI Divisi Regional III Palembang dalam menyediakan pelayanan Kereta Api Kertalaya. Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode historis melalui empat tahapan yaitu, *heuristik*, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Tahap pengumpulan data penelitian dilaksanakan studi pustaka dan wawancara yang dilakukan kepada Kepala Unit Pelaksana Teknis Stasiun Indralaya, Pengatur Perjalanan Kereta Api Kertalaya, Asisten Manager Unit Angkutan dan Fasilitas Penumpang, Junior Manager Perjalanan Kereta Api Kertalaya, Kepala Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan, mantan Kepala Unit Pelaksana Teknis Dinas Periode 2009-2017, dan Pegawai Honorer Non Aplikasi Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa adanya Transportasi Kereta Api Kertalaya dilatarbelakangi oleh sejak adanya penambahan kampus Universitas Sriwijaya di luar Palembang (Bukit Besar) yang telah ada, maka mahasiswa UNSRI khususnya yang berasal dari Kertapati membutuhkan transportasi alternatif yang kondusif, aman serta handal untuk aktifitas pembelajaran sesuai dengan permohonan rektor UNSRI. Hasil selanjutnya terkait dengan kebutuhan transportasi alternatif tersebut, maka PT KAI Divisi Regional III Palembang ditunjuk sebagai operator kereta api Kertalaya/penyedia layanan transportasi publik di kota Palembang provinsi Sumatera Selatan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI. PT KAI DIVRE III Palembang sebagai operator dalam pengoperasian kereta api Kertalaya telah menyediakan tenaga di lapangan untuk menunjang pengoperasian kereta api Kertalaya seperti masinis, kondektur, beserta kru yang lainnya. Kemudian memfasilitasi penumpang dengan pelayanan yang terdapat di dalam stasiun, baik Kertapati maupun Indralaya

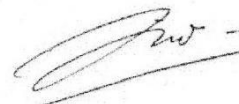
**Kata kunci: Transportasi, Kereta Api Kertalaya, Peranan, Operator**

Pembimbing 1,



Drs. Supriyanto, M.Hum.  
NIP. 195612301985031001

Pembimbing 2,



Dr. Farida, M.Si.  
NIP. 196009271987032002

Mengetahui,  
Koordinator Program Studi Pendidikan Sejarah



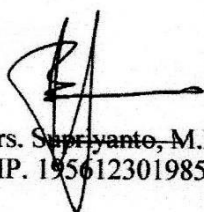
Dr. Syarifuddin, M.Pd.  
NIP. 198411302009121004

## ABSTRACT

This research is entitled "Palembang-Indralaya train transportation in 2009-2019". This research method is historical research. This research problems is how do Kertalaya Train operated and how the role of PT KAI DIVRE III Palembang in providing facilities in Kertalaya Train. The purpose of this research are to know how kertalaya train operated and know the role of PT KAI DIVRE III Palembang in providing facilities in Kertalaya Train. Method that used in this research is historical method, which consist of 4 steps that are heuralistic, resource critic, interprestation, and histography. Research data collection stage consist of 2 steps, literature review and interview to head of the technical implementation unit of Indralaya station, kertalaya train travel organizer, the assistant Manager of the Transport and Passenger Facilities Unit, the Junior Manager for the Kertalaya Railway, the Head of the Technical Implementation Unit of the Transportation Service of South Sumatra Province, former Head of the 2009-2017 Office Technical Implementation Unit, and Non-Application Honorary Employee of the South Sumatra Province Transportation Service. The result of this research show that the existence of Kertalaya Railway Transportation is motivated by the addition of the existing Sriwijaya University campus outside Palembang (Bukit Besar), so UNSRI college student especially those that domicile in Kertapati needs the condusive, safe, and reliable transportation for learning activities according to the request of Chancellor UNSRI. The next result is related to the needs of that transportation alternative. Then PT KAI DIVRE III Palembang was appointed as the Kertalaya train operator of public transportation services in Palembang City, South Sumatra province by the Directorate General of Railways of the Ministry of Transportation of the Republic of Indonesia. PT KAI DIVRE III Palembang as the operator/provider for the operation of the Kertalaya train has provided personnel in the field to support the operation of the Kertalaya train such as the machinist, conductor, and other crews. Then facilitate passengers with the services contained in the station, both Kertapati and Indralaya.

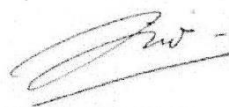
**Kata kunci:** *Transportation, Kertalaya Train, Role, Operator*

Advisor 1,



Drs. Supriyanto, M.Hum.  
NIP. 195612301985031001

Advisor 2,



Dr. Farida, M.Si.  
NIP. 196009271987032002

Acknowledged by,  
Coordinator of History Education Study Program



Dr. Syarifuddin, M.Pd.  
NIP. 198411302009121004

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Munculnya perkeretaapian di Indonesia berawal dari Pulau Jawa tepatnya di desa Kemijen sejak 17 Juni 1864 dengan dibangunnya lintasan perkeretaapian pertama yang berlangsung di Pulau Jawa oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda yang bernama Beele. Pembangunan tersebut dijalankan oleh perusahaan kereta api swasta yakni *Nederlands-Indische Spoorweg Maatschapij* (NISM) yang diadakan di antara Semarang dan Tanggung yang menghubungkan kota Semarang-Surakarta (Jawa Tengah) sejauh 110 km. Lintasan kereta api tersebut diresmikan dan mulai dioperasikan pada tanggal 10 Agustus 1867 (Rusbintardjo, 2012:1).

Bersamaan dengan hal itu, kemudian muncul juga gagasan untuk membangun jalur perkeretaapian di Pulau Sumatera. Sembari melakukan pembangunan jalur kereta api di Pulau Jawa, para ahli kereta api yang dihadirkan dari negara Belanda juga dikirimkan ke Pulau Sumatera supaya meneliti peluang untuk mendirikan jalur kereta api (Data Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan, tanpa tahun:4 ).

Realisasinya pembangunan jalur rel kereta api mulai dilaksanakan di beberapa pulau di Indonesia diawali dari Sumatera tepatnya di Aceh (1874), Sumatera Utara (1886), Sumatera Barat (1891), dan Sumatera Selatan (1914), kemudian bergilir ke Sulawesi yang juga telah didirikan jalur kereta api pada tahun 1922 sejauh 47 km antara Makasar-Takalar, yang dioperasikan mulai tanggal 1 Juli 1923, masih tersisa jalur Makasar-Maros yang belum sempat dituntaskan. Sedangkan di Kalimantan, walaupun belum sempat didirikan, tetapi sudah pernah diadakan studi lintasan kereta api Pontianak-Sambas sejauh 220 km dan studi pembangunan jalur kereta api juga pernah dilaksanakan di Pulau Bali dan Lombok (Santoso, 2015:9)

Jaringan kereta api di Sumatera tidak untuk menghubungkan seluruh daerah, akibatnya jaringan kereta api di pulau ini terpecah atas tiga regional. Di

wilayah Sumatera Utara jaringan kereta api sekadar menyambungkan Medan dengan Tebing Tinggi. Selanjutnya di Sumatera Barat jaringan kereta api sekadar menyambungkan Sawah Lunto, Padang, serta Padang Pariaman. Kemudian di belahan Sumatera Selatan, jaringan kereta api menyambungkan Bandar Lampung dengan Palembang (Pramasto & Anugrah, 2017).

Perintisan lintasan kereta api di Sumatera Selatan terjadi di era masa Kolonial di tahun 1911, akan tetapi hanya sejauh 12 km dari pelabuhan Panjang sampai Tanjung Karang. Lintasan itu bisa dilewati kereta api pada tanggal 3 Agustus 1914. Tahun 1914 dijadikan sebagai awal kelahiran perkeretaapian Sumatera Selatan, karena pada tahun itu dibangun jaringan rel dari Kertapati (Palembang) sampai Prabumulih sepanjang 78 km. Selanjutnya secara berurutan didirikan lintasan Tanjung Karang sampai Kota Bumi (1920), Prabumulih sampai Baturaja (1923), Muara Enim sampai Lahat (1924), Baturaja sampai Martapura (1925), Kota Bumi sampai Negararatu (1926), dan Negararatu sampai Martapura (1927) (Pramasto & Anugrah, 2017).

Perintisan jalur kereta api di wilayah Sumatera Selatan oleh Pemerintah Kolonial didasarkan atas motif ekonomi, yakni semata-mata hanya sebagai alat angkut barang, terutama hasil perkebunan dan pertambangan (Novita, 2013:133). Mengingat pemerintahan *Onder Afdeeling Moesie Oeloe* di bawah pengawasan *Controleur* sudah berhasil membangun perkebunan karet di Belalau, kelapa sawit di Air Temam, persawahan di Tugumulyo, bersamaan dengan sejak dilakukannya pengeboran minyak bumi di Prabumulih, Muara Enim dan Martapura. Moda transportasi kereta api dapat mempersingkat waktu pengangkutan komoditas pada saat pergi-pulang yang sebelumnya butuh waktu berminggu-minggu dari kota Palembang ke pedalaman apabila memakai pedati (Ravico & Susetyo, 2021).

Kota Palembang dipilih sebagai tonggak pendirian rel kereta api di wilayah Sumatera Selatan karena kota Palembang mempunyai arti penting untuk pemerintah kolonial Belanda di bawah pemerintahan keresidenan Palembang. Ketika itu, Palembang adalah kota yang berfungsi ganda, yakni sebagai titik pusat administrasi pemerintah dan tempat pelabuhan perdagangan bagi barang ekspor hasil bumi ke

Batavia melewati Sungai Musi sebagai tempat keluar masuk barang yang berfungsi untuk bandar transito (Ravico & Susetyo, 2021).

Pada masa pendudukan militer Jepang, perkeretaapian dikelola oleh bala tentara ke dua puluh lima (dengan basis Sumatera) serta bala tentara ke enam belas, ke dua tentara tersebut tergolong jajaran tentara Selatan, yang berada dalam pengawasan langsung bala tentara daerah ke tujuh yang diketuai Jendral *Seishiro*, yang berkedudukan besar di Singapura (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997:142-143).

Seiring pergantian bentuk pemerintahan tersebut, perkeretaapian akhirnya menggunakan sistem klasifikasi daerah yang kontemporer. Di Wilayah Sumatera perkeretaapian disatukan dalam perkeretaapian Singapura, dengan demikian interaksinya dengan Pulau Jawa terhenti. Kemudian daerah Sumatera di klasifikasikan ke dalam tiga daerah, yaitu Sumatera Selatan (*Nanbu Sumatora Tetsudo*), Sumatera Barat (*Seibu Sumatora Tetsudo*), serta Sumatera Utara (*Kiata Sumatora Tetsudo*), yang pada intinya merupakan peleburan dari jejak DSM serta Eksploitasi Aceh (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997:143).

Perkeretaapian semasa pendudukan Jepang bersifat *tetsudo tai* (dinas militer). Kemudian perkeretaapian dileburkan dalam struktur organisasi yang paling tinggi, yaitu Jawatan Negeri (*guisankabu*). Selanjutnya bentuk perkeretaapian warisan Belanda yang terdiri atas perusahaan tunggal kepunyaan negara dan sebelas perusahaan kepunyaan swasta, dileburkan dengan balai pusat di Bandung (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997:143-144).

Pada Juni 1942 pemerintah militer Jepang menyeragamkan ukuran kereta api semula 1.435 mm, diperkecil menjadi 1.067 mm yang termasuk lebar kereta api biasa di Indonesia. Pemakaian kereta api lebih diutamakan untuk keperluan militer dalam memperoleh kemenangan perang menghadapi sekutu (Dalimunthe, 2005:26). Pemerintah Jepang juga mengadakan perombakan beberapa lintas lama serta mendirikan lintasan perkeretaapian yang baru yang dilakukan oleh *romusha*. Di Sumatera lintasan baru didirikan sekitar Muaro-Pekanbaru sejauh 220 km yang bertujuan agar memperlancar pengiriman batubara dari Sawahlunto ke Singapura. Beragam material dari hasil pembongkaran dibawa ke luar negeri. Separuh

diantaranya dipakai untuk mendirikan jalan rel Thailand-Birma sejauh 420 km (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997:144-147).

Perihal kepegawaian, rata-rata pakar dan pegawai perkeretaapian yang tidak pindah ke Australia tetap dipekerjakan, sembari menanti hadirnya pakar kereta api dari Jepang. Pada saat para pakar tersebut datang, lalu kedudukan-kedudukan penting diperoleh orang Jepang. Akan tetapi, karena kapasitas tidak mencukupi, maka beberapa kedudukan penting turun ke tangan pribumi. Oleh sebab itu, pada tahun 1942-1943 diadakan penerimaan tenaga kerja dengan gencar-gencaran tamatan SMTA hingga perguruan tinggi. Kemudian mereka inilah yang menjadi tumpuan kereta api dewasa ini (Dalimunthe, 2005:27).

Selepas proklamasi kemerdekaan Republik Indonesia pada tanggal 17 Agustus 1945 dikumandangkan, beberapa hari setelahnya dilaksanakan perebutan kantor pusat kereta api dan stasiun yang diduduki Jepang. Pada tanggal 28 September 1945 adalah puncak pengambilalihan perkantoran pusat kereta api yang ada di Bandung. Peristiwa itu kini ditetapkan sebagai hari kereta api Indonesia (<https://heritage.kai.id/page/sejarah-perkeretapian> diakses pada 29 Juni 2021 pukul 18.12 WIB).

Pegawai yang terlebih dahulu mendengar informasi dikumandangkannya proklamasi kemerdekaan Indonesia di Sumatera Selatan ialah Maelan, seorang redaktur/operator Domei Palembang kemudian ia membacakan naskah proklamasi itu dalam konferensi para pemuka bangsa di rumah Gani. Dalam rapat yang diadakan di Kepandean pada tanggal 19 Agustus 1945, dihadiri wakil dari kereta api yaitu Parmono yang pada saat itu masih dinamakan *Tetsudo Kyoko*. Direksi kereta api di Sumatera Selatan bernama Butai yang merupakan seorang kolonel Jepang (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997:263).

Pada September 1945 disusun Badan Pemuda Republik Indonesia (BPRI) Sumatera Selatan yang berbaur dengan Brigade Karyawan Kereta Api (BKKA) yang diketuai oleh Hutagalung serta Acmar sebagai aktivis kereta api setempat. Kemudian diikuti oleh aktivis muda dari Departemen Keuangan Eksploitasi yaitu Pramono. Pada pertengahan September 1945, mereka menghadap Butai untuk



melaksanakan rapat serta mengambilalih penguasaan kereta api di Sumatera Selatan (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997:263).

Perjumpaan tersebut tidak membuahkan sesuatu yang selaras dengan maksud mereka. Diselimuti rasa marah serta kecewa, esoknya di kantor Eksploitasi Sumatera Selatan mereka dengan paksa mengibarkan bendera Merah Putih dan kewenangan mengenai kereta api beralih ke tangan bangsa Indonesia. Pada tanggal 28 September 1945 secara bersamaan semua sektor kereta api di Sumatera Selatan dikuasai oleh bangsa Indonesia (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997:264).

Agar dapat menyokong kekuatan bangsa Indonesia, dibuatlah Barisan Keamanan Kereta Api, selanjutnya diikuti pembentukan Angkatan Muda Indonesia Kereta Api Sumatera Selatan (APIKASS) dan pada Januari 1946 berganti nama menjadi PESINDOKASS (Pemuda Sosialis Indonesia Kereta Api Sumatera Selatan, kemudian dibuat pula Persatuan Pemuda Kereta Api Indonesia (PERPEKARI) yang diketuai Tobing. PESINDOKASS dan organisasi-organisasi pejuang kereta api lainnya selalu aktif melaksanakan rutinitas latihan kemiliteran agar dapat menghadang peluang serbuan pasukan NICA (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997:264).

Memasuki abad ke-21, Indonesia mulai melaksanakan penanaman modal yang tidak memikat dalam sistem ekonomi liberal dan perdagangan bebas. Indonesia saat ini paling bersaing mengenai penanaman modal asing (PMA). Apalagi PMA juga terbuka untuk berbagai jenis angkutan. Maka dari itu agar perkeretaapian dapat menarik perhatian investor luar negeri ataupun lokal untuk berkecimpung dalam pembangunan perkeretaapian Indonesia dan agar mampu bersaing dengan penanaman modal asing dalam sektor transportasi sejenis ataupun lainnya dalam era globalisasi saat ini, PT Kereta Api Indonesia (Persero) melaksanakan tahapan restrukturisasi terhadap organisasi dan pelayanan jasa angkutan kereta api (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997:461).

Semenjak tahun 2000 s.d 2008, khusus di Sumatera Selatan perkembangan lintasan baru kereta api hanya sampai terjadi sejauh 4,3 km, setelah itu dilaksanakan pekerjaan rutin tahunan bersifat perawatan rel serta pengubahan bantalan rel oleh Kementerian Perhubungan dan PT KAI pada jalur kereta api Kertapati-Lubuk

Linggau dan Kertapati-Lampung (Data Dinas Perhubungan Provinsi Sumsel, tanpa tahun:1).

Moda kereta api kebanyakan dipilih menjadi sarana transportasi karena kapasitasnya membawa penumpang serta muatan dalam jumlah banyak dengan menempuh jarak menengah maupun jauh, serta menjadi alat angkutan komuter di kota-kota besar. Di wilayah Sumatera Selatan dan sekitarnya dalam melakukan operasionalnya, pada tahun 2009 PT Kereta Api Indonesia Divisi Regional III

Palembang mengoperasikan jenis transportasi kereta api berbentuk bus rel Kertalaya yang merupakan bus rel pertama yang dibuat dan beroperasi di Indonesia.

Indonesia mempunyai berbagai macam perguruan tinggi baik negeri maupun swasta yang tersebar ke segala penjuru, salah satunya adalah Universitas Sriwijaya yang merupakan perguruan tinggi negeri di Sumatera Selatan. Universitas Sriwijaya menjadi salah satu perguruan tinggi yang besar di Indonesia, terletak di dua kota yaitu di Palembang dan Indralaya, Kabupaten Ogan Ilir, Provinsi Sumatera Selatan.

Sejak adanya penambahan kampus di luar Palembang (Bukit Besar) yang telah ada, dengan melalui pembebasan tanah selebar 712 hektar, di Indralaya Kabupaten Ogan Ilir. Pendirian kampus baru tersebut bermula pada tahun 1983 melalui subsidi dana Asian Development Bank (ADB), dan secara fisik baru dilaksanakan pada tahun 1989 dan selesai pada tanggal 31 Desember 1993 (<https://unsri.ac.id> diakses pada 29 Juni 2021 pukul 19.00 WIB). Sejak tahun 1993 kampus UNSRI pindah ke Indralaya Kabupaten Ogan Komering Ilir (Sekarang Ogan Ilir-OI). Pada saat itu kondisi jalan sempit, banyak tikungan, material tinggi, kondisi tersebut terjadi di ruas jalan lintas Timur dan Tengah (Data Dinas Perhubungan Provinsi Sumsel, 2008).

Pada waktu itu angkutan mahasiswa menggunakan angkutan umum kepunyaan swasta yang disebut "Bus Mahasiswa" dan sekarang "Angkutan Khusus". Dengan demikian menyebabkan tingkat kecelakaan lalu lintas yang lumayan besar di ruas jalan antara Palembang-Indralaya yang menelan korban jiwa (meninggal: Mahasiswa dan Dosen  $\pm$  50 Orang, Cacat  $\pm$  10 Orang). Melihat situasi dan kondisi tersebut, maka mahasiswa UNSRI khususnya yang berasal dari

Kertapati membutuhkan transportasi alternatif yang kondusif, aman serta handal untuk aktivitas pembelajaran sesuai dengan permohonan rektor UNSRI (Data Dinas Perhubungan Provinsi Sumsel, 2008).

Oleh sebab itu, kereta api Kertalaya diluncurkan. Moda transportasi cepat massal ini menghubungkan stasiun kertapati (Palembang) dan Indralaya (Ogan Ilir). Bus rel kertalaya diresmikan pengoperasian pertamanya pada tanggal 19 Februari 2009 oleh menteri perhubungan Djamil dan dibuat oleh PT Inka yang membutuhkan waktu sepanjang dua tahun dengan biaya lebih kurang 15 milyar rupiah (Ningrum, 2019:55).

Bus sangat rentan mengalami tabrakan di jalan raya. Oleh karena itu, Pemerintah Provinsi Sumatera Selatan mengambil tindakan bekerjasama dengan PT KAI DIVRE III Palembang untuk pengoperasian kereta api khusus buat mahasiswa UNSRI. Diadakannya transportasi kereta api kertalaya ditujukan sebagai sarana pengangkut mahasiswa UNSRI dari Kertapati menuju Indralaya dan untuk mengurangi beban jalan raya (Biro Komunikasi dan Informasi Publik Kementrian Perhubungan Republik Indonesia, 2009).

Temuan penelitian menunjukkan bahwa transportasi kereta api Kertalaya adalah jenis Kereta Api Perintis yang dikelola oleh Pemerintah Provinsi Sumatera Selatan bekerjasama dengan Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan dalam hal penganggaran dan PT KAI Divisi Regional III Palembang sebagai operator Kereta Api Kertalaya. Transportasi Kereta Api Kertalaya sudah beroperasi sejak 10 tahun dimulai dari 2009-2019. Selama kurang lebih 10 tahun tersebut ternyata transportasi kereta api Kertalaya belum begitu menjadi favorit di kalangan mahasiswa ataupun masyarakat umum dapat dilihat dari jumlah penumpang kereta api Kertalaya dari tahun 2009-2019, jumlahnya mengalami dinamika dari tahun ke tahun. Jumlah penumpang selalu berada jauh dibawah target. Pada kenyataannya pengadaan transportasi Kereta Api Kertalaya kurang mendapat respon yang positif dari mahasiswa Universitas Sriwijaya, karena Mahasiswa yang berdomisili jauh dari stasiun Kertapati lebih memutuskan untuk menggunakan transportasi bus yang berangkat dari Kampus Unsri Bukit Besar. Transportasi kereta Api Kertalaya masih memerlukan perbaikan dalam hal upaya untuk menarik minat mahasiswa UNSRI

dan masyarakat umum agar menggunakan transportasi kereta api Kertalaya ketika hendak bepergian ke Indralaya.

Nama Kertalaya diambil dari singkatan asal nama stasiun dengan tujuan kereta api yakni Kertapati dan Indralaya. Dalam waktu tempuh yang lebih pendek daripada bus, kualitas kenyamanan yang diberikan dalam bus rel kertalaya menyebabkannya lebih unggul. Susunan railbus terdapat tiga set gerbong kereta penumpang, dengan daya angkut masing-masing 110 orang dalam satu gerbong, dengan perpaduan jumlah 36 penumpang duduk serta 74 penumpang berdiri (Ningrum, 2019:55-57).

Berdasarkan sekilas gambaran dan latar belakang diatas maka peneliti tertarik ingin mengangkat skripsi dengan judul **Transportasi Kereta Api Palembang-Indralaya Pada Tahun 2009-2019.**

## **1.2 Rumusan Masalah**

1. Bagaimana Latar Belakang Dioperasikannya Transportasi Kereta Api Kertalaya?
2. Bagaimana Peranan PT KAI Divisi Regional III Palembang dalam Menyediakan Pelayanan Kereta Api Kertalaya?

## **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 penelitian ini perlu dibatasi ruang lingkup kajiannya. Ruang lingkup ini meliputi :

### **a. Skup Tematik**

Skup ini merupakan pembatasan agar dalam penelitian tidak keluar dari tema yang telah ditetapkan sebelumnya. Dalam skripsi ini peneliti mengangkat tema mengenai sejarah perkeretaapian khususnya Kereta Api Kertalaya, yang dibahas disini yaitu mengenai Latar Belakang dioperasikannya Transportasi Kereta Api Kertalaya, Peranan PT KAI Divisi Regional III Palembang dalam menyediakan pelayanan Kereta Api Kertalaya.

Peneliti tertarik mengangkat tema mengenai sejarah perkeretaapian khususnya Kereta Api Kertalaya dikarenakan kereta api merupakan transportasi yang sudah ada sejak zaman kolonial Belanda dan eksistensinya masih tetap ada dan terus dikembangkan sampai sekarang, ini terbukti dengan adanya penambahan berbagai jenis kereta api perintis salah satunya ialah kereta api Kertalaya. Kereta api Kertalaya merupakan satu-satunya kereta api di Indonesia yang dikelola oleh Pemerintah Provinsi Sumatera Selatan dan merupakan suatu kebanggaan daerah Sumatera Selatan.

### **b. Skup Spatial**

Skup spatial merupakan pembatasan wilayah dalam penelitian. Dalam penulisan dan penelitian skripsi ini peneliti melakukan pembatasan wilayah terhadap objek pada peristiwa dalam penelitian ini. Dalam penelitian ini untuk wilayahnya adalah wilayah Palembang (Kertapati)- Indralaya khususnya dan umumnya meliputi semua wilayah yang dilalui Kereta api yaitu 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 penelitian skripsi ini peneliti membahas Transportasi Kereta Api Palembang-Indralaya Pada Tahun 2009-2019, hal ini karena pada tahun 2009 Kereta Api Kertalaya mulai dioperasikan untuk pertama kalinya. Sedangkan tahun 2019 dipilih karena merupakan pengoperasian Kereta Kertalaya untuk terakhir kalinya sebelum sarananya di renovasi.

## **1.4 Tujuan Penelitian**

### **1.4.1 Tujuan Umum**

Untuk menjelaskan Transportasi Kereta Api Palembang-Indralaya Pada Tahun 2009-2019.

### **1.4.2 Tujuan Khusus**

1. Untuk Menjelaskan Transportasi Kereta Api Kertalaya
2. Untuk Menjelaskan Peranan PT KAI Divisi Regional III Palembang dalam Menyediakan Pelayanan Kereta Api Kertalaya

## **1.5 Manfaat Penelitian**

### **1.5.1 Bagi Peneliti**

Untuk menambah khazanah ilmu pengetahuan tentang latar belakang dioperasikannya Transportasi Kereta Api Palembang-Indralaya Pada Tahun 2009-2019 serta untuk memenuhi salah satu syarat dalam menyelesaikan studi guna mendapatkan gelar kesarjanaan pada Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Sriwijaya

### **1.5.2 Bagi Mahasiswa dan Masyarakat**

Dalam bidang akademik dapat dipergunakan sebagai referensi dan tambahan materi dalam pengajaran sejarah, dan bagi masyarakat dapat meningkatkan pengetahuan dan kebanggaan dengan adanya Transportasi Kereta Api Kertalaya dengan turut berpartisipasi untuk menggunakannya ketika hendak bepergian ke Indralaya maupun ke Palembang (Kertapati).

### **1.5.3 Bagi Instansi**

Bagi instansi terkait dapat dipergunakan sebagai bahan refensi dan bahan masukan mengenai pengoperasian Transportasi Kereta Api Kertalaya.



## DAFTAR PUSTAKA

- Alian dan Irwanto. 2007. *Metodologi Sejarah: Sumbangan Pemikiran Bagi Mahasiswa Dalam Penelitian Sejarah Untuk Skripsi*. Indralaya: FKIP Universitas Sriwijaya.
- Andriansyah. 2015. *Manajemen Transportasi Dalam Kajian dan Teori*. Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama.
- Badan Pusat Statistik Kecamatan Indralaya. 2019. *Kecamatan Indralaya Dalam Angka 2019*. Palembang: CV Bahtera Safety.
- Badan Pusat Statistik Kecamatan Indralaya Utara. 2019. *Kecamatan Indralaya Utara Dalam Angka 2019*. CV ALDEA.
- Biro Komunikasi dan Informasi Publik. 2009. *KA Kertalaya Jadi Sarana Angkutan Favorit Mahasiswa Unsri*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Dalimunthe Jainul A. 2005. *Meluncur Bagai Lokomotif Melaju Merangkai Hari Esok*. Bandung: Sub Divisi Grafika PT Kereta Api (PERSERO).
- Daliman, A. (2012). *Metode Penelitian Sejarah*. Yogyakarta: Ombak.
- Departemen Perhubungan. Rencana Jangka Panjang Departemen Perhubungan 2005-2025
- Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan. (n.d). *Data Proposal Rencana Pembangunan Kereta Api Sumsel*. Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan.
- Dwiatmoko, Hermanto. 2019. "Peran Infrastruktur Perkeretaapian Bagi Pertumbuhan Ekonomi Wilayah". *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas* 3(2). (DOI: 10.12962/J26151847.V3i2.5883).
- Fitroh, Nuruddin dan Agus Trilaksana. 2015. "Peranan Kereta Api di Jawa Timur Dalam Pengangkutan Hasil Perkebunan ke Surabaya Tahun 1878-1930. *Avatara, E-Journal Pendidikan Sejarah* 3(3). <https://doi.org/10.17509/historia.v9i2.12171>
- Giriarso, Jodhi Pramuji. 2011. *Sejarah Kendaraan Tradisional Nusantara*.

Bandung : CV. Media Sarana Cerdas.

Hanafiah, Djohan. (tanpa tahun). Sejarah Perkembangan Pemerintahan Kotamadya Daerah Tingkat II Palembang. Palembang:Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II.

Irwanto, Dedi. 2010. Venesia Dari Timur: *Memaknai Produksi dan Reproduksi Simbolik Kota Palembang Dari Kolonial Sampai Pascakolonial*. Yogyakarta:Ombak.

Kusuma, Erwin Senja. 2018. *Analisa Pemilihan Moda Transportasi Darat di Kota Selong*. Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Mataram. <https://doi.org/10.32315/sem.1.a265>

KONTAK . 2017. Perkeretaapian Pada Masa Pendudukan Jepang. 3 Maret, hal. 11, Edisi No. 03 Tahun XLIV.

Maulana, Arris dan Lies Indriyati. 2008. “Analisis Pengguna Kereta Api JABODETABEK Ekonomi Terhadap Tingkat Pelayanan Stasiun Kereta Api Jakarta-Kota”. *Jurnal Logistik D III Transportasi UNJ* 1(2). ISSN: 2085-5141, I(2), 16–27.

Ningrum, Aulia Utami. 2019. Strategi Komunikasi Humas PT Kereta Api Indonesia Divisi Regional (DIVRE) III Palembang Dalam Mempromosikan Kereta Kertalaya di Masyarakat. *Skripsi*. Palembang: Universitas Islam Negeri Raden Fatah Fakultas Dakwah Dan Komunikasi. *Angewandte Chemie International Edition*, 6(11), 951–952., (1889), 1–15.

Novita, Aryandini. 2013. *Stasiun-Stasiun Kereta Api Di Sumatera Selatan*. Siddhayatra Vol. 18 No 2 November 2013: 59-162.

Palilingan, Christian Yosua dkk. 2013. “Analisa Karakteristik Moda Transportasi Angkutan Umum Rute Manado Tomohon Dengan Metode Analisa Biaya Operasional Kendaraan (BOK)”. *Jurnal Sipil Statik* 1(8): 587-592. *Journal of Chemical Information and Modeling*, retrieved from internet: <https://media.neliti.com/media/publications/141076-ID-none.pdf>, **53**, 587–592.

Pramasto, Arafah dan Sapta Anugrah. 2017. *Kereta Api Sumatera Selatan : Zaman Kolonial ke Masa Kemerdekaan*. Artikel Opini Kesejarahan Dimuat

- di Sriwijaya Online 4 November 2017. (November), 2–5.
- Pokja Sanitasi Kota Palembang. 2010. *Program Percepatan Pembangunan Sanitasi Permukiman*. Pokja Sanitasi Kota Palembang.
- PT Inka. 2008. *Manual Book Perawatan dan Pengoperasian Railbus Pemda Sumatera Selatan*. Madiun: PT Inka (Persero).
- Ravico R dan Berlian Susetyo. 2021. *Sejarah Pembangunan Jalur Kereta Api Sebagai Alat Transportasi Di Sumatera Selatan Tahun 1914-1933*. Jurnal Agastya Vol 11 No 1 Januari 2021. <https://doi.org/10.25273/ajsp.v11i1.8052>
- Ramadhan, Andika Putra. 2017. “Pengaruh Jalur Kereta Api Batavia-Buitenzorg Terhadap Kehidupan Sosial dan Ekonomi Masyarakat Batavia Tahun 1875-1913”. *e-journal Program Studi Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Yogyakarta*. <https://doi.org/12.39846/hgd.v11i1j.6495>
- Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Provinsi Sumatera Selatan Tahun 2005-2025
- Rencana Strategis Kementerian Perhubungan, 2010-2014.
- Rusbintardjo, Gatot. 2012. *Buku Teks Konstruksi Jalan Baja*. Semarang: UNISSULA.
- Santoso, Agus. 2015. *Naskah Sumber Arsip Perkeretaapian di Indonesia*. Jakarta: Arsip Nasional Republik Indonesia.
- Silondae, Sutami dkk. 2016. “Keterkaitan Jalur Transportasi dan Interaksi Ekonomi Kabupaten Konawe Utara Dengan Kabupaten/Kota Sekitarnya”. *Jurnal Progres Ekonomi Pembangunan* 1(1): 49-64.
- Sriastuti, Dewa Ayu Nyoman. 2015. “Kereta Api Pilihan Utama Sebagai Moda Alternatif Angkutan Umum Massal”. *Jurnal Paduraksa* 4(1), 26–34. <https://doi.org/10.20414/tasamuh.v17i1.1218>
- Sucipto. 2012. *Mengenal Alat Transportasi*. Bekasi. CV.Aranca Pratama.
- Suherman, Asep dan Gurnito Rakhmat Wijokangko. 2012. *The Beauty Of Indonesian Railways*. Bandung:PT Kereta Api Indonesia (Persero).
- Suherman, Asep dan Gurnito Rakhmat Wijokangko. 2012. *The Beauty Of Indonesian Railways*. Bandung:PT Kereta Api Indonesia (Persero).
- Tim PPM Manajemen. (tanpa tahun). *Inovasi Perusahaan Indonesia*. Jakarta: PPM.

- Tim Telaga Bakti Nusantara. 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*. Bandung: CV. Angkasa.
- Tim Telaga Bakti Nusantara. 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 2*. Bandung: CV. Angkasa.
- Tim Teknis. 1996. *Sejarah Perkembangan Pemerintahan Di Daerah Sumatera Selatan*. Pemerintah Provinsi Daerah Tingkat 1 Sumatera Selatan.
- Unit Angkutan dan Fasilitas Penumpang. (n.d). Angkutan Penumpang Kereta Api Railbus Kertalaya Tahun 2009-2014. PT Kereta Api Indonesia Divisi Regional III Palembang.
- Unit Angkutan dan Fasilitas Penumpang. (n.d). *Laporan Jumlah Penumpang Kereta Api Perintis Kertalaya Tahun 2015-2019*. PT Kereta Api Indonesia Divisi Regional III Palembang.
- Verawaty, dkk (2019): Volume 2, Nomor 3, (2019). Penjernihan Air Di Desa Tanjung Pering, Kecamatan Indralaya Utara, Kabupaten Ogan Ilir. **2**, 25–30.