

Jalur Kereta Api dan Perkembangan Kota Lumajang Pada Masa Kolonial Hindia Belanda, 1893-1942

Aldilla Dinda Yuniarta,¹ Akhmad Ryan Pratama,^{1*} Kayan Swastika¹

¹Program Studi Pendidikan Sejarah, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Jember, Indonesia

Email: ryanpratama.fkip@unej.ac.id*

*Korespondensi



Received: 05-02-2024, Revised: 15-03-2024, Accepted: 02-05-2024, Published: 29-05-2024

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji perubahan kawasan Afdeeling Lumajang dari kota tradisional menjadi kota modern yang ditandai dengan dibangunnya jalur kereta api Klakah-Pasirian yang diperuntukkan sebagai sarana transportasi barang dan penumpang. Metode sejarah digunakan untuk menjelaskan penelitian ini. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perkembangan kawasan Afdeeling Lumajang menjadi kota modern pada awalnya dipengaruhi oleh berkembangnya sarana transportasi kereta api untuk keperluan perkebunan dan angkutan penumpang dari daerah pedalaman. Kereta Api Klakah-Pasirian mulai beroperasi pada tanggal 16 Mei 1896, dengan panjang lintasan kereta api sepanjang 36 km menggunakan standar lebar rel yang digunakan pada masa Hindia Belanda yaitu 1.067 mm. Terdapat sembilan halte dan stasiun pada jalur KA Klakah-Pasirian, terdiri dari Stasiun Klakah, Halte Grobogan, Halte Sukodono, Stasiun Lumajang, Halte Labruk, Halte Tempeh, Halte Mujur, Halte Condro, dan Stasiun Pasirian.

Kata Kunci: Hindia Belanda; kereta api; Kota Lumajang; perkembangan

Abstract

This research aims to examine the changes in the Afdeeling Lumajang area from a traditional city to a modern city marked by the construction of the Klakah-Pasirian railway line, which was intended as a means of transportation for goods and passengers. Historical methods are used to explain this study. The research results show that the development of the Afdeeling Lumajang area into a modern city was initially influenced by the development of railway transportation facilities for plantation purposes and passenger transportation from inland areas. The Klakah-Pasirian Railway began operating on May 16, 1896, with a train track length of 36 km using the standard rail width used in the Dutch East Indies, namely 1,067 mm. There are nine stops and stations on the Klakah-Pasirian railway line, consisting of Klakah Station, Grobogan Stop, Sukodono Stop, Lumajang Station, Labruk Stop, Tempeh Stop, Mujur Stop, Condro Stop, and Pasirian Station.

Keywords: Dutch East Indies; development; Lumajang City; train



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

Pendahuluan

Transportasi adalah salah satu indikator modernisasi pada kota-kota di masa Kolonial. Salah satu ciri dari kota Kolonial adalah dengan dibangunnya jaringan

transportasi modern yang digunakan untuk pengangkutan hasil tanam maupun angkutan penumpang. Lumajang merupakan salah satu kota Kolonial yang berkembang jauh dari pusat pemerintahan Jawa Timur di Surabaya. Lumajang dapat dikatakan sebagai kota Kolonial modern karena terdapat jaringan transportasi kereta api. Lumajang adalah nama sebuah distrik sekaligus *Afdeeling*¹ yang berada di wilayah Karesidenan Probolinggo bagian selatan. *Afdeeling* Lumajang termasuk kedalam sebuah kota dengan konsep kota tradisional Jawa, yang ditandai dengan alun-alun sebagai pusat kota (Basundoro, 2012, p. 34). Basundoro (2012, p. 36) menjelaskan bahwa salah satu ciri paling menonjol dari kota-kota tradisional, terutama di Jawa adalah keberadaan keraton, alun-alun, masjid, pasar, dan tembok atau pagar keliling (benteng). Pada tataran budaya, kota tradisional ditandai, antara lain, dengan penggunaan teknologi yang masih sederhana, penggunaan ilmu pengetahuan yang terbatas, serta sistem produksi yang masih didominasi oleh tenaga manusia dan tenaga hewan.

Suatu kota tradisional dapat berkembang menjadi kota modern jika wilayah tersebut memenuhi beberapa syarat tertentu. Horton dan Hunt (Basundoro, 2012, pp. 17-18) menjelaskan bahwa paling tidak ada tiga syarat yang harus dipenuhi agar sebuah daerah bisa berkembang menjadi kota. Pertama, tersedianya air. Air merupakan kebutuhan pokok manusia yang diperlukan untuk minum, mandi, mencuci, dan sebagainya. Tanpa air manusia sulit untuk hidup. Kedua, terjadinya surplus pangan. Kota-kota selalu muncul di daerah yang subur karena dengan kesuburannya ini akan terjadi surplus pangan untuk memenuhi kebutuhan pangan warga kotanya. Daerah yang tidak memenuhi persyaratan ini tidak akan bisa berkembang dan bertahan sebagai sebuah kota. Ketiga, tersedianya infrastruktur transportasi. Dalam daerah yang relatif luas, hidup seseorang sangat tergantung satu dengan lainnya. Dengan demikian, mereka juga harus bergerak dari satu tempat ke tempat lain untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Transportasi sangat dibutuhkan untuk memindah orang atau barang. Kebutuhan akan makanan yang harus didatangkan dari daerah lain memerlukan alat angkut yaitu transportasi. Daerah yang mengalami paceklik kebutuhannya dapat dipenuhi dengan cepat karena adanya alat transportasi.

Sinulingga dalam Anwari menyebutkan bahwa selain untuk mengangkut orang, transportasi juga dapat digunakan untuk mengangkut barang dari satu tempat ke tempat lain (Anwari, 2017, p. 215), penjelasan tersebut seiring dengan implementasi pembangunan transportasi kereta api yang terdapat di wilayah *Afdeeling* Lumajang. Kelancaran pembangunan perekonomian membutuhkan sarana dan prasarana transportasi darat sebagai bagian dari sistem transportasi. Hal ini sejalan dengan yang diungkapkan oleh Freek Colombijn dimana jaringan transportasi merupakan unsur penting dalam integrasi nasional maupun internasional yang mana transportasi menjadi prasyarat bagi integrasi ekonomi, sentralisasi politik, migrasi, penyebaran kultural, dan aliran komunikasi (Anwari,

¹ Kata *Afdeling* berasal dari bahasa Belanda *Afdeeling* yang berarti bagian. *Afdeeling* adalah sebuah wilayah administratif pada masa pemerintahan kolonial Hindia Belanda setingkat Kabupaten. Administratornya dipegang oleh seorang asisten residen. *Afdeling* merupakan bagian dari suatu karesidenan. Suatu *afdeling* dapat terdiri dari beberapa *onder afdeling* (setingkat kawedanan yang diperintah seorang wedana bangsa belanda yang disebut *Controleur*) dan *landschap* yang dikepalai oleh seorang bumiputera yang disebut *hoofd* atau kepala.

2017, p. 215). Lombard dalam Anwari menjelaskan bahwa pada masa kolonial, alat angkut atau transportasi menjadi komponen penting dalam proses eksploitasi ekonomi pemerintah kolonial (Anwari, 2017, p. 215). Proyek-proyek infrastruktur yang dibangun pemerintah kolonial seperti jaringan kereta api dan trem pada akhir abad XIX dan awal abad XX telah mendatangkan jutaan gulden bagi pemerintah (Anwari, 2017, p. 215). Transportasi juga membawa pengaruh yang dalam terhadap mentalitas rakyat kepada pendidikan serta menyebabkan perdagangan dan industri cepat mengalami perkembangan menurut Angelino (Anwari, 2017, p. 215).

Charles H. Cooley dalam Basundoro menyatakan bahwa adanya percepatan pertumbuhan suatu pemukiman yang sepi atau desa menjadi kota disebabkan oleh adanya pembukaan jalur kereta api (Basundoro, et al., 2015, p. 370). Faktor-faktor pendorong dalam perkembangan dan kemajuan transportasi di wilayah *Afdeeling* Lumajang didukung oleh setidaknya kebijakan umum pemerintah Kolonial dalam mengelola angkutan komoditas barang dan angkutan manusia. Perkembangan moda dan jenis transportasi berpengaruh terhadap semakin cepatnya perpindahan manusia dan barang di kota.

Sarana transportasi yang menghubungkan wilayah pedalaman dan pelabuhan di Jawa mengalami perkembangan signifikan pada periode liberalisasi dengan dibangunnya jalur kereta api di Jawa (*Staatsblad van Nederlansch Indie* No. 141 Tahun 1875) (Anwari, 2017, p. 215). Hal ini menyebabkan semakin lancarnya hubungan perekonomian antara kota-kota pelabuhan dengan wilayah pedalaman. Hasil-hasil bumi dari hinterland (pedalaman) dengan mudah diangkut ke pelabuhan. Selain itu, juga memudahkan pengangkutan alat-alat berat maupun mesin yang digunakan untuk mengolah produksi pertanian dari pelabuhan ke pedalaman (Anwari, 2017, p. 215). Pembangunan jalur kereta api di wilayah *Afdeeling* Lumajang diprakarsai oleh *Staatsspoorwegen*.

Staatsspoorwegen yang memiliki nama lengkap *Staatsspoor en Tramwegen in Nederlandsch-Indië* merupakan perusahaan jalur kereta api negara dan jalur trem di Hindia Belanda. Perusahaan ini sepenuhnya dimiliki oleh Pemerintah Hindia Belanda. Jalur kereta api Klakah-Pasirian merupakan jalur kereta api milik negara *Staatsspoorwegen* pada wilayah timur Pulau Jawa (*Oosterlijnen*). Jalur kereta api Klakah-Pasirian mulai beroperasi sejak 16 Mei 1896 dengan panjang lintasan kereta Api 36 KM dan menggunakan ukuran lebar rel standar yang digunakan di Hindia Belanda yaitu 1.067 mm (Weijerman, 1904, p. 85). Sejak awal pengoperasiannya jalur kereta api Klakah-Pasirian berfungsi sebagai sarana angkutan barang dan penumpang. Terdapat sembilan pemberhentian stasiun dan halte pada jalur kereta api Klakah-Pasirian yakni terdiri dari Stasiun Klakah, Halte Grobogan, Halte Sukodono, Stasiun Lumajang, Halte Labruk, Halte Tempeh, Halte Mujur, Halte Condro, Stasiun Pasirian.

Jalur kereta api menuju ke Pasirian merupakan jalur kereta api lintas cabang dari jalur utama Probolinggo-Jember-Panarukan (*Oosterlijnen*). Pembangunan jalur kereta api di wilayah timur pulau Jawa (*Oosterlijnen*) bertujuan agar hasil tanam yang bernilai ekspor di wilayah timur Pulau Jawa dapat segera dikirim melalui pelabuhan terdekat, yakni Panarukan dan Probolinggo. Dibangunnya jalur kereta api pada wilayah *Afdeeling* Lumajang bertujuan agar proses pengiriman dan pendistribusian hasil tanam di wilayah pedalaman Lumajang menuju ke pabrik, pasar, pelabuhan dan stasiun yang lebih besar dapat terlaksana lebih cepat.

Jalur yang dipilih mulanya dimulai dari Randuagung namun pada tahun 1894 terjadi perubahan titik simpangan kereta api yang awalnya ditetapkan di Halte Randuagung kemudian dipindahkan di Stasiun Klakah sehingga rute yang ditetapkan menjadi Klakah-Pasirian (Majalah *De Ingenieur Orgaan*, 1894 No. 31, p. 378). Rute Klakah-Pasirian dipilih karena wilayah yang dilewati termasuk sebagai daerah padat penduduk dan tergolong ke dalam daerah subur yang banyak menghasilkan tanaman komoditas ekspor serta banyak tersebar pabrik-pabrik pengolahan hasil tanam milik pemerintah dan swasta.

Sebelum adanya alat angkut kereta api proses pengangkutan hasil tanam di *Afdeeling* Lumajang hanya mengandalkan alat transportasi gerobak bertenaga manusia dan hewan. Biaya pada awal pelaksanaan pembangunan jalur kereta api Probolinggo–Jember–Pananukan dengan jalur samping menuju ke Pasirian yang tertera pada *Staatblad* tahun 1893 No. 214 ialah berjumlah f 1.650.000. Pembangunan dan rekonstruksi pada bangunan dan jembatan kereta Api di jalur Klakah-Pasirian terus dilakukan karena sering terjadi kerusakan akibat bencana alam banjir lahar dingin dari Gunung Semeru.

Lokomotif yang bekerja di jalur Klakah-Pasirian hingga masa pendudukan Jepang menggunakan lokomotif uap, diantaranya lokomotif uap tipe C11/C12, lokomotif uap tipe CC10, dan lokomotif uap tipe F10 (Prayogo, 2017, pp. 59, 112-113). Perkeretaapian negara *Staatsspoorwegen* kemudian berpindah tangan pada tahun 1942, tepatnya setelah Belanda menyerah tanpa syarat kepada Jepang pada 8 Maret 1942. Jepang berhasil menguasai Batavia dan seluruh Pulau Jawa, seluruh aset milik Belanda kemudian berpindah tangan kepada Jepang termasuk aset perkeretaapian. *Staatsspoorwegen* kemudian berpindah tangan ke Jepang dan berganti nama menjadi *Rikuyu Sokyoku* (Dinas Kereta Api).

Berdasarkan uraian diatas, peneliti ini mengkaji lebih dalam mengenai berubahnya wilayah *Afdeeling* Lumajang yang bermula dari kota tradisional menjadi kota modern yang ditandai dibangunnya jalur kereta api Klakah-Pasirian yang dipertujukan sebagai alat transportasi angkutan barang dan penumpang.

Metode

Metode yang digunakan pada penelitian ini ialah metode sejarah. Menurut Kuntowijoyo metode sejarah meliputi empat langkah, yaitu heuristik, kritik, interpretasi, historiografi. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini ialah menggunakan pendekatan sejarah kota. Sumber-sumber yang digunakan dalam penulisan penelitian ini menggunakan arsip dan terbitan resmi pemerintah kolonial yang didapatkan secara daring dan luring. Arsip yang didapatkan secara daring berasal dari laman *Koninklijk Instituut voor Taal, Land-en Volkenkunde* (KITLV), Delpher, International Steam, Plumb Loco, Indiegangers, Youtube dan website – website pendukung lainnya. Beberapa arsip juga didapatkan secara langsung (Offline) dari ANRI, Perpustakaan Nasional Republik Indonesia (PERPUSNAS), dan Dinas Arsip Provinsi Jawa Timur. Arsip-arsip yang telah didapatkan secara luring dan daring tersebut, meliputi: *Verslag der Staatsspoor en Tramwegen van Nederlandsch Indie*, *Staatblad van Nederlandsch Indie*, *Algemene Secretarie Seri Grote Bundel No.13* (ANRI), *Burgerlijke Openbare Werken (BOW) No. 9995* (ANRI), *Indische Spoorweg Politiek*, *Indisch Verslag*, *Tijdschrift voor Nederlandsch Indië*, *Gedenkboek der Staatsspoor- en Tramwegen in Nederlandsch- Indie 1875-1925*, *Gedenkboek*

Indische Spoorweg Politiek: Deel I, Deel VIII, Deel X; Indisch Verslag 1931, Nederlandsch Indische Staatsspoor-en Tramwegen, Korte Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor-en Tramwegen, Staatspoor en Tramwegen in Nederlandsch Indië 1875 – 1925. Penulis juga menggunakan majalah terbitan masa Kolonial dan Nasional, diantaranya: *De Locomotief, De Ingenieur Orgaan der Vereeniging van Burgerlijke Ingenieurs, Spoor-en Tramwegen, Soerabaiasch-Handelsblad: Staat-en Letterkundig Dagblad van Nederlandsch-Indie, Het Vaderlands,* Koran Merdeka. Foto dan peta kolonial yang didapatkan dari KITLV, PERPUSNAS dan Dinas Arsip Provinsi Jawa Timur.

Hasil dan Pembahasan

Kondisi Geografis dan Tumbuhnya Pusat-Pusat Perkebunan di Afdeeling Lumajang Pada Abad XIX

Inovasi pembangunan perkeretaapian erat kaitannya dengan proses industrialisasi. Dalam kota Kolonial pembangunan jalur kereta api bertujuan untuk memfasilitasi kegiatan eksploitasi sumber daya alam. Perkembangan suatu kota dan wilayah dalam hal penataan ruangnya didasarkan dan dibentuk oleh sistem ekonomi, politik dan ideologinya. Aspek-aspek tersebut dapat diterjemahkan ke dalam bentuk spasial, misalnya melalui teknologi tertentu yang digunakan untuk mendukung system produksi, misalnya jaringan kereta api yang akan mengubah tata ruang kota dan wilayah (Basundoro, et al., 2015, pp. 384-386).

Dibangunnya moda transportasi kereta api pada jalur Klakah-Pasirian bertujuan agar pengangkutan hasil perkebunan komoditas ekspor di wilayah *Afdeeling* Lumajang dapat terlaksana dengan kurun waktu yang cepat. Terlepas dari tujuan utamanya untuk pengangkutan hasil perkebunan komoditas ekspor, jalur kereta api Klakah-Pasirian juga digunakan sebagai transportasi angkutan penumpang. Wilayah *Afdeeling* Lumajang termasuk kedalam kota tradisional yang ditandai dengan adanya alun-alun sebagai pusat kota. Sejak tahun 1855 *Afdeeling* Lumajang termasuk kedalam wilayah Karesidenan Probolinggo yang kaya akan komoditas ekspor. Karesidenan Probolinggo didalamnya terdiri atas 3 wilayah, yakni Probolinggo, Kraksaan, dan Loemadjang (sebutan saat ini: Lumajang, Kabupaten Lumajang) (Lith, 1899, p. 118). Lumajang adalah nama sebuah distrik sekaligus *Afdeeling* yang berada di wilayah Karesidenan Probolinggo bagian selatan. Wilayah *Afdeeling* Lumajang terdiri dari empat distrik, yaitu Lumajang, Ranulamongan, Tempeh, dan Kandangan (Margana, 2022, p. 204). Distrik Lumajang berkedudukan sebagai ibukota *Afdeeling* Lumajang (Margana, 2022, p. 204).

Latar belakang geografis dan demografis wilayah *Afdeeling* Lumajang sudah semestinya berkaitan dengan pelaksanaan pembangunan kereta api. Luas wilayah *Afdeeling* Lumajang tercatat di *Encyclopaedie van Nederlandsch Indie* pada tahun 1899 dengan total luas wilayah sebesar 173.717,96 hektar (Lith, 1899, p. 426). Saat ini *Afdeeling* Lumajang disebut sebagai Kabupaten Lumajang yang termasuk kedalam wilayah Provinsi Jawa Timur. Sebagaimana pada umumnya Kabupaten yang berada di daerah selatan, maka Kabupaten Lumajang memiliki potensi yang cukup besar pada sektor pertanian, perkebunan dan pertambangan meskipun belum sepenuhnya dapat dieksploitasi secara optimal.

Secara geografis Lumajang berada pada posisi 112° -53'-113° -23' Bujur Timur dan 7° -54' -8° -23' Lintang Selatan. Lumajang beriklim tropis, yang

berdasarkan klasifikasi *Schmid* dan *Ferguson*, termaksud iklim tipe C dan sebagian kecamatan lainnya beriklim D. Jumlah curah hujan tahunan berkisar antara 1.500-2.500 ml. Temperatur sebagian besar wilayah 24°C-23°C. Di kawasan lereng Gunung Semeru dan kawasan lain yang berada diatas 1.000 meter di atas permukaan laut (dpl), temperature terendah mencapai 5°C (Pemerintah Kabupaten Lumajang, n.d.)².

Keadaan topografi Kabupaten Lumajang dengan kemiringan : 0-15% (65% luas wilayah) merupakan daerah yang baik untuk pertanian tanaman semusim, 15-25% (6% luas wilayah) merupakan daerah yang lebih baik untuk pertanian tanaman perkebunan, 25-40% (11% luas wilayah) merupakan daerah yang baik untuk pertanian tanaman perkebunan dan kehutanan dengan menggunakan prinsip konversasi, 40% keatas (18% luas wilayah) merupakan daerah yang multak harus dihutankan sebagai perlindungan sumberdaya alam. Potensi hidrografi di Lumajang juga sangat menjanjikan karena dapat diolah untuk kepentingan industri air minum, irigasi, maupun pariwisata (Pemerintah Kabupaten Lumajang, n.d.)³.

Data Demografi *Afdeeling* Lumajang pertama yang ditemukan di arsip Kolonial berasal dari tahun 1855, yang mengungkapkan bahwa jumlah penduduk *Afdeeling* Lumajang pada tahun 1855 yakni sebesar 26.372 jiwa yang didalamnya terdiri dari berbagai ras penduduk, angka penduduk tersebut lebih besar daripada jumlah penduduk di Distrik Probolinggo selaku ibukota Karesidenan yang hanya berjumlah 8.766 jiwa (Margana, 2022, p. 203). Dengan jumlah penduduk sebanyak itu, Lumajang menjadi distrik paling padat di Karesidenan Probolinggo, jauh melampaui distrik Probolinggo sendiri sebagai ibukota Karesidenan, yang penduduknya hanya berjumlah 8.766 orang (Margana, 2022, p. 208). Angka kepadatan penduduk di *Afdeeling* Lumajang terus bertambah seiring masa, sensus penduduk tahun 1930 mencatat jumlah penduduk *Afdeeling* Lumajang sebesar 349.155 jiwa (Margana, 2022, p. 209).

Tabel 1. Data Demografis *Afdeeling* Lumajang Tahun 1855

Wilayah	1855			TOTAL
	Orang Eropa	Orang Tionghoa	Orang Bumiputra	
Distrik Lumajang	46 jiwa	49 jiwa	26.277 jiwa	26.372 jiwa
Distrik Probolinggo	255 jiwa	420 jiwa	8.091 jiwa	8.766 jiwa
Karesidenan Probolinggo	425 jiwa	1.200 jiwa	73.138 jiwa	73.138 jiwa

Sumber: (Margana, et al. 2022, p. 208)

Struktur tanah di wilayah *Afdeeling* Lumajang tergolong kedalam tanah yang subur. Kesuburan tanah di wilayah *Afdeeling* Lumajang terbentuk dari tumpukan abu vulkanik dari tiga gunung aktif yaitu Semeru, Tengger, dan Lamongan⁴. Dataran Lumajang juga banyak dialiri oleh beberapa sungai besar, yakni Besuk Sat, Besuk Semut, Mujur, Pancing, Bondoyudo, kelima aliran sungai tersebut berakhir di pantai

² <https://lumajangkab.go.id/main/gambaran>

³ *Ibid*

⁴ Gunung Lamongan atau juga biasa disebut sebagai gunung Lemongan adalah sebuah gunung berapi tipe maar yang termasuk kedalam wilayah *Afdeeling* Lumajang, Jawa Timur. Gunung ini merupakan bagian dari kelompok Pegunungan Iyang/Hyang. Puncaknya adalah Tarub (1.651 m).

laut selatan. Berdasarkan lokasinya yang terletak diantara tiga gunung aktif dan lima aliran sungai besar maka wilayah *Afdeeling* Lumajang dinilai memiliki tingkat kesuburan yang baik sehingga tingkat keberhasilan dari pengembangan berbagai komoditas pertanian dan perkebunan juga sangat tinggi. Komoditas ekspor yang dikembangkan di wilayah *Afdeeling* Lumajang secara luas sejak paruh pertama abad ke-19, yaitu tebu (gula), tembakau dan kopi, namun juga terdapat tanaman pertanian seperti halnya padi, jagung, ketela, ubi, kentang, kacang tanah, kedele, kacang polong, dan Lombok (Margana, 2022, p. 215). Banyak pabrik pengolahan hasil bumi di wilayah *Afdeeling* Lumajang yang dikelola oleh pemerintah dan swasta, misalnya pabrik gula Jatiroto, pabrik gula Sukodono, dan lain sejenisnya.

Budidaya tanaman tebu di wilayah *Afdeeling* Lumajang sudah dimulai sejak akhir abad ke-18 oleh pengusaha Tionghoa, meskipun belum diketahui seberapa luas skala usahanya tersebut (Margana, 2022, p. 215). Budaya tebu terus berlanjut pada periode-periode berikutnya, termasuk oleh penduduk dalam skala kecil. Perkebunan-perkebunan yang terdapat di *Afdeeling* Lumajang ada yang dikelola oleh pemerintah maupun swasta. Perkebunan tebu milik pemerintah terpusat di Sukodono. Kolonial *Verslag van 1881* melaporkan bahwa perkebunan tebu milik pemerintah di Sukodono pada tahun 1880 menghasilkan panen sebanyak 6.021 pikul tebu dan kemudian mengalami peningkatan pada tahun 1885 yang menghasilkan panen sebesar 27.975 pikul tebu (Margana, 2022, p. 217). Pada tahun 1890 perkebunan tebu milik pemerintah bertambah satu yang berlokasi di distrik Tempeh dan diberi nama Tempeh N.V (Margana, 2022, p. 217).

Tabel 2. Hasil Budidaya Tebu/Gula di Sukodono dan N.V Tempeh Selaku Milik Pemerintah di *Afdeeling* Lumajang

	<i>Sukodono</i>		
		N.V Tempeh (Sejak 1890)	
Tahun	1880	1885	1890
Luas wilayah tanam (bau)	239	286	751,5
Hasil panen (pikul)	6.021	27.975	81.989
	-	-	26.030
Hasil olahan cairan tebu	2.596.020 liter	11.521.050 liter	4.500 pikul gula sirup (<i>Stroopsuiker</i>)
	-	-	1.245 pikul gula sirup (<i>Stroopsuiker</i>) dan 5.500 pikul gula kantong (<i>zaksuiker</i>)

Sumber: (Margana, et al. 2022, p. 217).

Selain perkebunan tebu milik pemerintah, perkebunan tebu milik swasta juga banyak tersebar di wilayah *Afdeeling* Lumajang. Pada tahun 1879 hingga 1880 perkebunan tebu swasta yang tersebar di seluruh wilayah *Afdeeling* Lumajang mencapai 26 perusahaan (Margana, 2022, p. 219).

Tabel 3. Persebaran Perkebunan Tebu Swasta di Wilayah *Afdeeling* Lumajang Pada Tahun 1879-1880

No	Nama Perusahaan	Pemilik	Administrator	Produksi (Kg)		Buruh Tetap	Buruh Lepas
				1879	1880		
1.	Tempeh	Java-tabak Maatschappij	Spaan	12.500	100.000	17	90
2.	Koelon	J. en H. Stap en J.B. Swens	J.B. Swens	30.000	-	-	-
3.	Djarit	Erven Versteeg hen van Leeuwen	van Leeuwen	-	100.000	-	-
4.	Kalipantjing	C. Maarschalk & Co.	Schrader	-	-	-	-
5.	Tjengkok	van de Ven, Larsen & Co.	Tjoa Ing Djoe	25.000	21.500	-	30
6.	Kaweden	Erven baron Baud	Wessels	20.000	-	-	-
7.	Pasirian	F.H.J. von Bihl	Haagmans	-	-	5	-
8.	Kidoel	van Leeuwen	-	-	-	-	-
9.	Toempang	van de Ven, Larsen & Co.	Thesingh	-	-	-	-
10.	Boeloh Gempol	van de Ven, Larsen & Co.	Nohr.	-	-	-	-
11.	Koenir	Fraser Eaton & Co.	J. H. Diederiksz	3.500	16.500	-	4
12.	Djeroek Kidoel en Broock	E. Moorman & Co.	Beer	15.625	100.000	6	6-75
13.	Tempehler	Abraas & Co.	Huijser	10.000	20.358	-	-
14.	Smeroe	L.J. Stoerhaan	L.J. Stoerhaan	4.500	-	-	-
15.	Oemboelan	C. Maarschalk & Co.	J.J. Tonjes	15.000	30.000	3	6-75
16.	Kloempriit	A.W. de Rijk & Co.	J.H Groskamp	-	-	-	-
17.	Kedoeng Wringin	Geo Wehry & Co.	Carp.	-	50.000	-	-
18.	Klakah	C. Maarschalk & Co.	Leuring	5.000	20.000	-	25-50
19.	Limpini	F. Jacometti	F. Jacometti	22.500	-	-	-
20.	Djokarto	Abraas & Co	Huijser	-	-	-	-
21.	Tempeh	Hadji Abdul Wahab	Hadji Omar	-	17.500	-	2-18
22.	Toekoen	van de Ven, Larsen & Co	Tjoa Ing Djoe	7.500	-	-	-
23.	Tamboeh	Phefferkorn	Phefferkorn	7.500	14.500	2	2-8

No	Nama Perusahaan	Pemilik	Administrator	Produksi (Kg)		Buruh Tetap	Buruh Lepas
				1879	1880		
24.	Bedok	Jansen	-	-	-	-	-
25.	Soemberdjati	J. Eckman	J. Eckman	75.000	50.000	10	10-30
26.	Klodjen	A.M.Arends	A.M.Arends	-	16.403	-	-

Sumber: (Margana, et al. 2022, p. 219).

Komoditas ekspor penting lainnya yang dikembangkan di wilayah *Afdeeling* Lumajang selain tebu juga terdapat tembakau. Sebagian besar tembakau yang dikembangkan di wilayah *Afdeeling* Lumajang dikenal sebagai varietas *voor oogst*, yang cocok dikembangkan di musim kemarau. Produk yang dihasilkan dikenal sebagai tembakau daun dan tembakau krosok (Margana, 2022, p. 224). *Koloniaal Verslag van 1886* menyatakan bahwa pada tahun 1884 hingga 1885 perusahaan tembakau yang tersebar di wilayah *Afdeeling* Lumajang berjumlah 24 perusahaan (Margana, 2022, p. 222-223). Setelah naik turunnya jumlah perusahaan tembakau di wilayah *Afdeeling* Lumajang kemudian *Koloniaal Verslag van 1896* menunjukkan bahwa pada tahun 1895 jumlah perusahaan perkebunan tembakau di wilayah *Afdeeling* Lumajang berjumlah 22 perusahaan (Margana, 2022, p. 226). Pada tahun 1895 perkebunan-perkebunan tersebut telah mempekerjakan total 1.740 orang pekerja, rata-rata setiap perusahaan mempekerjakan 80 pekerja. Dengan jumlah pekerja sebanyak itu, perkebunan-perkebunan tembakau di *Afdeeling* Lumajang berhasil memproduksi tembakau daun sebanyak 639.473 kg dan 635.067 kg tembakau krosok (Margana, 2022, p. 226). Sebagian besar perkebunan tembakau tersebut dimiliki oleh pengusaha perkebunan Eropa, beberapa dimiliki patungan antara pengusaha Eropa dan Tionghoa, atau dimiliki pengusaha Tionghoa dan Bumiputra, atau pengusaha Tionghoa Saja. Perkebunan tembakau di wilayah *Afdeeling* Lumajang terus berlanjut hingga periode-periode berikutnya bahkan hingga ke periode Indonesia merdeka.

Tabel 4. Data Perusahaan Tembakau di Wilayah *Afdeeling* Lumajang Pada Tahun 1884-1885

No	Nama Perusahaan	Pemilik	Adminis- trator	Produksi (Kg)				Buruh Tetap	Buruh Lepas
				1884		1885			
				Daun	Krosok	Daun	Krosok		
1.	Tempeh	J.J. van Leeuwen	K.H. Kolff	-	-	-	-	-	-
2.	Toempang	Idem	Idem	-	-	-	-	-	-
3.	Boelak Gempol	Idem	Idem	-	-	-	-	-	-
4.	Moedjoer of Kidoel	Idem	Idem	-	-	-	-	-	-
5.	Djarit of Djeboek	Erven Versteegen J.J. van Leeuwen	Idem	-	-	225.000	-	-	-
6.	Koelon	C.M.C. Leuring	C.M.C. Leuring	80.000	-	-	-	-	-
7.	Smeroe	Idem	Idem	-	-	125.000	-	14	20-50
8.	Tempeh-Lor	J.J. Huijzer	J.J. Huijzer	-	94.350	-	92.348	-	9
9.	Siloemas (Kalipantjing)	Erven H.F.C. Beer	J.H.C Beer	72.500	-	129.500	-	20	20-65

No	Nama Perusahaan	Pemilik	Adminis- trator	Produksi (Kg)				Buruh Tetap	Buruh Lepas
				1884		1885			
				Daun	Krosok	Daun	Krosok		
10.	en Boelakletjes Tjengkok	J.J.L. Berghuis en M.A. Schrader	M.A. Schrader	-	-	-	-	-	-
11.	Lempeni	Idem	J.L.L. Berghuis	-	-	156.250	-	7	10-30
12.	Pasirian	F.H.J. von Bihl	B.F.V. Boelen	100.000	-	150.000	-	-	-
13.	Oemboelan	Tan Sian Hien	Tan Sian Hien	350.000	-	-	65.625	-	10-20
14.	Kloempnit	A.W. de Rijk & Co	-	-	-	-	-	-	-
15.	Tambalang (Kedoeng Wringin)	W.E. van der Hout	W.E. van der Hout	85.000	200.000	81.250	300.000	-	4-40
16.	Klakah	C. Maarschalk & Co.	-	-	-	-	-	-	-
17.	Djokarto	Abraas & Co	-	-	-	-	-	-	-
18.	Tamboek	C.C. Phefferkorn	C.C. Phefferkorn	40.000	43.750	40.000	-	-	4-12
19.	Klodjen	A.M. Arends jr.	A.M. Arends jr.	-	-	-	-	-	-
20.	Tjondro	H.G. Stap	H.G. Stap	-	-	500.000	-	-	10- 100
21.	Tamboek	Wijsman	Wijsman	-	-	-	96.918	8	2-32
22.	Broock	Diederikz	Diederikz	-	-	9.000	-	2	4
23.	Kebon Toeroes	H. Koster	H. Koster	-	-	-	-	3	10-20
24.	Wonomerto	Ph. E. Tissot	Ph. E. Tissot	-	-	-	-	-	-

Sumber: (Margana, et al. 2022, pp. 222-223)

Selain tebu dan tembakau, kopi merupakan komoditas ekspor lain yang dikembangkan di wilayah *Afdeeling* Lumajang. Data yang berhasil diperoleh terkait produksi kopi di wilayah *Afdeeling* Lumajang berasal dari periode 1891-1895. Tabel dibawah ini merupakan data mengenai perkebunan kopi di wilayah *Afdeeling* Lumajang pada tahun 1891-1895.

Tabel 5. Data Mengenai Perkebunan Kopi di Wilayah *Afdeeling* Lumajang Pada Tahun 1891-1895

Nama Distrik	Jumlah Produksi (dalam pikul)				
	1891	1892	1893	1894	1895
Lumajang	1.431	736	73	530	1.480
Tempeh	407	1.180	27	319	413
Ranoelamongan	2.202	2.214	54	1.011	1.575
Kandangan	1.858	2.964	376	1.716	750
TOTAL	5.988	7.124	430	3.651	4.218

Sumber: (Margana, et al. 2022, p. 227).

Komoditas ekspor lainnya yang dikembangkan di wilayah *Afdeeling* Lumajang adalah teh. Tidak seperti komoditas-komoditas ekspor yang sudah dibahas sebelumnya, budidaya teh hanya ditemukan di wilayah Kertowono dan Gucialit sehingga perkebunannya pun dinamai sesuai dengan nama daerahnya, yaitu Kertowono *Cultuur*. Selain komoditas tanaman ekspor, studi Robert E. Elson (Margana, 2022, p. 231) menyatakan bahwa wilayah Lumajang selama periode Sistem Tanam Paksa menjadi wilayah penghasil utama beras yang bahkan bisa mensuplai wilayah-wilayah di sekitarnya seperti Pasuruan dan Jember.

Melimpahnya hasil perkebunan dan pertanian di wilayah *Afdeeling* Lumajang mendorong dibutuhkannya alat transportasi yang efektif digunakan. Perlahan-lahan alat transportasi tradisional yang menggunakan tenaga manusia, hewan dan gerobak menjadi kurang efektif sebab hasil panen yang harus dikirim kian waktu kian bertambah banyaknya. Demikian artinya, peran alat transportasi sangat penting dalam proses pendistribusian hasil panen, utamanya pendistribusian komoditas ekspor. Dibutuhkan transportasi yang dapat bergerak cepat dengan beban angkut yang besar pula agar hasil panen secepatnya dapat segera dikirim menuju tempat tujuan (pelabuhan, pasar, pabrik, dan sebagainya) dalam kondisi baik dan tidak rusak. Langkah awal yang dilakukan oleh pihak Kolonial dalam memperlancar kegiatan eksploitasi di Hindia Belanda yaitu dengan dibangunnya moda transportasi kereta api oleh perusahaan kereta api negara *Staatsspoorwegen* (SS). *Staatsspoorwegen* memiliki nama lengkap *Staatsspoor en Tramwegen in Nederlandsch-Indië* yang artinya merupakan perusahaan jalur kereta api negara dan jalur trem di Hindia Belanda. Perusahaan ini sepenuhnya dimiliki oleh Pemerintah Hindia Belanda.

Perkembangan Kota dan Dinamika Pembangunan Jaringan Transportasi Kereta Api Klakah-Pasirian Pada Tahun 1893-1896

Suatu kota tradisional dapat berkembang menjadi kota modern jika wilayah tersebut memenuhi beberapa syarat tertentu. Horton dan Hunt (Basundoro, 2012, pp. 17-18) menjelaskan bahwa paling tidak ada tiga syarat yang harus dipenuhi agar sebuah daerah bisa berkembang menjadi kota. Pertama, tersedianya air. Air merupakan kebutuhan pokok manusia yang diperlukan untuk minum, mandi, mencuci, dan sebagainya. Tanpa air manusia sulit untuk hidup. Kedua, terjadinya surplus pangan. Kota-kota selalu muncul di daerah yang subur karena dengan kesuburannya ini akan terjadi surplus pangan untuk memenuhi kebutuhan pangan warga kotanya. Daerah yang tidak memenuhi persyaratan ini tidak akan bisa berkembang dan bertahan sebagai sebuah kota. Ketiga, tersedianya infrastruktur transportasi. Dalam daerah yang relatif luas, hidup seseorang sangat tergantung satu dengan lainnya. Dengan demikian, mereka juga harus bergerak dari satu tempat ke tempat lain untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Transportasi sangat dibutuhkan untuk memindah orang atau barang. Kebutuhan akan makanan yang harus didatangkan dari daerah lain memerlukan alat angkut yaitu transportasi. Daerah yang mengalami paceklik kebutuhannya dapat dipenuhi dengan cepat karena adanya alat transportasi.

Berdasarkan syarat-syarat yang dipaparkan oleh Horton dan Hunt, wilayah *Afdeeling* Lumajang tampaknya dapat memenuhi persyaratan diatas. Jika dijabarkan, maka dapat diklasifikasikan sebagai berikut: pertama, tersedianya air.

Wilayah *Afdeeling* Lumajang memiliki potensi hidrografi yang sangat menjanjikan karena dapat diolah untuk kepentingan industri air minum, irigasi, maupun pariwisata (Basundoro, 2012, pp. 17-18). Beberapa sungai besar di wilayah *Afdeeling* Lumajang, yakni Besuk Sat, Besuk Semut, Mujur, Pancing dan Bondoyudo, kelima sungai tersebut digunakan sebagai sarana pengairan di wilayah *Afdeeling* Lumajang dan berakhir di pantai laut selatan.; Kedua, terjadinya surplus pangan. Kondisi geografis di *Afdeeling* Lumajang cocok digunakan sebagai daerah pertanian dan perkebunan. *Afdeeling* Lumajang menjadi daerah subur karena tanahnya terbentuk dari tumpukan abu vulkanik tiga gunung aktif, yaitu Semeru, Tengger dan Lamongan⁵. Tumpukan abu vulkanik dari tiga gunung aktif tersebut menyebabkan tanah di wilayah *Afdeeling* Lumajang memiliki tingkat kesuburan yang baik sehingga cocok ditanami berbagai komoditas perkebunan yang bernilai ekspor seperti kopi, tebu, tembakau, dan teh. Selain komoditas tanaman ekspor, studi Robert E. Elson (Margana, 2022, p. 231) menyatakan bahwa wilayah Lumajang selama periode Sistem Tanam Paksa menjadi wilayah penghasil utama beras yang bahkan bisa mensuplai wilayah-wilayah di sekitarnya seperti Pasuruan dan Jember. Selain padi, di wilayah *Afdeeling* Lumajang juga banyak ditanami palawija yang mencakup tanaman-tanaman sumber pangan seperti kacang kedele, jagung, ketela, ubi, kacang tanah.; Ketiga, tersedianya infrastruktur transportasi. Melimpahnya hasil perkebunan dan pertanian di wilayah *Afdeeling* Lumajang mendorong dibutuhkannya alat transportasi modern. Perlahan-lahan alat transportasi mulai berperan secara ekonomis karena hasil panen secepatnya harus segera dikirim menuju tempat tujuan (pelabuhan, pasar, pabrik, dll) agar kualitas yang dimiliki oleh hasil tanam tidak menurun. Demi kepentingan pengangkutan eksploitasi tersebut kemudian *Staatsspoorwegen* membangun jaringan kereta api menuju wilayah *hinterland Afdeeling* Lumajang dengan rute Klakah-Pasirian.

Pemaparan pada paragraf di atas menggambarkan jika wilayah *Afdeeling* Lumajang yang mulanya merupakan kota tradisional pada akhirnya dapat berkembang menjadi kota modern, hal tersebut dapat terjadi karena kuatnya potensi alam yang tersedia yang kemudian juga mendukung lahirnya jaringan transportasi modern berupa kereta api. Suatu wilayah yang menjadi daerah pengsuplai barang ekspor pada umumnya memiliki transportasi-transportasi modern didalamnya. Alat transportasi yang dibutuhkan harus lebih baik daripada alat angkut yang telah ada sebelumnya, yang dapat menempuh jarak kirim dengan waktu cepat dan beban angkutan yang besar pula. Menurut data yang telah didapatkan, wilayah *Afdeeling* Lumajang termasuk kedalam daerah subur yang memiliki banyak lokasi perkebunan dan pabrik, hal tersebut mendorong dibangunnya moda transportasi pengangkutan modern berupa kereta api di wilayah *Afdeeling* Lumajang oleh *Staatsspoorwegen*. Komoditas ekspor di wilayah *Afdeeling* Lumajang yang dikembangkan secara luas sejak paruh pertama abad ke-19, yaitu tebu (gula), tembakau dan kopi.

Pada masa pemerintahan Kolonial pengaturan perusahaan kereta api negara (*Staatsspoorwegen*) dibagi menjadi dua wilayah, yakni Eksploitasi Lintas Barat (*Exploitatie der Westerlijnen*) dan Eksploitasi Lintas Timur (*Exploitatie der*

⁵ Gunung Lamongan atau juga biasa disebut sebagai gunung Lemongan adalah sebuah gunung berapi tipe maar yang terletak di wilayah *Afdeeling* Lumajang, Jawa Timur. Gunung ini merupakan bagian dari kelompok Pegunungan Iyang/Hyang. Puncaknya adalah Tarub (1.651 m).

Oosterlijnen). Jalur kereta api menuju ke Pasirian merupakan jalur kereta api lintas cabang dari jalur utama Probolinggo-Jember-Panarukan (*Oosterlijnen*). Pembangunan jalur kereta api di wilayah timur pulau Jawa (*Oosterlijnen*) bertujuan agar hasil tanam yang bernilai ekspor di wilayah timur Pulau Jawa dapat segera dikirim melalui pelabuhan terdekat, yakni Panarukan dan Probolinggo. Wilayah *Afdeeling* Lumajang mengirim hasil panen komoditas ekspornya melalui pelabuhan Probolinggo karena lokasinya yang lebih dekat daripada pelabuhan Panarukan.

Berdasarkan *Grote Bundel* (G.B)⁶ 21 Januari 1882 No. 13 mengenai perluasan jalur menuju arah timur ini membuahkan hasil bahwa rencana pembangunan jalur kereta api melewati pedalaman di sebelah selatan pegunungan Hyang lebih disetujui dibandingkan dengan jalur kereta api di sepanjang pantai utara (Perquin, 1921, p. 21-22). Dapat dilihat pada gambar dibawah bahwasanya rute pembangunan kereta api jalur timur (*Oosterlijnen*) yang dipilih ialah melewati bagian selatan Pegunungan Hyang (Pegunungan/Gunung Argopuro) dengan rute Probolinggo-Djember-Panaroekan dengan jalur samping Klakah-Pasirian.



Gambar 1. Peta Jalur Kereta Api Probolinggo-Panarukan (jalur samping Klakah-Pasirian)

Sumber: (Majalah *Spoor- en Tramwegen*, 20e Jaargang, 1947, p. 325)

Dalam *Staatsblad* No. 214 Tahun 1893 menyatakan bahwa anggaran Hindia Belanda bab I untuk tahun dinas 1893 untuk pembangunan jalur kereta api Probolinggo melewati Klakah dan Jember sampai Panarukan dengan jalur cabang Randuagung sampai Pasirian ialah sebesar f 900.000 dan dalam bab II untuk bidang konstruksi, perlengkapan dan perluasan perkeretaapian Negara, akan ditingkatkan sebesar f 750.000. Total keseluruhan biaya pembangunan rel kereta api diperkirakan mencapai f 9.850.000, yaitu f 45.600 per kilometer (Hoevell, 1893, p. 32-33). Biaya operasi diperkirakan berjumlah f 604.800 per tahun dan penerimaan kotor menjadi f 954.600, perkiraan laba bersih yang akan didapatkan sebesar f

⁶ G.B adalah singkatan dari *Grote Bundel*. *Grote Bundel* merupakan sebutan untuk kumpulan berkas-berkas dengan permasalahan yang sama selama selang waktu tertentu

349.800, yaitu sebesar 3,55% dari modal konstruksi (Hoevell, 1893, p. 32-33). Uang yang akan digunakan untuk biaya pembangunan tahun 1893 diperoleh dari hasil panen kopi di Hindia Belanda tahun 1892, karena hasil panen yang didapatkan pada tahun ini lebih banyak dari yang diperkirakan berdasarkan anggaran sumber daya alam dalam tahun 1893.

Rute kereta api yang dipilih untuk menuju wilayah pedalaman Lumajang mulanya dari Randuagung namun pada tahun 1894 terjadi perubahan titik simpangan kereta api. Simpangan yang pada mulanya berada di Halte Randuagung kemudian ditetapkan berada di Stasiun Klakah agar pengangkutan dapat dilaksanakan secara maksimal, dengan demikian rute jalur kereta api di wilayah *Afdeeling* Lumajang kemudian menjadi Klakah-Pasirian (Majalah *De Ingenieur Orgaan*, 1894 No. 31, p. 378). Rute Klakah-Pasirian dipilih karena termasuk sebagai daerah padat penduduk dan tergolong ke dalam daerah subur yang banyak menghasilkan tanaman komoditas ekspor serta banyak tersebar pabrik-pabrik pengolahan hasil tanam milik pemerintah dan swasta. Depo lokomotif juga diperlukan untuk jalur baru ini dikarenakan jarak menuju depo lokomotif yang telah tersedia terlalu jauh. Rencana pembangunan depo lokomotif serta *turntable* untuk jalur ini nantinya akan didirikan di Stasiun Kalisat dan Klakah (Hoevell, 1893, p.32).

Pembangunan cabang dari Klakah ke Pasirian akan lebih panjang 3 kilometer dibandingkan jalur yang dimulai dari Randuagung (Majalah *De Ingenieur Orgaan*, 1894 No. 31, p. 378). Biaya tambahan konstruksi diperkirakan lebih dari *f* 163.000 dan biaya operasi tambahan lebih dari *f* 11.800 per tahun (Majalah *De Ingenieur Orgaan*, 1894 No. 31, p. 378). Menurut perhitungan kepala masinis yang bertanggung jawab atas pembangunan rel kereta api ini, ini akan diimbangi dengan penerimaan tambahan lebih dari *f* 19.000 per tahun, dan biaya cabang akan lebih mahal yang dengan jumlah penghasilan sebesar *f* 163.000 akan menjadi laba bersih sebesar dari *f* 7.000 (Majalah *De Ingenieur Orgaan*, 1894 No. 31, p. 378).

Biaya yang dikeluarkan pada tahun 1894 untuk pembangunan rel kereta api dari Probolinggo melalui Klakah dan Jember ke Panarukan dengan percabangan dari Klakah ke Pasirian tercantum pada majalah *De Ingenieur Orgaan* tahun 1894. Gaji, tunjangan, tunjangan harian dan bulanan para insinyur dan personel lainnya, serta upah menulis dan menggambar sebesar *f* 306.000 (Majalah *De Ingenieur Orgaan*, 1894 No. 41, p. 497). Biaya perjalanan dan akomodasi dan kompensasi untuk kerja lapangan sebesar *f* 35.000. Tambahan biaya konstruksi sebesar *f* 1.906.000 (Majalah *De Ingenieur Orgaan*, 1894 No. 41, p. 497).

Biaya yang dikeluarkan pada tahun 1895 untuk biaya pembangunan rel kereta api dari Probolinggo melalui Klakah dan Jember ke Panarukan dengan percabangan dari Klakah ke Pasirian tercantum di majalah *De Ingenieur Orgaan* tahun 1895. Gaji, tunjangan, tunjangan harian dan bulanan para insinyur dan staf lainnya, serta biaya penulisan dan gambar sebesar *f* 295.000 (Majalah *De Ingenieur Orgaan*, 1895 No. 37, p. 413). Biaya perjalanan dan akomodasi dan kompensasi untuk kerja lapangan *f* 27.000. Biaya konstruksi lebih lanjut *f* 1.541.000 (Majalah *De Ingenieur Orgaan*, 1895 No. 37, p. 413).

Keberadaan jalur Kereta Api Klakah-Pasirian tidak dapat dipisahkan dari keberadaan sungai besar yang membentang disepanjang wilayah *Afdeeling* Lumajang. Jalur Kereta Api Klakah-Pasirian dilintasi oleh tiga sungai, yaitu Kali

Asem (*Kunstwerk*⁷ 50), Besuk Sat (*Kunstwerk* 61) dan Mujur (*Kunstwerk* 72). Ketiga sungai tersebut merupakan wadah aliran lahar dingin Gunung Semeru. Sungai-sungai di wilayah *Afdeeling* Lumajang tersebut digunakan sebagai wadah muntahan lahar dingin dari Gunung Semeru, tidak heran jika kedepannya bencana alam tersebut dapat menyebabkan rusaknya jembatan berulang kali. Pembangunan dan rekonstruksi pada bangunan dan jembatan Kereta Api di jalur Klakah-Pasirian terus dilakukan karena sering terjadi kerusakan akibat bencana alam banjir lahar dingin dari Gunung Semeru.

Pengoperasian Infrastruktur Transportasi Kereta Api Klakah-Pasirian

Charles H. Cooley dalam Basundoro menyatakan bahwa adanya percepatan pertumbuhan suatu pemukiman yang sepi atau desa menjadi kota disebabkan oleh adanya pembukaan jalur kereta api (Basundoro, et al., 2015, p. 370). Kemajuan teknologi secara keseluruhan mempengaruhi transformasi bentuk perkotaan melalui perubahan pola konsentrasi tenaga kerja dan produksi. Teknologi transportasi kereta api di Indonesia pertama kali diperkenalkan pada masa Kolonial. Jaringan kereta api pada awalnya dibangun dengan tujuan untuk mengangkut bahan mentah dari wilayah pedalaman menuju pelabuhan agar lebih efisien. Pembentukan transportasi kereta api ini tentunya mempengaruhi pola perkembangan perkotaan di *Afdeeling* Lumajang saat itu.

Jalur Kereta Api Klakah-Pasirian merupakan jalur kereta api milik negara *Staatsspoorwegen* pada wilayah timur Pulau Jawa (*Oosterlijnen*). Jalur Kereta Api Klakah-Pasirian selesai dibangun dan mulai beroperasi sejak 16 Mei 1896 dengan panjang lintasan kereta Api 36 KM dan menggunakan ukuran lebar rel standar yang digunakan di Hindia Belanda yaitu 1.067 mm (Weijerman, 1904, p. 85). Sejak awal pengoperasiannya jalur kereta api Klakah-Pasirian berfungsi sebagai sarana angkutan barang dan penumpang.



⁷ *Kunstwerk* adalah bahasa Belanda dari Karya seni atau karya Teknik. “*Kuntswerk*” dalam pembangunan kereta api ini digunakan untuk penyebutan desain bangunan atau jembatan yang dibangun pada jalur kereta api Klakah – Pasirian.

Gambar 2. Pengumuman pembukaan jalur kereta api Klakah-Pasirian pada 16 Mei 1896.

Sumber: (Majalah *Soerabaiasch-Handelsblad: Staat-en Letterkundig Dagblad van Nederlandsch-Indie*. 44ste Jaargang, 1896)

Pemberitahuan pada koran diatas menunjukkan bahwa pada jalur kereta api Klakah-Pasirian terdapat sembilan pemberhentian. Stasiun besar yang terdapat di wilayah *Afdeeling* Lumajang ada tiga, yakni Stasiun Klakah, Stasiun Lumajang(kota), dan Stasiun Pasirian. Halte-halte yang terdapat di wilayah *Afdeeling* Lumajang meliputi Halte Grobogan, Halte Sukodono, Halte Labruk, Halte Tempeh, Halte Mujur, dan Halte Condro.



Gambar 3. Peta Jalur Kereta Api Lintas Cabang Klakah - Pasirian disertai Lokasi Stasiun dan Halte

Sumber: (KITLV 2011844: <http://hdl.handle.net/1887.1/item:2011844>)

Stasiun awal pada lintasan cabang Klakah-Pasirian terletak di Stasiun Klakah (KK) dengan ketinggian +193. Stasiun Klakah termasuk kedalam stasiun kereta api kelas II yang terletak di Distrik Ranulamongan. Letak stasiun ini berjarak sekitar 15 km dari pusat pemerintahan *Afdeeling* Lumajang. Sejak masa kolonial stasiun ini memiliki pengaruh penting di wilayah *Afdeeling* Lumajang, dikarenakan Stasiun Klakah berada dalam jalur utama atau *lijn* raya serta menjadi jalur persimpangan untuk lintasan cabang menuju ke Pasirian.

Stasiun utama (Stasiun kelas I) yang terdapat di wilayah *Afdeeling* Lumajang terletak di pusat kota yang bernama Stasiun Lumajang di wilayah distrik Lumajang. Stasiun Lumajang (LM) adalah stasiun kelas I yang berada di wilayah *Afdeeling* Lumajang dengan ketinggian +51 M diatas permukaan laut. Stasiun Lumajang menjadi Stasiun kelas I yang berarti merupakan stasiun utama/terbesar pada masanya dan memiliki rasio pengangkutan penumpang dan barang yang tinggi.

Stasiun akhir pada jalur cabang Klakah – Pasirian tentunya berada di Stasiun Pasirian. Stasiun Pasirian (PSR) berada di sisi selatan pusat kota *Afdeeling*

Lumajang. Stasiun Pasirian merupakan stasiun kereta api kelas II yang terletak di distrik Tempeh. Stasiun Pasirian terletak pada ketinggian +155 M. Stasiun Pasirian juga menjadi stasiun yang berpengaruh pada keberlangsungan jalur kereta api Klakah-Pasirian karena sebagai stasiun akhir maka volume barang maupun penumpang yang naik dan turun dari Stasiun ini pun tinggi.

Sarana angkutan penumpang dibagi kedalam tiga kelas layanan, layanan kelas I dikhususkan hanya untuk masyarakat Eropa, layanan kelas II dikhususkan untuk orang timur asing, sedangkan masyarakat pribumi biasanya cuma diperkenankan menggunakan kereta kelas III. Angkutan barang yang tersedia di jalur Kereta Api Klakah-Pasirian terdiri dari gerbong hewan, gerbong barang pesanan, gerbong kargo umum, gerbong untuk mayat, dan gerbong untuk kendaraan pribadi.

Jalur Kereta Api Klakah-Pasirian dibuka pada 16 Mei 1896 (Weijerman, 1904, p. 85. Data angkutan penumpang yang berhasil ditemukan sejak tahun 1899 menunjukkan bahwa angka penumpang yang menaiki kereta api pada periode awal pembukaannya ialah sebanyak 344 orang (lihat tabel 6). Angka angkutan penumpang dari semua stasiun dan semua layanan kelas yang ditemukan untuk tahun 1903 yaitu berjumlah 166.387 jiwa (*Verslag der Staatsspoorwegen in Nederlandsch Indie over het jaar 1903*, 1905, p. 340-345). Untuk tahun 1906 tampaknya terdapat peningkatan dengan jumlah total penumpang sebesar 495.964 jiwa (*Verslag der Staatsspoorwegen in Nederlandsch Indie over het jaar 1906*, 1907, p. *bijlage* 16 O/L). Sedangkan untuk angka angkutan penumpang tahun 1908 totalnya kian meningkat pula yang memiliki jumlah sebesar 661.651 jiwa (*Verslag der Staatsspoorwegen in Nederlandsch Indie over het jaar 1908*, 1909, p. 66c). Angkutan penumpang pada jalur Klakah-Pasirian tetap tersedia hingga tahun 1940 tepatnya sebelum *Staatsspoorwegen* diambil alih oleh Jepang. Data angkutan barang dan angkutan pada jalur kereta api Klakah-Pasirian dapat dilihat lebih lanjut pada lampiran.

Tabel 6. Angka Angkutan Barang dan Penumpang Menggunakan Kereta Api Pada Lintas Klakah-Pasirian dalam Kurun Waktu 10 Tahun

Tahun	Lintas Klakah-Pasirian	
	Angkutan Barang (Dalam Gerbong)	Penumpang (Dalam Jiwa)
1899	43	334
1900	32	409
1901	32	394
1902	33	402
1903	41	426
1904	35	422
1905	32	486
1906	39	587
1907	73	771
1908	68	763
1909	45	619

Sumber: (Olahan data dari *Verslag der Staatsspoorwegen in Nederlandsch Indie over het jaar 1903, 1906, 1908*)

Lokomotif yang bekerja di jalur Klakah-Pasirian hingga masa pendudukan Jepang menggunakan lokomotif uap, diantaranya lokomotif uap tipe C11/C12, lokomotif uap tipe CC10 dan lokomotif uap tipe F10. Lokomotif uap tipe C11/C12 ditugaskan sebagai lokomotif untuk dinas langsir dan lokomotif penarik kereta penumpang atau barang pada rute jarak pendek dan datar di Pulau Jawa. Jenis lokomotif C12 ini persis dengan lokomotif seri C11, lokomotif ini diandalkan oleh *Staatspoorwegen* untuk lintas kereta api di Jawa Timur. Lokomotif C11 memiliki kecepatan maksimal 45 km/jam. Tenaga yang dihasilkan lokomotif C11 ini sebesar 286 HP (*Horsepower*⁸). Sedangkan, lokomotif C12 dapat melaju hingga kecepatan 45-50 km/jam dan memiliki daya 350 HP (*horsepower*) dengan menggunakan bahan bakar utama kayu jati (Prayogo, 2017, p. 59).

Lokomotif uap tipe CC10, pada catatan Oegema (1982) pada 23 Februari 1950 CC10 juga sempat berdinas menarik KA lokal di Klakah – Lumajang. Lokomotif CC10 menggunakan bahan bakar kayu jati, batu bara dan minyak residu. Dengan sistem penggerak roda 2-6-6-0T, CC10 memiliki silinder depan 520x510mm dan dimensi silinder belakang 340x510mm dengan kecepatan maksimal 50 km/jam (Prayogo, 2017, pp. 112-113). Lokomotif ini menjadi andalan untuk menarik KA penumpang maupun barang di jalur-jalur pegunungan (Prayogo, 2017, pp. 112-113).

Di akhir era lokomotif uap di Hindia Belanda, lokomotif uap yang beroperasi di wilayah *Afdeeling* Lumajang adalah lokomotif tipe F10. Lokomotif F10 menggunakan bahan bakar kayu jati atau batu bara Lokomotif tipe F10 masih banyak beroperasi di daerah Jawa Timur seperti Malang-Blitar dan Jember-Klakah-Lumajang sebagai lokomotif penarik KA lokal dan campuran penumpang serta barang Lokomotif uap tipe F10 memiliki susunan roda 2-12-2T, berat 78,7 ton, panjang 13.980mm, daya 910 HP (*horsepower*) dan kecepatan maksimum 70 km/jam (Prayogo, 2017, pp. 108-109).

Data tarif angkutan barang komoditas ekspor tembakau yang berhasil ditemukan tertulis untuk 1923, data tersebut menyebutkan bahwa tarif yang dipatok untuk angkutan komoditas ekspor berupa tembakau pada jalur Klakah-Pasirian ialah sebesar *f* 0,29 per 100 KG (Reitsma, 1927, pp. 408-409). Data tarif kereta api penumpang rute Klakah-Pasirian yang pertama ditemukan tertulis untuk tahun 1901. Tarif kereta api Klakah-Pasirian pada tahun 1901 memiliki perbedaan yang cukup signifikan, untuk penumpang kelas 1 harga tiket yang dipatok ialah sebesar *f* 2,25 sedangkan untuk kelas 2 sebesar *f* 1,50 dan kelas 3 sebesar *f* 0,54. Bagasi penumpang sendiri memiliki tarif khusus yaitu sebesar 11 cent per 10 KG (Velde, 1901, p. 47).

Perkeretaapian negara *Staatspoorwegen* kemudian berpindah tangan pada tahun 1942, tepatnya setelah Belanda menyerah tanpa syarat kepada Jepang pada 8 Maret 1942. Jepang berhasil menguasai Batavia dan seluruh Pulau Jawa, seluruh aset milik Belanda kemudian berpindah tangan kepada Jepang termasuk aset perkeretaapian. *Staatspoorwegen* kemudian berpindah tangan ke Jepang dan berganti nama menjadi Rikuyu Sokyoku (Dinas Kereta Api).

⁸ Horsepower = Daya kuda, Tenaga kuda, atau Kuasa kuda, adalah satuan pengukuran daya yang pada umumnya dikaitkan dengan daya yang dikeluarkan dari suatu mesin atau kendaraan.

Kesimpulan

Perkembangan wilayah *Afdeeling* Lumajang menjadi kota modern pada awalnya dipengaruhi oleh pembangunan sarana transportasi kereta api untuk keperluan perkebunan dan angkutan penumpang dari wilayah pedalaman. Jalur Kereta Api Klakah-Pasirian mulai beroperasi sejak 16 Mei 1896 dengan panjang lintasan kereta Api 36 KM dengan menggunakan ukuran lebar rel standar yang digunakan di Hindia Belanda yaitu 1.067 mm. Terdapat Sembilan pemberhentian stasiun dan halte pada jalur kereta api Klakah-Pasirian yakni terdiri dari Stasiun Klakah - Halte Grobogan - Halte Sukodono - Stasiun Lumajang - Halte Labruk - Halte Tempeh - Halte Mujur - Halte Condro - Stasiun Pasirian.

Struktur tanah di wilayah *Afdeeling Lumajang* dikenal memiliki tanah yang subur karena terbentuk dari tumpukan abu vulkanik tiga gunung aktif yaitu Semeru, Tengger, dan Lamongan (Lemongan) serta dialiri oleh beberapa sungai besar. Komoditas ekspor di wilayah *Afdeeling* Lumajang yang dikembangkan secara luas sejak paruh pertama abad ke-19, yaitu tebu (gula), tembakau dan kopi. Komoditas tanam di wilayah *Afdeeling* Lumajang tidak hanya terbatas pada tebu, tembakau dan kopi saja namun juga terdapat tanaman pertanian Banyak pabrik pengolahan hasil bumi di wilayah *Afdeeling* Lumajang yang dikelola oleh pemerintah dan swasta. Sedangkan dari segi demografis, wilayah *Afdeeling* Lumajang juga termasuk kedalam wilayah padat penduduk dibandingkan dengan ibukota Karesidenan Probolinggo. Padatnya angka penduduk dan kayanya hasil tanam komoditas ekspor di wilayah *Afdeeling* Lumajang kemudian mendorong dibangunnya jalur kereta api agar proses pengangkutan barang dan penumpang dapat lebih cepat, efektif dan efisien. Pembangunan jalur kereta api di wilayah *Afdeeling* Lumajang juga mendorong berubahnya wilayah *Afdeeling* Lumajang yang bermula kota tradisional menjadi kota modern karena dapat memenuhi kebutuhan air, hasil tanam untuk pangan dan teknologi transportasi.

Perkeretaapian di *Afdeeling* Lumajang termasuk kedalam aset milik perusahaan kereta api negara *Staatsspoorwegen*, namun setelah Belanda menyerah tanpa syarat kepada Jepang pada 8 Maret 1942 *Staatsspoorwegen* berpindah tangan kepada Jepang. Perkeretaapian yang mulanya dinaungi oleh *Staatsspoorwegen* kini berpindah tangan ke Jepang dan kemudian berganti nama menjadi *Rikuyu Sokyoku* (Dinas Kereta Api).

Referensi

- Anwari, I. R. M. (2017). Sistem Transportasi Darat Perkotaan Surabaya Masa Kolonial 1900-1942 (Urban Land Transportation System in Colonial Era Surabaya 1900-1942). *Mozaik Humaniora*, 17(2), 214-237. <https://doi.org/10.20473/mozaik.v17i2.33853>.
- Asperen, P. A. (1901). *Spoor- & Tramgids van Nederlandsch-Indie voor 1901*. Semarang: Semarang Drukkerij en Bureauhandel.
- Basundoro, P. (2012). *Pengantar Sejarah Kota*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Basundoro, P. (2019). *Arkeologi Transportasi: Perspektif Ekonomi dan Kewilayahan Karesidenan Banyumas 1830-1940an*. Surabaya: Airlangga University Press.
- Basundoro, P., et al. (2015). *Kota Lama Kota Baru: Sejarah Kota-kota di Indonesia*. Yogyakarta: Ombak.

- Beknopt Verslag der Staatsspoorwegen in Nederlandsch – Indie over het jaar 1906.* (1907). Bandoeng: G. Kolff & Co.
- Couvee, M. M. (1907). *Gedenkboek De Tramwegen op Java: Les Chemins de fer economiques de l'île de Java.*
- De Ingenieur Orgaan der Vereeniging van Burgerlijke Ingenieurs*, 1894.
- De Ingenieur Orgaan der Vereeniging van Burgerlijke Ingenieurs*, 1894, 9e Jaargang, No. 31.
- De Ingenieur Orgaan der Vereeniging van Burgerlijke Ingenieurs*, 1894, 9e Jaargang, No. 41.
- De Ingenieur Orgaan der Vereeniging van Burgerlijke Ingenieurs*, 1895, 10e Jaargang, No. 37.
- De Ingenieur Orgaan van Vereeniging van Burgerlijke Ingenieurs*, 1893, 8e Jaargang, No. 43.
- Diaz, Y. P. 2017. *Kereta Api di Indonesia: Sejarah Lokomotif Uap.* Yogyakarta: Jogja Bangkit Publisher.
- Dienstregeling van den loop der treinen op de staatsspoor- en tramwegen op Java, in werking treding 1 Mei 1918.* Universitaire Bibliotheken Leiden: Papyrus. 1918.
- Gottschalk, L. (1985). *Mengerti Sejarah* (Penerjemah Nugroho Notosusanto). Jakarta: UI Press.
- Hariyadi, I. M., et al. (2015). *Selayang Pandang Sejarah Perkeretaapian Indonesia 1867-2014.* Bandung: PT. Kereta Api Indonesia.
- Indisch Verslag 1931: Statistisch jaaroverzicht van Nederlandsch-Indie over het jaar 1930.* Batavia: Landsdrukkerij. 1931.
- Hoevell, W. R. B (1893). *Tijdschrift voor Nederlandsch Indië van Dr. W. R. Baron van Hoevell: Voorgezet Onder Redactie van Eene Vereeniging van Staatslieden en Geletterden.* Nijmegen : Joh. Noman en Zoon.
- Kuntowijoyo. (1995). *Pengantar Ilmu Sejarah.* Yogyakarta: Yayasan Benteng Budaya.
- Kuntowijoyo. (2003). *Metodologi Sejarah.* Yogyakarta: PT. Tiara Wacana Yogya.
- Lith, P. A. (1899). *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indie: Tweede Deel.* Leiden: Gravenhage.
- Makkelo, I, D. (2017). *Sejarah Perkotaan: Sebuah Tinjauan Historiografis dan Tematis.* Lensa.
- Margana, S., et al. (2022). *Lumajang: Dari Praaksara Hingga Awal Kemerdekaan.* Yogyakarta: Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Gadjah Mada bekerja sama dengan Pemerintah Kabupaten Lumajang.
- Nilimij. (1911). *Tweede Jargang: Kolff's 30 Cents Spoorboekje.* Batavia: G. Kolff & Co.

- Perquin, B.L.M.C. (1921). *Nederlandsch Indische Staatsspoor-en Tramwegen*. Koninklijke Bibliotheek: Bureau Industria.
- Prayogo, Y. B., et al. (2017). *Kereta Api di Indonesia: Sejarah Lokomotif Uap*. Yogyakarta: Jogja Bangkit Publisher.
- Reitsma, S. A. (1925). *Gedenkboek der Staatsspoor- en Tramwegen in Nederlandsch-Indie 1875-1925*.
- Reitsma, S. A. (1927). *Indische Spoorweg Politiek: Deel X. De Tarieven der S.S. en Tr. Op Java van 1911 tot en met 1926*. Weltevreden: Landsdrukkerij.
- Reitsma, S. A. (1928). *Korte Geschiedenis der Nederlandsch-indische Spoor- en Tramwegen*. Weltevreden: G. Kolff & Co.
- Soemadi, D., et al. (1995). *Sejarah Pemerintahan Kabupaten Lumajang*. Yogyakarta: Lembaga Penelitian dan Pengkajian Sosial Budaya "PANJI WARAMA"
- Spoor- en Tramwegen, 20e Jaargang*, No. 21, 9 Oktober 1947.
- Staatblad van Nederlandsch Indie over het jaar 1893*. Batavia: Landsdrukkerij. 1894.
- Velde. (1901). *Spoor & Tramgids van Nederlandsch-Indie*. Semarang: Semarang-Drukkerij en Boekhandel
- Verslag der Staatsspoorwegen in Nederlandsch Indie over het jaar 1908*. Batavia: Landsdrukkerij. 1909.
- Verslag der Staatssporwegen in Nederlandsch Indie over het jaar 1911*. Batavia: Landsdrukkerij. 1912.
- Verslag over de Burgerlijke Openbare Werken in Nederlandsch Indie over het jaar 1909*. Batavia: Landsdrukkerij. 1911.
- Verslag over de Staatsspoorwegen Nederlandsch - Indie 1903*. Gravenhage: F. J. Belinfante, voorheen. A. D. Schinkel. 1905.
- Verslag Staatsspoorwegen in Nederlandsch Indie 1910*. Batavia: Landsdrukkerij. 1911.
- Weijerman, A. W. E. (1904). *Geschiedkundig Overzicht van het Ontstaan der Spoor- en Tramwegen in Nederlandsch Indie*. Batavia: Javasche Boekhandel & Drukkerij.
- <https://lumajangkab.go.id/main/gambaran>.
- <https://heritage.keretaapi.co.id/page/Perkeretaapian%20Pada%20Masa%20Pendudukan%20Jepang>.