

## PERKEMBANGAN TRANSPORTASI KERETA API DI KABUPATEN LAMONGAN TAHUN 1899 – 1932

**DEDI NUR CAHYO**

Jurusan Pendidikan Sejarah  
Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum  
Universitas Negeri Surabaya  
Email: [dedinurcahyo@mhs.unesa.ac.id](mailto:dedinurcahyo@mhs.unesa.ac.id)

**Agus Trilaksana**

Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum  
Universitas Negeri Surabaya

### Abstrak

Kebutuhan akan transportasi yang dapat mengangkut barang dalam jumlah banyak dengan waktu yang singkat menjadi kebutuhan pada periode 1870 – 1830. Hal ini karena transportasi tradisional sudah tidak memungkinkan lagi untuk mengangkut hasil eksploitasi tanah jajahan Hindia Belanda. Akibat diterapkannya kebijakan tanam paksa dan dikeluarkannya undang – undang *Agrarische wet* (undang – undang agraria) tahun 1870 berdampak pada peningkatan hasil produksi eksploitasi diberbagai daerah tanah jajahan. Kabupaten Lamongan merupakan wilayah administratif dari keresidenan Surabaya yang memiliki kekayaan sumber eksploitasi ekspor diantaranya beras, gula, tembakau, djagung. Dari letak geografi Kabupaten Lamongan merupakan daerah perlintasan jalur kereta api yang menghubungkan lintas rel kereta api bagian Utara dan rel kereta api bagian Selatan pulau Jawa timur.

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah : (1) Mengapa sarana transportasi kereta api dikembangkan di Kabupaten Lamongan, (2) Bagaimana perkembangan sarana transportasi kereta api di Kabupaten Lamongan tahun 1889- 1932 (3) Bagaimana pengaruh sarana transportasi kereta api terhadap perkembangan perekonomian masyarakat Kabupaten Lamongan 1889-1932. Permasalahan-permasalahan tersebut diberikan penjelasan dengan melakukan analisis terhadap data-data dan sumber-sumber yang didapatkan melalui tahapan metode penelitian sejarah. Tahapan metode penelitian sejarah yang dilakukan meliputi heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi. Untuk memperoleh hasil maksimal dalam penelitian ini maka peneliti melakukan penelusuran sumber berupa *staatsblad*, laporan statistik berkala, hasil sumber daya alam dan laporan kereta api. Selain itu juga dibantu dengan buku-buku yang berkaitan dengan perkeretaapian.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa perkembangan kereta api jalur Babat – Djombang dan Surabaya – Gundih yang melintasi Kabupaten Lamongan tahun 1899 memberikan pengaruh terhadap perekonomian Kabupaten Lamongan. Pengaruh tersebut diantaranya mempermudah lalu lintas pengangkutan dari wilayah pedalaman menuju ke pelabuhan besar semakin lancar sehingga berdampak terhadap jumlah ekspor. Selain itu dengan adanya jalur kereta api tersebut memberi lapangan pekerjaan baru bagi penduduk yaitu sebagai tenaga kuli diperusahaan kereta api, sebagai pedagang dan memberi kemudahan kepada penduduk dalam melakukan perjalanan ke kota – kota besar diwilayah Jawa. Beroperasinya kereta api di Kabupaten Lamongan berdampak kurang baik terhadap jasa angkutan tradisional. Dampak tersebut berpengaruh terhadap angkutan barang dan penumpang yang mulai berpindah menggunakan jasa kereta api, akibat dari hal tersebut pendapatan yang diperoleh jasa angkutan tradisional menurun.

**Kata Kunci:** Perkembangan , Transportasi Kereta Api, Kabupaten Lamongan

### Abstract

*The need for transportation to transport goods in large quantities in a short time become a requirement in the period 1870 - 1830. This is because of transportation traditional is no longer possible to mengangkut result of the exploitation of the land of the Dutch East Indies colony. As a result of the policy diterapkannya cultivation and dikeluarkannya laws - laws Agrarische wet 1870 impact on increasing production in various regions of the exploitation of the colonies. Lamongan is administratif area of residency of Surabaya, which has a wealth of resources ekplotasi exports such as rice, sugar, tobacco, corn. Lamongan Kabupetan geography of an area crossing a railway line connecting the railroad tracks cross the Northern and Southern parts of the railroad tracks east of Java island.*

*The problems in this research are: (1) Why train local transport developed in Lamongan, (2) How is the development of rail transportation in Lamongan year 1889- 1932 (3) How does the means of rail transport on the development of community economy District Lamongan 1889-1932. These problems are given an explanation by analyzing the data and sources obtained through the stages of historical research methods. Stages methods of historical research undertaken includes heuristics, criticism, interpretation, and historiography. To obtain maximum results in*

this study, the researchers conducted a search source in the form of *staatsblad*, statistik periodic report, the result of natural resources and reports the train. It also assisted with books related to railways.

The results showed that the development of the railway track Tripe - Djombang and Surabaya - Gundih crossing Lamongan 1899 to give effect to the economy of Lamongan. The effect of which facilitate traffic from the interior toward the recognition given to the large ports more smoothly so that the impact on the number of exports. In addition to the railway line tersebut provide new jobs for people in the company that is as power train porters, as traders and provide convenience to residents to travel to the city - a big city region of Java. The operation of the train in Lamongan adversely affects traditional transport services. These impacts affect the transport of goods and passengers began to shift to using the train service, a result of the revenue earned a traditional transport services.

**Keywords: Development, Railways Transportation, Lamongan**

## PENDAHULUAN

Transportasi merupakan unsur penting yang berfungsi sebagai urat nadi kehidupan dalam perkembangan ekonomi, politik, sosial serta mobilitas penduduk yang tumbuh secara bersamaan mengikuti perkembangan diberbagai bidang maupun sektor kehidupan masyarakat. Sehubungan dengan itu pembangunan ekonomi dan bidang – bidang lainya perlu dukungan dengan pembangunan dan perbaikan dalam sektor transportasi. Kemajuan dan perbaikan dalam sektor transportasi pada umumnya tercermin dari penurunan ongkos transpor pada pemakain jasa, peningkatan kecepatan jasa transpor dan berbagai perbaikan kondisi atau kualitas jasa transpor tersebut, baik dalam perbaikiakan transportasi didalam maupun diluar negeri<sup>1</sup>

Pada akhir abad ke 19 sistem transportasi yang bersifat massal dirasakan oleh para pengusaha swata sebagai kebutuhan yang bersifat mendesak. Karena pada waktu itu muncul upaya besar – besaran dari pemerintahan kolonial untuk mengangkut kekayaan dari bumi Indonesia. Kekayaan itu digunakan sebagai barang dagangan untuk dijual ke pasar internasional, khususnya pasar negara –negara Eropa.<sup>2</sup> Kekayaan bumi Indonesia berupa : (a) hasil hutan seperti, kayu; (b) hasil perkebunan dan pertanian seperti, nila, kopi, lada, cengkeh, pala, tembakau, teh karet; (c) hasil tambang seperti, minyak bumi,emas, batubara, dan timah. Jumlah produksi barang dagangan tersebut berhasil ditingkatkan, tetapi pengangkutan dari daerah produksi, terutama yang berada didaerah pedalaman ke kota – kota pelabuhan sangat lamban sehingga tidak ekonomis. Lambatnya pengangkutan tersebut mengakibatkan sering terjadi

kerusakan barang pada waktu perjalanan serta terlalu lamanya disimpan gudang penyimpanan.<sup>3</sup>

Kekayaan alam di Hindia Belanda mengalami peningkatan sejak berlakunya kebijakan *Cultuur Stelsel* atau sistem tanam paksa, pada masa pemerintahan Gubernur Jendral Van de Bosch serta dikeluarkanya Undang –Undang Agraria (*Agrarische Wet*) pada tahun 1870 yang berisikan dua hal pokok yakni pemberian kesempatan kepada pihak swasta untuk berkembang di Hindia Belanda dan menjamin berkembangnya perusahaan swasta di Hindia Belanda.<sup>4</sup>

Keberhasilan akan meningkatkan produksi diwilayah jajahan Hindia Belanda membuat pemerintah Belanda kebingungan dalam proses pengakutan hasil kekayaan alam. Pengakutan barang- barang impor dari pelabuhan ke daerah pedalaman sudah tidak dapat dipenuhi oleh transportasi darat maupun lewat sungai. Gagasan untuk mengangkut barang-barang dari Hindia-Belanda dengan lebih cepat terutama untuk hasil-hasil produksi dari tanah jajahan tentunya bukanlah satu-satunya alasan untuk mulai dioperasikanya kereta api. Ketika ide untuk mengoprasikan kereta api Hindia-Belanda mulai mengemuka, muncul perdebatan antara pihak swasta dengan pihak pemerintah.

Pembangunan jalur kereta api di Jawa Timur dimulai pada April 1875 pemerintah Belanda memutuskan untuk membangun sendiri jalan rel dan mengeksploitasi kereta api setelah lebih dulu didiskusikan di majelis rendah dan majelis tinggi kerajaan Belanda. Julur rel yang pertama kali di kerjakan adalah jalan jalur rel Surabaya – Pasuruan - Malang, dan yang mnjadi penanggung jawab diserahkan kepada David Marschalk.<sup>5</sup> Dia adalah seorang militer yang pernah ditugaskan diwilayah tersebut. Perusahaan kereta api milik pemerintah ini dinamai *Staatsspoorwagen* (SS). Melihat keuntungan yang diperoleh *Nederlands-Indische*

<sup>1</sup> Kamaludin, Rustian. 2003. *Ekonomi Trasportasi (Karateristik, Teori,Kebijakan)*. Jakarta: PT Ghalia Indonesia. Hlm 23

<sup>2</sup> Basundoro, Purnawan.2008. *Dinamika Pengangkutan Di Banyumas Pada Era Modernisasi Transportasi Pada Awal Abad Ke 20*. Jurnal Humaniora. Vol 20. Hlm 63.

<sup>3</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara.1997. *Sejarah Perkeretapiian Indonesia jilid I*. Bandung : CV Angkasa. Hlm.3

<sup>4</sup> Jan Bremen. 1997. *Menjinakkan Sang Kuli : Politik Kolonial Pada Awal Abad ke 20*. Jakarta : PT Pustaka Utama Grafiti. Hlm. 26

<sup>5</sup> *Ibid*. Hlm 53

*Spoorweg Maatschappij* (NISM) dari pengoprasian kereta api jalur Semarang – Yogyakarta dan jalur Jakarta – Bogor sejak tahun 1875 dan juga keuntungan SS perusahaan kereta api milik pemerintahan Belanda memberi gambaran dan harapan baru kepada pengusaha swasta yang telah berminat untuk menanamkan modal mereka dalam kegiatan jasa angkutan kereta api.<sup>6</sup>

Lamongan merupakan kesatuan wilayah administratif keresidenan (*residentie*), ditempatkan pada tingkat kabupaten (*regentschap*). Pada tahun 1924 - 1932 Lamongan masuk ke dalam Keresidenan Surabaya Utara yang mana pada saat itu Keresidenan Surabaya dibagi menjadi dua, yaitu Keresidenan Surabaya Selatan dan Keresidenan Surabaya Utara.<sup>7</sup> Pembangunan jalur rel kereta api yang melintasi Kabupaten Lamongan dilakukan oleh dua perusahaan kereta api. Lamongan bagian Selatan dibangun jalur rel kereta api oleh perusahaan *Babat – Djombang Stoomstrem Maatschappij (BDSM)* tahun 1899 – 1912 yang menghubungkan Stasiun Babat dan Stasiun Djombang, namun pada tahun 1916 perusahaan ini mengalami permasalahan keuangan sehingga diambil alih oleh perusahaan pemerintahan Belanda *Staatsspoorwagen (SS)*. Sedangkan pada tahun 1900–1903 *Nederlands-Indische Spoorweg Maatschappij (NISM)* atas perintah dari pemerintahan Belanda membangun jalur rel kereta api Surabaya – Gundih (Jawa Tengah)<sup>8</sup> jalur yang melintasi Stasiun Lamongan dan Babat, yang sebelumnya pengangkutan hasil eksploitasi menggunakan aliran sungai Bengawan Solo.

Dengan adanya jalur kereta api Babat - Djombang yang dibangun oleh perusahaan kereta api *Babat- Djombang Stoomstrem Maatschappij (BDSM)* dan jalur kereta api yang menghubungkan Surabaya – Gundih yang dibangun oleh *Nederlands-Indische Spoorweg Maatschappij (NISM)*, melintasi Kota Lamongan serta Stasiun Babat, pembangunan jalur kereta api ini tentunya membawa pengaruh bagi kehidupan masyarakat, khususnya masyarakat Lamongan.

Penelitian terdahulu berkaitan dengan “Perkembangan Transportasi Kereta Api di Kabupaten Lamongan tahun 1899 – 1932” belum pernah ada. Oleh sebab itu akan sangat menarik untuk dilakukan penelitian dan mengkaji bagaimana perkembangan kereta api di Lamongan. Pada penelitian sebelumnya sudah ada pembahasan tentang kereta api secara umum, yaitu Tim Telaga Bakti berjudul *Sejarah Perkeretapian Indonesia* dan Departemen Penerangan Republik Indonesia yang berjudul *Keretaapi Indonesia*.

<sup>6</sup> *Ibid.* Hlm 60

<sup>7</sup> Tim penyusun Memayu Raharjaning Praja .1994. *Lamongan: Memayu Raharjaning Praja*. Lamongan : Badan Perpustakaan dan Arsip Daerah Kabupaten Lamongan . Hlm 37

<sup>8</sup> *Ibid.* Hlm 67

Berdasarkan latar belakang di atas, maka beberapa rumusan masalah sebagai berikut : (1). Mengapa sarana transportasi kereta api dikembangkan di Kabupaten Lamongan? (2). Bagaimana perkembangan sarana transportasi kereta api di Kabupaten Lamongan tahun 1889- 1932 ? (3). Bagaimana pengaruh sarana transportasi kereta api terhadap perkembangan perekonomian masyarakat Kabupaten Lamongan 1889- 1932 ?

Berdasarkan rumusan masalah di atas maka tujuan dari penelitian ini adalah; (a). Untuk menjelaskan mengapa sarana transportasi kereta api di kembangkan di Kabupaten Lamongan.(b). Untuk mendeskripsikan perkembangan sarana transportasi kereta api di Kabupaten Lamongan tahun 1899- tahun 1932.(c). Untuk menganalisis pengaruh sarana transportasi kereta api di Lamongan terhadap pertumbuhan sosial – ekonomi masyarakat Kabupaten Lamongan tahun 1899 – 1932.

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi mengenai sejarah sarana transportasi kereta api yang berkembang di Lamongan. Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai referensi dan bahan rujukan bagi yang berminat untuk mengkaji tentang kereta api di Lamongan serta pengaruhnya terhadap perkembangan masyarakat di Lamongan.

## METODE

Dalam penulisan penelitian Perkembangan transportasi kereta api di Kabupaten Lamongan tahun 1899 – 1932 akan menggunakan metode sejarah. Sistem keilmuan metode sejarah merupakan seperangkat prosedur alat atau piranti yang digunakan sejarawan dalam meneliti dan menyusun sejarah.<sup>9</sup> Untuk mengungkap permasalahan yang akan diteliti penulis menggunakan metode penulisan sejarah melalui Heuristik, Kritik, Interpretasi, serta historiografi. Melalui tahap ini sumber primer maupun sekunder yang diperoleh.

Sumber primer yang didapat ; (a). ANRI. *Kolonial Verlag Nogmaals de Babat- Djombang Stoomtram- Maatschappij (BDSM)*. 1919. (b). ANRI. *Bijlagen, Overeenkomst Met De Babat – Djombang St. Mij. En Wijsinging En Verh.* 1916. (c). ANRI. *Tijdschrift Voor Nederlandsch Indie. Door P. Bleeker. 1847 dan 1850.* (d). ANRI. *Tijdschrift Voor Nijverheid En Landbouw In Nederlandsch Indie. 1868 dan 1871.* (e). ANRI. *Aardrijkskundig En Statistisch Woordenboek Van Nederlandsch Indie. 1969. Vol I, Vol II, Vol III. Prof. P.J. Veth.* (f). ANRI. *Staasblad Van Nederlandsch Indie.. 1858 - 1930.* (g) ANRI. *Verslag van bestuur en staat van*

<sup>9</sup> Aminudin Kasdi. 2008. *Memahami Sejarah*. Surabaya: Unesa University Press.Hlm 10.

*Nederlandsch-Indië 1867-1875*. (h) BPK Jawa Timur. *De Provinciale Verordeninggen Van Oost Java*. 1930. (i). BPK Jawa Timur *Verslag van den Raad Beheer den Nederlandsche Indische Spoorweg Maatschappij*. 1916 – 1934. (j). BPK Jawa Timur. *Bevolking Statistiek Van Java*. 1870. (k) DELPHER. *. De Inagure 1900-1930*

Sumber Skunder yang di dapat ; (a). *Sejarah Perkeretapian Indonesia jilid I*. Penulis Tim Telaga Bakti Nusantara. (b). *Kereta Api Indonesia*. Departemen Penerangan Republik Indonesia. (c) *Memahyu Raharjaning Praja*, Penulis Tim Pemerintahan Kabupaten Lamongan. (d). *Arsip Nasional Republik Indonesia* penerbit sumber-sumber sejarah No. 10, *Memori Serah Terima Jabatan (Jawa Timur dan Tanah Kerajaan) 1921 – 1930*. ANRI. Jakarta.1978. (e) *Ekonomi Surabaya pada Masa Kolonial 1830-1830*. Penulis Nasution.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### KONDISI UMUM KABUPATEN LAMONGAN

#### 1. Kondisi Geografis dan Demografi Kabupaten Lamongan

Kabupaten Lamongan terletak disebelah Utara Laut Jawa, pada bagian Timur berbatasan dengan afdeling Jombang, sedangkan bagian Barat berbatasan dengan Keresidenan Bojonegoro dan afdeling Tuban. Secara geologis, historis dan kultural Lamongan merupakan wilayah Karesidenan Surabaya, Jawa Timur.

Lamongan terletak antara 6° 51' 54" dan 7° 23' 6" garis lintang Selatan dan 112° 4' 4" dan 112° 33' 12" garis bujur Timur. Luas wilayah Lamongan kurang lebih 1.892,8 km<sup>2</sup> atau 181.280,30 Ha.<sup>10</sup> Secara garis besar dataran Kabupaten Lamongan memiliki bentuk wilayah yang berbeda, bagian tengah Selatan terdiri dari dataran rendah yang relatif subur, bagian Selatan dan Utara terdiri dari pegunungan kapur yang memiliki kesuburan tanah yang sedang dan bagian tengah Utara terdiri dari daerah rawa yang rawan hujan. Pada bagian tengah Selatan, terdapat aliran sungai Bengawan Solo yang pada masa pemerintahan Belanda digunakan untuk mengaliri sawah-sawah pertanian.

Secara geologi dan tipologi sebagian wilayah Lamongan terdiri dari dataran rendah dan dataran bonorowo sebagian lagi dataraan tinggi sekitar 100 meter dari permukaan laut. Struktur tanah sebagian besar terdiri dari jenis Alufial, Litosal, Grumosol, dan Mediterian Coklat.<sup>11</sup> Tanah bonorowo terletak disebelah Selatan dan Utara Bengawan Solo. Bagian selatan Bengawan Solo merupakan tanah bonorowo yang dikenal dengan nama Begawandjero yang merupakan wilayah distrik

Lamongan Keresidenan Surabaya. Pada bagian Utara merupakan wilayah onderdistrik Laren dan Dukuh, tanah bonorowo diwilayah ini hanya dapat ditanami padi pada musim kemarau.<sup>12</sup>

Lamongan juga bertanah kapur yang merupakan kawasan dataran tinggi wilayah ini terletak disepanjang pantai utara distrik paciran dan pada bagian selatan diwilayah distrik Gonong Kendeng serta sebagian wilayah distrik Lengkir. Di distrik Paciran terdapat perusahaan pembakaran kapur yang di gunakan sebagai bahan material bangunan.

Kabupaten Lamongan terletak di Selatan garis katulistiwa menyebabkan wilayah Lamongan termasuk kawasan tropika, yang memiliki dua musim yakni musim penghujan dan musim kemarau. Pada musim penghujan Lamongan merupakan kawasan rawan dengan banjir, dikarenakan luapan Sungai Bengawan Solo sedangkan pada musim kemarau sering kali kekurangan air. Tanah pada musim kemarau pecah-pecah, sehingga pada permulaan musim penghujan tanah tidak dapat segera digarap dan ditanami.

Pada masa kolonial Lamongan merupakan wilayah (*regentchap*) dari Asisten Residen Gersik, Keresidenan Surabaya. Penduduk Lamongan sebagian besar adalah masyarakat pribumi terdapat pula pendatang asing diantaranya penduduk Eropa, Cina dan Arab. Pada masa pemerintahan Belanda, pemerintahan Kabupaten Lamongan dipegang oleh Tumenggung Kromojojo periode (1866-1885), dan selanjutnya pada tahun (1885-1908) dipegang oleh Tumenggung Djojodirino, periode (1908-1938) dipegang oleh R. Tumenggung Djojoadinegoro.<sup>13</sup> Dari masa pemerintahan ketiga Bupati tersebut banyak pembangunan diberbagai bidang sosial, ekonomi dan pendidikan.

Kabupaten Lamongan bagian tengah merupakan wilayah yang relatif subur dan banyak di gunakan sebagai daerah pertanian. Sebelum dibangun aliran irigasi pada tahun 1909 yakni waduk Prijaten, penduduk setempat untuk mendapatkan air sebagai pengairan sawah masih mengandalkan musim penghujan. Wilayah ini meliputi distrik Lengkir dan sebagian wilayah distrik Begawajero. Bagian tengah merupakan daerah bonorowo yang rawan terhadap banjir akibat luapan sungai Bengawan Solo. Wilayah ini meliputi distrik Begawandjero, dan bagian paling Selatan dan Utara merupakan wilayah pegunungan kapur. Wilayah ini termasuk pada distrik Karanggeneng.

Pada tahun 1815 kepadatan penduduk diwilayah Asisten Residen Gersik yang membawahi

<sup>10</sup> *Ibid*. Hlm 9

<sup>11</sup> Tim Penyusun Memayu Raharjaning Praja. 1994. *Op. Cit*

Hlm 9

<sup>12</sup> Memori Residen Gersik, W. C. Horninge. 2 November 1930. *Op. Cit* Hlm XXXIX

<sup>13</sup> Tim Penyusun Memayu Raharjaning Praja. 1994. *Op. Cit* Hlm 42

Regentchap Gersik, Regentchap Lamongan, dan Regentchap Sidayu. Pada tahun 1815 tercatat jumlah penduduk 115.442, tahun 1832 jumlah penduduk 243.029, dan pada tahun 1838 jumlah penduduk 297.283.<sup>14</sup> dari setiap tahunnya penduduk di wilayah ini mengalami peningkatan, hal ini juga dipengaruhi adanya aktivitas pelabuhan besar yang ada di Sidayu Gersik. Jumlah total penduduk tersebut bukan hanya penduduk pribumi saja namun juga terdapat penduduk asing, seperti bangsa Eropa, Cina dan Arab. Mayoritas penduduk asing tersebut melakukan perdagangan dengan masyarakat pribumi. Khususnya bangsa Eropa setelah pemerintahan kolonial berlangsung banyak bangsa Eropa membangun rumah pribadi di Lamongan sampai saat ini peninggalan bangunan rumah tersebut masih ada. Pertumbuhan penduduk disetiap tahunnya juga mengalami peningkatan baik penduduk pribumi dan asing, dapat dilihat dari tabel pertumbuhan penduduk Kabupaten Lamongan.

**Tabel 2.1**  
**Jumlah Penduduk di Kabupaten Lamongan**  
**Tahun 1801 – 1930**

Tahun	Eropa	Cina	Timur Asing	Pribumi	Total
1801	6	89	29	29.146	29.270
1845	-	55	3	67.354	67.412
1867	27	116	-	144.718	144.861
1930	72	1752	158	543.412	545.594

Sumber: Dalam Majalah. *Tijdschrift Voor Nederlandsch Indie*. 1847:ANRI, *Tijdschrift Voor Nederlandsch Indie*; ANRI. dan Door P. Bleeker. 1847. *Tijdschrift Voor Nederlandsch Indie*; ANRI

Berdasarkan tabel jumlah penduduk tersebut dalam setiap tahunnya mengalami peningkatan. Peningkatan tersebut tidak hanya penduduk pribumi tetapi penduduk Eropa, Cina, Arab dan Asing. Peningkatan tersebut juga ditunjang pembangunan sarana transportasi yang memadai. Salah satunya transportasi kereta api yang mempermudah perputaran aktifitas perdagangan.<sup>15</sup>

Abad ke-20 merupakan abad kemakmuran untuk masyarakat pedesaan, dalam hal ini desa mengalami perubahan-perubahan besar sebagai akibat perbaikan lalu-lintas sehingga menyebabkan bertambahnya jumlah penduduk.<sup>16</sup> Kepadatan jumlah penduduk pribumi di Kabupaten Lamongan dari setiap tahun selalu mengalami peningkatan. Hal ini dipengaruhi dari kesuburan wilayah Lamongan dalam hal pertanian, perbaikan-perbaikan dalam sektor pertanian serta

pemerintahan, dan semakin ramainya lalu-lintas di wilayah Lamongan.

Pertumbuhan jumlah penduduk Eropa dalam setiap tahunnya juga mengalami pertumbuhan. Sebagian besar penduduk Eropa bekerja sebagai pegawai negeri pemerintahan Belanda. Begitu pula dengan penduduk Cina setiap tahunnya mengalami peningkatan. Dalam hal ini di Kabupaten Lamongan terutama di kota Lamongan dan Babat penduduk Cina diangkat sebagai kepala – kepala kampung setempat.<sup>17</sup> Mayoritas penduduk Cina bekerja sebagai pedagang.

## 2. Potensi Ekonomi Kabupaten Lamongan

### a. Pertanian

Pertanian merupakan mata pencaharian utama bagi masyarakat Lamongan terutama pada bagian Lamongan Selatan dan Tengah, wilayah ini merupakan tanah bonorowo yang memiliki tingkat kesuburan baik. Daerah ini meliputi Distrik Lengkir, Begawandjero, dan Gunung Kendeng. Sebagian besar masyarakat dalam mengelola pertanian masih bergantung pada hujan. Tanah pada musim kemarau pecah-pecah, sehingga pada musim penghujan tanah tidak dapat langsung digarap (ditanami) masih menunggu sampai tanah benar-benar menjadi tandus.<sup>18</sup> Tanaman yang ditanam oleh masyarakat Lamongan berupa tanaman pokok yakni ; padi, jagung, ketela, selain tanaman tersebut juga terdapat tanaman kebutuhan ekspor pemerintahan kolonial berupa kacang cina, tembakau, kapok dan jarak.

Diterapkannya *Cultuurstelsel* tahun 1830 oleh pemerintahan kolonial yang mewajibkan setiap desa menyisihkan 20% dari tanahnya untuk ditanam tanaman ekspor, dan setiap desa diwajibkan untuk menjualnya kepada pemerintah kolonial dengan harga yang sudah ditentukan.<sup>19</sup> Begitupula setelah *Cultuurstelsel* dihentikan, karena banyak kritik dari kalangan kaum liberal yang menganggap kebijakan tersebut tidak menyejahterakan rakyat pribumi tetapi hanya memperkaya pemerintahan Kerajaan Belanda. Kemudian muncullah UU Agraria tahun 1870, sebagaimana dampak dari kebijakan ini membawa pertumbuhan perkebunan-perkebunan besar serta perbaikan sistem pertanian di Hindia Belanda. Akibat dari berlakunya undang-undang tersebut banyak perusahaan swasta yang turut mengelola berbagai urusan eksploitasi di tanah jajahan.<sup>20</sup>

<sup>14</sup> Raffles. 1847. *History Of Java, Vol II*. Dalam Majalah. *Tijdschrift Voor Nederlandsch Indie*:ANRI. Hlm 172

<sup>15</sup> Tim Penyusun Memayu Raharjaning Praja. 1994. *Op. Cit Hlm 12*

<sup>16</sup> Burger. 1980. *Sejarah Ekonomis Sosiologis Indonesia. Djilid II*. Terjemahan Prajudi Atmosudiro. Jakarta : Departemen P dan K Hlm 22

<sup>17</sup> Memori Residen Gersik, W. C. Horninge. 2 November 1930. *Op. Cit Hlm XXXVII*

<sup>18</sup> *Ibid. Hlm XXXVIII*

<sup>19</sup> M.C. Ricklefs. 2008. *Sejarah Indonesia Modern*. Jakarta. Serambi Hlm 202

<sup>20</sup> Burger. 1980. *Sejarah Ekonomis Sosiologis Indonesia. Djilid II*. Terjemahan Prajudi Atmosudiro. Jakarta : Departemen P dan K Hlm 34

Distrik Lengkir sebagai wilayah Kabupaten Lamongan tahun 1845 menghasilkan 472,56 pikols tembakau, yang merupakan tanaman ekspor ke wilayah Eropa. Tembakau ditanam oleh penduduk distrik Lengkir dengan luas area tanam 92 bouw<sup>21</sup> Sedangkan pada tahun 1946 tanaman padi di wilayah distrik Tengahan dengan luas lahan 9.123 bouw menghasilkan 9,16 pikols/bouw, distrik Goenoeng Kendeng luas lahan 9.343 bouw menghasilkan 10,16 pikols/bows, dan distrik Begawan Djero 4.640 bouw menghasilkan 6.57 pikols/bouw.<sup>22</sup>

Tahun 1845 Kabupaten Lamongan memiliki luas seluruh tanah pertanian adalah 27.896 bouw dari luas tanah tersebut menghasilkan padi sekitar 215.864 pikols. Sedangkan pada tahun 1846, luas tanah pertanian semakin bertambah yaitu 28.206 bouw dari luas tanah tersebut menghasilkan padi sekitar 208.838 pikols.<sup>23</sup> Luas lahan pertanian yang semakin besar tidak menjamin perolehan penghasilan padi bertambah pula, hal ini dikarenakan kondisi wilayah Lamongan pada musim penghujan selalu terjadi banjir sehingga membuat para petani sering gagal panen. Banjir setiap tahunnya disebabkan luapan sungai Bengawan Solo.

Upaya mengatasi banjir setiap tahunnya pemerintah Kolonial dan penduduk membangun waduk. a. Ukuran waduk yang dibangun bervariasi, waduk kecil dipergunakan untuk mengaliri sekitar 30 bouw sedangkan waduk besar digunakan untuk mengaliri sawah sekitar 225 bouw lebih.<sup>24</sup> Waduk-waduk kecil ini dibangun oleh penduduk setempat, sedangkan untuk waduk yang berkapasitas besar dibangun oleh pemerintah kolonial.

Bangunan waduk besar yang dibangun oleh pemerintahan kolonial yakni waduk Prijaten masyarakat Lamongan saat ini mengenalnya dengan sebutan Waduk Krekah. Waduk ini dibangun sebagai irigasi pertanian yang mengambil aliran sungai Bengawan Solo, selain sebagai irigasi waduk prijaten juga digunakan sebagai pencegah terjadinya banjir di wilayah Lamongan. waduk Prijaten dibangun tahun 1902 sebagai bentuk realisasi kebijakan Kerajaan Belanda terkait politik etis.

Perbaikan dibidang irigasi menjadikan pertanian di Lamongan meningkat, permasalahan yang dialami akibat gagal panen terus dilakukan oleh pemerintahan kolonial. Pada tahun 1917 mengalami peningkatan produksi padi, dari total 488.459 penduduk yang menanam padi menghasilkan 1.544.457 dari total

sawah yang ditanami, dengan begitu jumlah penghasilan padi 316 pikols/100 jiwa.<sup>25</sup>

Selain padi terdapat juga beberapa tanaman yang ditanam di Lamongan diantaranya; (a). kacang tanah, luas lahan untuk penanam kacang tanah 12.680 bouw menghasilkan 100.000 pikols, (b). djarakpitten, luas lahan penanaman djarakpitten 600 bouw menghasilkan 5.000 pikols, (c) kelapa, jumlah pohon kelapa 212.914 pohon menghasilkan 327.812 kelapa.<sup>26</sup>

Kabupaten Lamongan merupakan kawasan industri pertanian yang cukup maju. Berdasarkan kewilayahannya Lamongan merupakan wilayah dengan penghasilan pertanian padi antara 300 – 400 pikol/100 zielen.<sup>27</sup> Peningkatan jumlah produksi/hasil tanaman di Kabupaten Lamongan juga dipengaruhi oleh adanya sarana transportasi yang memadai. Sarana transportasi kereta api mendorong peningkatan hasil pertanian di Kabupaten Lamongan. Hal tersebut disebabkan karena alur perdagangan dari daerah pedalaman ke wilayah kota dapat dilakukan dengan mudah. Selain daripada itu angkutan kereta api juga membawa hasil pertanian dalam jumlah besar untuk di ekspor ke pasar Eropa.

#### b. Peternakan

Usaha peternakan merupakan usaha yang dilakukan oleh penduduk Lamongan sejak dulu, jenis ternak yang pelihara diantaranya kerbau, Sapi, dan kuda. Mayoritas penduduk dalam mengembala hewan ternak dilakukan dihutan berangkat pagi hari dan pulang pada sore hari. Pada tahun 1845 tercatat kepemilikan hewan ternak di Lamongan yakni ; (a) kerbau berjumlah 13.321 ekor, (b) sapi berjumlah 361 ekor, dan (c) kuda berjumlah 1.448 ekor.<sup>28</sup> Jumlah ini pada tahun 1847 mengalami peningkatan menjadi 16.681 kerbau, 485 sapi, 1797 kuda.

Untuk meningkatkan hasil peternakan usaha yang dilakukan penduduk diantaranya menyilangkan lembu Ongole dengan lembu Jawa. Persilangan ini dilakukan di distrik Panciran hasil persilangan ini kebanyakan digunakan sebagai hewan tarik. Peternakan kambing hanya dilakukan untuk keperluan pribadi, salah satu sebabnya mungkin karena sulitnya mencari rumput pada musim kemarau. Di Kabupaten Lamongan kuda digunakan sebagai hewan tarik, untuk menarik dokar. Dokar banyak ditemukan di wilayah Babat yang

<sup>25</sup> C. Desavorvin Lohman. 1919. *Verhouding Sawahpadi-productie Tot de Dicheid Der Bevolking Op Java En Madoera In ULT.1917* : ANRI Hlm 223

<sup>26</sup> Streefland. 1918. *Olie-Industri in Nederlandsch Indie*. Hoofdstuk I: ANRI Hlm 6 - 32

<sup>27</sup> C. Desavorvin Lohman. 1919. *Verhouding Sawahpadi-productie Tot de Dicheid Der Bevolking Op Java En Madoera In ULT.1917* : ANRI Hlm 233

<sup>28</sup> P. Bleeker. 1847. *Tijdschrift Voor Nederlandsch Indie*; ANRI Op. Cit Hlm 45

<sup>21</sup> Door P. Bleeker. 1847. *Tijdschrift Voor Nederlandsch Indie, Hoofdstuk VIII*: ANRI Hlm 107

<sup>22</sup> *Ibid.* Hlm 108

<sup>23</sup> P. Bleeker. 1847. *Tijdschrift Voor Nederlandsch Indie*; ANRI Op. Cit Hlm 45

<sup>24</sup> *Tijdschrift Voor Nijverheid En Lanbouw In Nederlandsch*. Nieuwe Serie VII. Op. Cit Hlm 145

kebanyakan penduduknya melakukan aktivitas usaha perdagangan.<sup>29</sup>

Pada tahun 1929 populasi hewan mulai merosot hal ini dikarenakan banyak hewan yang terserang penyakit khususnya lembu dan kerbau. Penyakit ini hanya terjadi diberbagai desa, dampaknya desa-desa yang terserang penyakit dinyatakan ditutup bagi hewan yang akan keluar dan masuk. Penurunan jumlah hewan tersebut juga disebabkan karena tidak banyak lagi transportasi yang menggunakan tenaga hewan melainkan sudah berganti ke transportasi yang lebih modern yaitu kereta api. Pembangunan jalur kereta api menjadikan hewan sebagai kebutuhan pangan dan tidak digunakan lagi sebagai tenaga transportasi tarik dokar untuk aktifitas perdagangan.

#### c. Perikanan

Perikanan laut di Lamongan terletak di Paciran. Tempat nelayan paling banyak terdapat pada daerah Brondong, Sentul, Weru, Paciran dan Sedayu lawas. Wilayah Brondong terdapat tempat penggaraman ikan yang menghasilkan pindang. Pindang tersebut sebagian besar dikirim ke Surakarta sedangkan ikan segar sebagian besar dikirim ke Surabaya.<sup>30</sup> Pengiriman sebelum adanya jalur kereta api masih memanfaatkan aliran sungai Bengawan Solo sebagai sarana transportasi, namun setelah adanya kereta api penggunaan perahu mengalami penurunan dan beralih kepada akutan kereta api yang lebih modern.

Selain ikan laut terdapat pula penangkaran ikan air tawar, penangkaran ikan air tawar dilakukan pada waduk-waduk rawa-rawa dan sungai. Hasil dari penangkaran tersebut digunakan untuk kebutuhan sendiri. Ikan di waduk tersebut dipelihara oleh Dinas Perikanan Darat, penduduk pada waktu tertentu di ijin untuk menangkap ikan tersebut dengan membayar sekadarnya. Pada wilayah dekat kalen sudah dibuatkan tempat pembibitan ikan karper, gurami, dan tambora.<sup>31</sup>

## PEMBANGUNAN TRANSPORTASI KERETA API DI KABUPATEN LAMONGAN

### 1. Kondisi Transportasi di Indonesia Sebelum Adanya Kereta Api

Perkembangan pembangunan kereta api di Indonesia tidak lepas dari perkembangan kemajuan teknologi bangsa – bangsa Eropa. Perlu dipahami juga perkembangan kereta api di Indonesia juga tidak lepas pemerintahan kolonial Belanda. Kemajuan bangsa - bangsa Barat dalam berbagai bidang teknologi dibawa

dan diterapkan pemerintahan Belanda diwilayah kolonial Indonesia. Penerapan teknologi bangsa Barat ini nantinya yang menjadi cikal bakal adanya kereta api di Indonesia.

Transportasi kereta api di Indonesia berkembang pada abad ke - 19, transportasi ini dibangun dan dikembangkan oleh pemerintahan kolonial Belanda. Sebagaimana pembangunan kereta api dimaksudkan pemerintahan Belanda untuk mengangkut kekayaan alam diwilayah jajahan, yang sebelumnya pengangkutan hasil eksploitasi masih menggunakan gerobak yang ditarik manusia dan hewan.

Sebagaimana pada masa tanam paksa pemerintahan Belanda masih mengalami permasalahan dalam pengangkutan. Langkah pertama yang dilakukan oleh pemerintah kolonial untuk mengatasi hal tersebut yakni mengimpor unta dan keledai untuk mengangkut barang hasil tanaman. Unta dan keledai digunakan untuk mengangkut hasil tanaman ekspor dari daerah pedalaman ke pelabuhan. Karena perjalanan dari pedalaman ke pelabuhan berjarak jauh banyak unta dan keledai mati dipinggir jalan sehingga membut barang untuk diperdagangkan tidak bisa tepat waktu dan sering terjadi penumpukan barang.<sup>32</sup> Selain cara tersebut, yang dilakukan oleh pemerintah Belanda untuk mengatasi pengangkutan adalah menggunakan kereta kuda dan gerobaknya ditarik oleh kuda atau sapi. Sapi sebagai hewan penting untuk mengangkut hasil perkebunan, membuat pemerintah Belanda melarang masyarakat untuk menyembelih sapi.

Penggunaan kereta kuda juga mengalami hambatan dalam pengangkutan. Hasil perkebunan yang dibawa kereta kuda memakan waktu yang cukup lama karena kuda atau sapi harus melawati pos-pos pemberhentian untuk istirahat dan memberi makan hewan. Lambatnya pengangkutan kereta kuda menyebabkan pemerintahan Belanda yang didorong oleh pengusaha swasta membangun alat transportasi baru yang lebih efisien. Salah satu kebijakan yang diambil oleh pemerintahan Belanda adalah membangun dan mengoperasikan kereta api.

### 2. Pembangunan Kereta Api di Indonesia

Sehubungan dengan telah dirasakan dan dialami kesulitan prasarana dan sarana transportasi di Pulau Jawa yang telah diutarakan dalam pembahasan diatas. Untuk mengatasi hal tersebut pemerintah Belanda harus membangun transportasi baru yang lebih efektif. Sarana transportasi yang diupayakan untuk mengatasi pengangkutan hasil eksploitasi di wilayah jajahan yakni

<sup>29</sup> Memori Residen Gersik, W. C. Hominge. 2 November

1930. *Op. Cit Hlm XL*

<sup>30</sup> *Ibid. Hlm XLII*

<sup>31</sup> *Ibid. Hlm XLI*

<sup>32</sup> Departemen Penerangan Republik Indonesia. 1978.

*Kereta Api Indonesia. Jakarta. Hlm 21*

kereta api. Pada tanggal 15 Agustus 1840 Kolonel Jhr. Van Der Wijk mengusulkan kepada pemerintah untuk membangun transportasi kereta api.<sup>33</sup> Sebagaimana di Eropa transportasi kereta api telah berhasil mengatasi masalah serupa yang tengah dialami pemerintah kolonial. Usulan tersebut ditanggapi oleh Kerajaan Belanda sehingga dikeluarkanlah kebijakan untuk membangun jalan rel Semarang ke Kedu dan Yokyakarta/Surakarta.<sup>34</sup> Namun keputusan tersebut tidak pernah terealisasi, sampai pada tahun 1862 barulah pembangunan kereta api dilaksanakan dan pelopor pembangunan kereta api pertama kali yakni *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) perusahaan kereta api swasta.

Pada tahun 1862 perusahaan swasta NISM mendapatkan konsensi pembangunan jalan kereta api yang menghubungkan Semarang – Solo – Yokyakarta. Pembangunan ini juga memiliki peranan penting dalam bidang pertahanan dalam pemerintahan negeri jajahan.<sup>35</sup>

Pada tahun 1871 Menteri Urusan Tanah Jajahan Belanda Mr. P. P. Van Bosse mengajukan rencana undang-undang untuk membangun empat lintas jalur rel kereta api yang menghubungkan daerah Jawa Timur dan Jawa Barat. Namun usulan ini memperoleh pertentangan dari pihak swasta maupun parlemen Belanda mengingat masalah finansial serta kesulitan pembangunan yang dialami oleh perusahaan NISM.<sup>36</sup> Jalur kereta api yang bangun pertama kali oleh pemerintah yakni jalur di Jawa Timur menghubungkan wilayah Surabaya- Malang – Pasuruan. Pembangunan jalur rel tersebut dilakukan secara bertahap pada tahun 1875. Tahap pertama Surabaya – Pasuruan yang selesai dibangun pada tanggal 16 Mei 1878. Tahap kedua Pasuruan – Malang selesai pada tanggal 20 Juli 1879.<sup>37</sup> Perusahaan kereta api milik pemerintah ini dengan nama *Staatspoorwagen* (SS).

Setelah beroprasinya kereta api dalam beberapa dekade, mendatangkan keuntungan besar dari jalur tersebut membawa gambaran dan harapan baru kepada pihak swasta lainnya yang tengah berminat berinvestasi di usaha transportasi kereta api. Adapun perusahaan kereta api dan trem yang mendapat konsensi membangun rel dan mengeksploitasi kereta api dan trem sebagai alat angkutan diantaranya; (a) *Semarang-Jona Stoomtram Maatschappij* (SJS) yang mendapat konsensi pada tahun 1881, (b) *Javaasche Spoorweg Maatschappij* (JSM) mendapat konsensi pada tahun 1882, (c) *Deli Spoorweg Maatschappij* (DSM) mendapat konsensi tahun 1883, (d) *Purwodadi-Gundih Stroomtrem Maatschappij* (PGSM), mendapat konsensi pada tahun 1884 (e)

*Bataviaache Ooster Spoorweg Maatschappij* (BOS) mendapat konsensi pada tahun 1886, (f) *Ooster Java Stroomtram Maatschappij* (OJS) yang mendapat konsensi tahun 1886, (g) *Solosche Tramweg Maatschappij* (SoTM) yang mendapat konsensi tahun 1890, (h) *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* (SDS) yang mendapat konsensi pada tahun 1893, (i) *Semarang-Cirebon Stoomtram Maatschappij* (SCS) yang mendapat konsensi tahun 1893, (j) *Pasoeroean Stoomtram Maatschappij* (PsSM) mendapat konsensi pada tahun 1893, (k) *Bataviaache Stoomtrem Maatschappij* (BTSM) yang mendapat konsensi tahun 1893, (l) *Probolinggo Stoomtram Maatschappij* (PbSM) yang mendapat konsensi tahun 1894, (m) *Kediri Stoomtram Maatschappij* (KSM) yang mendapat konsensi tahun 1894, (n) *Mojokerto Stoomtram Maatschappij* (MSM) yang mendapat konsensi tahun 1895, (o) *Babad – Djombang Stoomtrem Maatschappij* (BDSM) yang mendapat konsensi pada tahun 1896, (p) *Madoera Stoomtram Maatschappij* (MT) yang mendapat konsensi tahun 1896, dan (q) *Malang Stoomtrem Maatschappij* (MS) yang mendapat konsensi tahun 1901.<sup>38</sup> Dengan demikian telah ada 18 perusahaan kereta api dan trem swasta yang diberi konsensi untuk membuka jalan rel dan trem di Indonesia.

### 3. Pembangunan Transportasi Kereta Api di Kabupaten Lamongan

#### a. Pembangunan Jalur Kereta Api di Kabupaten Lamongan

Pada akhir abad ke- 19 sebelum kehadiran kereta api di Kabupaten Lamongan, alat transportasi yang digunakan masih sangat tradisional. Transportasi yang digunakan berupa gerobak yang ditarik oleh kuda, sapi dan kerbau atau yang disebut kuda dokar. Sampai saat ini masih terdapat beberapa usaha dokar di Kecamatan Babat yang digunakan sebagai angkutan penumpang. Transportasi lainnya yakni perahu yang memanfaatkan aliran sungai Bengawan Solo. Aliran sungai Bengawan Solo memiliki peranan penting sebelum dibangunnya jalur kereta api Surabaya – Gundih. Kebanyakan untuk mengangkut hasil eksploitasi dan aktifitas perdagangan memanfaatkan aliran sungai Bengawan Solo.

Penghasilan ekonomi masyarakat Lamongan kebanyakan diperoleh dari hasil pertanian dan kekayaan hutan. Hutan jati yang luas dan penting terletak disebelah Barat dan Barat Daya, hutan tersebut termasuk *houwestenj* Tuban Timur, Ngimbang dan Mojokerto.<sup>39</sup> Dalam bidang pertanian selain mengandalkan curah hujan masyarakat menggunakan waduk yang dibangun oleh pemerintahan Belanda sebagai irigasi sawah – sawah pertanian. Pada masa pakeklik (perubahan pada musim

<sup>33</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara.1997. *Op. Cit Hlm 48*

<sup>34</sup> *Ibid. Hlm 50*

<sup>35</sup> *Ibid. Hlm 53*

<sup>36</sup> *Ibid. Hlm 60*

<sup>37</sup> Departemen Penerangan Republik Indonesia. 1978. *Hlm*

<sup>38</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara.1997. *Op. Cit Hlm 64*

<sup>39</sup> Memori Residen Gersik, W. C. Horninge. 2 November 1930. *Op. Cit hlm XLIII*

kemarau ke musim penghujan) banyak masyarakat Lamongan mencari pekerjaan ke kota untuk menyambung kehidupan. Perjalanan dari desa ke kota sebelum adanya transportasi kereta api masyarakat masih menggunakan angkutan dokar dan berjalan kaki.

Pada tanggal 12 Oktober 1893, Menteri Urusan Jajahan Belanda Baron Van Dedem mengeluarkan keputusan yang menetapkan tentang rencana induk pengembangan perkeretaapian di Pulau Jawa. Berdasarkan rencana induk, pembangunan jalur rel di Pulau Jawa akan terdiri atas dua macam bentuk, yaitu bentuk lintas sepur dan bentuk lintas trem. Pada masa tersebut, pembangunan jalan rel sebagian akan dikerjakan oleh pemerintah dan sebagian lagi akan dikerjakan oleh kalangan swasta. Pembuatan jaringan rel kereta api didasarkan bukan hanya pada kepentingan ekonomi semata-mata, melainkan juga mengakut masalah pasifikasi (penguasaan) daerah yang sering mengalami pergolakan dan pembukaan daerah-daerah dari isolasi. Pembangunan tersebut juga mempertimbangkan pengembangan administrasi pemerintahan dan pengembangan kota.<sup>40</sup>

Pada periode 1893 -1900 penanaman tebu untuk pabrik gula Jawa Timur berkembang pesat sehingga dalam permasalahan pengangkutan menjadi persoalan yang penting. Dalam permasalahan tersebut pemerintahan kolonial membuat kebijakan untuk membangun sarana transportasi kereta api sebagai transportasi pengangkutan hasil eksploitasi. Sehingga mengakibatkan tumbuhnya perusahaan trem di daerah Jawa Timur. Kabupaten Lamongan sebagai wilayah Onderdistrik Surabaya bagian Selatan juga terkena dampak dari hal tersebut, sepanjang 68, 33 KM dibangun di Kabupaten Lamongan yang menghubungkan daerah Babat sampai Jombang. Pembangunan jalur ini dilaksanakan oleh perusahaan swasta yakni *Babat-Djombang Stoomtram Maatschappij* (BDSM) pada tahun 1899 yang sebelumnya mendapat konsensi pembangunan tahun 1896.<sup>41</sup>

Periode yang sama dari Pemerintahan Belanda memerintah *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) perusahaan kereta api yang memprakarsai pembangunan jalur pertama kali di Indonesia, untuk membuka jalur lintas Utara yang menghubungkan Surabaya – Gundi, Jawa Tengah. Jalur tersebut difungsikan sebagai jalur distribusi barang dari pelabuhan ke daerah pedalaman wilayah Jawa. Pembangunan jalur rel ini diselesaikan dalam dua tahap yaitu tahap pertama dibuka 1900 dan tahap kedua dibuka tahun 1903<sup>42</sup>

Pembangunan kereta api di Lamongan merupakan dorongan akan kebutuhan jasa transportasi pengangkutan yang lebih efisien daripada angkutan sebelumnya. Kereta api yang dibangun di Jawa secara umum digunakan sebagai pengangkutan hasil perkebunan. Pembangunan kereta api yang melintasi Kabupaten Lamongan sebagaimana besar di prakarsai oleh dua perusahaan besar yakni *Babat- Djombang Stoomtram Maatschappij* (BDSM) dan *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) namun dalam perkembangannya BDSM mengalami kerugian sehingga perusahaan tersebut dijual kepada perusahaan kereta api pemerintah yaitu *Staatspoorwagen* (SS). Dibelinya BDSM oleh SS sebagai perusahaan kereta api milik pemerintah, hal ini nantinya membawa pengaruh dan peranan penting dalam menunjang perkembangan di wilayah Kabupaten Lamongan.

Pembangunan jalur rel kereta api oleh dilakukan dari Djombang ke wilayah Babat Lamongan. Pembangunan jalur tersebut dilakukan secara bertahap jalur pertama dibangun sepanjang 32 km yang menghubungkan Stasiun Djombang menuju ke Stasiun Ploso.<sup>43</sup> Pembangunan jalur tersebut juga dilengkapi tempat pemberhentian yakni halte, diantaranya Halte Tambakberas, Halte Santian dan Dolok. Pasca selesainya pembangunan jalur Djombang – Ploso dilanjutkan membangun jalur rel sampai Stasiun Kambangan sepanjang 10 km serta membangun Halte Jatisari, Halte Pengapon, dan Halte Pengaponigas. Pembangunan jalur kereta api dari Djombang – Kambangan merupakan wilayah keresidenan Djombang jalur tersebut digunakan sebagai pengangkutan hasil perkebunan untuk dibawa ke pabrik gula yang kebanyakan berada di wilayah Ploso dan Djombang.

Pembangunan jalur rel selanjutnya menghubungkan Stasiun Kambangan – Stasiun Ngimbang serta Stasiun Bloeloe, pembangunan jalur tersebut dilakukan pada tahun 1900 dan dibuka pada tahun 1901. Tempat pemberhentian kecil yang dibangun diantaranya Halte Tanjung diantara Stasiun Kambangan dan Stasiun Ngimbang dan Halte Wotan diantara Stasiun Ngimbang dan Bluluk.<sup>44</sup> Stasiun Ngimbang dan Stasiun Bluluk merupakan wilayah Kabupaten Lamongan yang mayoritas merupakan penghasil beras dalam pertaniannya dan kayu dalam hasil hutan.

Pada perkembangan selanjutnya perusahaan BDSM memperluas pembangunan jalur kereta api atas dasar perintah dari pemerintahan kolonial. Perintah

<sup>40</sup> *Ibid.* Hlm 70

<sup>41</sup> *Ibid.* Hlm 73

<sup>42</sup> *Ibid.* Hlm 80

<sup>43</sup> S. A Reitsma.1919. *Kolonial Verlag Nogmaals de Babat-Djombang Stoomtram- Maatschappij (BDSM)*. Jakarta. ANRI. Hlm 4

<sup>44</sup> ANRI. 1 November 1932. *Officieele Reisgids der Spoor- en Traamwegen en Aan- sluitende Automobiieldiensten of Java En Madura.. Hlm 550*

tersebut yakni untuk melanjutkan pembangunan sampai ke wilayah Babat dekat aliran Bengawan Solo, pembangunan tersebut dilakukan BDSM dan selesai pada tahun 1902. Pembangunan jalur kereta api dari Stasiun Bluluk ke Stasiun Babat dilakukan pasca dibukanya Stasiun Bluluk tahun 1900, pembangunan jalur tersebut membuka stasiun dan halte diantaranya ; Halte Modohalte Dradah- Stasiun Kedungpring- Halte Nguwok – dan terakhir berhenti di Stasiun Babat. Pembangunan jalur kereta api yang dilakukan perusahaan BDSM terhitung dari Stasiun Djombang- Stasiun Babat sepanjang 68,3 Km, pengoprasian penuh jalur tersebut dimulai pada tahun 1902.

Jalur kereta api BDSM dalam pengoprasianya tidak hanya digunakan sebagai angkutan hasil perkebunan namun juga digunakan sebagai angkutan penumpang, terutama para pedagang. Masyarakat Lamongan dalam membawa barang dagangannya menggunakan jasa angkutan kereta api, kebanyakan masyarakat menjual barang dagangannya ke kota-kota besar yang pada waktu itu Babat dan Ploso serta Jombang sebagai pasar besar zaman kolonial.<sup>45</sup> Beroprasinya kereta api yang dibangun BDSM tidak bertahan lama, sampai pada tahun 1916 perusahaan tersebut mengalami permasalahan pendanaan sehingga jalur keretab api tersebut dijual kepada pemerintah yakni SS sebagai perusahaan kereta api milik pemerintah kolonial.

Pada tahun 1900 di Kabupaten Lamongan juga telah dibangun jalur kereta api yang menghubungkan Surabaya- Gundih Jawa Tengah jalur tersebut melintasi Kota Lamongan dan Babat. Jalur tersebut nantinya digunakan sebagai pemasok kebutuhan untuk daerah pedalaman dengan melalui jalur kereta api bagian Utara.

Pembangunan jalur kereta api Surabaya – Gundih berlangsung cukup lama penjang rel kereta yang dibangun yakni 245 km. Pembangunan jalur kereta api Gundih – Surabaya dilakukan secara bertahap, pembangunan dimulai dari Surabaya – Lamongan sepanjang 41 Km pada tanggal 1 April 1900 setelah itu dilanjutkan pada tanggal 15 Agustus 1900 28km dari Lamongan – Babat. Untuk pembangunan selanjutnya tidak dilakukan dari Timur ke Barat melainkan dari Barat ke Timur, tanggal 15 Oktober 1900 dibangun jalur Gundih – Kradenan dan pada tahun 1902 dilakukan pembangunan dari Kradenan – Tjepoe, Babat – Bojonegoro serta pada tahun 1903 dibangun jalur Tjepoe-Bojonegoro sehingga pembangunan rel sepanjang 245 km dari Surabaya – Gundih dapat diselesaikan.<sup>46</sup>

Pada tahun 1911 sarana transportasi kereta api yang dimiliki oleh NISM jalur Surabaya – Gundih yang melintasi Kabupaten Lamongan yakni 30 lokomotif, 59 gerbong, 18 kereta barang. Pada tahun 1914 dan 1915 terjadi peningkatan terkait sarana transportasi kereta api dengan jumlah 53 lokomotif, 132 gerbong, 32 kereta barang pada tahun 1914. Sedangkan pada tahun 1915 yakni 53 lokomotif, 149 gerbong, dan 32 kereta barang.<sup>47</sup> Peningkatan ini terjadi karena kebutuhan angkutan perusahaan NISM dalam mengangkut penumpang dan barang inpor dari pelabuhan besar Surabaya dan barang ekspor dari daerah pedalaman wilayah eksploitasi tanah jajahan.

Pembangunan jalur kereta api Surabaya – Gundih berlangsung cukup lama penjang rel kereta yang dibangun yakni 245 km. Setelah pembangunan jalur utama tersebut selesai NISM membangun kembali beberapa jalur penting menuju wilayah pedalaman yakni jalur kereta api dari Babad-Tuban- Merauk jalur ini dibangun pada tahun 1908.<sup>48</sup> Selain membangun jalur kereta api NISM juga mendirikan bangunan-bangunan gedung, tanggul, pintuair maupun jembatan untuk keperluan kereta api. Jembatan penyebrangan menjadi salah satu bangunan penting untuk menyebrangi sungai besar maupun kecil. Kesemua bangunan tersebut dalam perkeretaapian disebut hikmat atau *kunstwerk*.<sup>49</sup> Pada jalur Surabaya – Gundih pada awalnya maengunakann lokomotif yang bertenaga uap, jadi dalam pengoprasianya juga membutuhkan persediaan air yang cukup banyak. Perusahaan tersebut membangun beberapa menara tempat penyimpanan air untuk keperluan kereta api. Stasiun Babat merupakan salah satu stasiun yang terdapat menara penyimpanan air, karena pada stasiun tersebut merupakan stasiun besar sebagai tempat pemberhentian kereta dari berbagai jalur.

Pengembangan lainnya yang dibangun yaitu sinyal dan telekomunikasi. Sinyal berfungsi untuk mengamankan kereta api yang akan masuk stasiun atau akan keluar stasiun. Stasiun yang di lengkapi sinyal adalah stasiun setasiun besar seperti Surabaya, Gersik, Babat, Lamongan, Bojonegoro, Cepu, Gundih.<sup>50</sup> Sementara dijalur yang menuju Selatan dari Babat milik BDSM, stasiun yang di lengkapi sinyal yakni stasiun Kedungpring, Ngimbang, Ploso dan Jombang. Jenis model sinyal yang digunakan seperti Aikmaar, HSM, S&H, atau yang sudah menggunakan elektro mekanik, yaitu sinyal yang penggunaanya dengan cara menyalurkan arus listrik untuk membuka dan menutup perjalanan blok rel kereta api. Kecepatan kereta api yang melintasi

<sup>45</sup> S. A Reitsma.1919.*Op. Cit. Hlm 20*

<sup>46</sup> BPK Jawa Timur. *Verslag van den Raad Beheer den Nederlandsche Indische Spoorweg Maatschappij. 1916 – 1934 Op.Cit Hlm 330*

<sup>47</sup> *Ibid Hlm 488*

<sup>48</sup> *Ibid. Hlm 9*

<sup>49</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara.1997. *Op. Cit Hlm 103*

<sup>50</sup> BPK Jawa Timur. 1916 – 1934 *Op.Cit hlm 43*

Kabupaten Lamongan milik NISM maupun BDSM memiliki kecepatan rata-rata 15-45 km/jam.<sup>51</sup>

b. Perkembangan Kereta Api Di Kabupaten Lamongan  
Dibangunnya kereta api di Kabupaten Lamongan merupakan dampak dari perkembangan perkebunan di wilayah selatan Jawa Timur dan kebutuhan akan pasokan barang-barang kebutuhan daerah pedalaman yang membangun jalur kereta api bagian Utara. Pada perkembangan selanjutnya jalur kereta api yang melintasi Kabupaten Lamongan nantinya berbeda dalam pengelola maupun pemerintahannya. Jalur yang menghubungkan Babat – Jombang yang dimiliki oleh BDSM pada tahun 1916 dijual kepada perusahaan kereta api milik pemerintah Kolonial yakni SS. Sedangkan untuk jalur Utara milik NISM mulai mengembangkan jalur ke berbagai wilayah pedalaman.

Tahun 1916 perusahaan BDSM mengalami permasalahan pendanaan terhadap perbaikan dan pemeliharaan kereta api. Perusahaan tersebut tidak mampu lagi mengelolah jalur Babat – Jombang, sehingga jalur tersebut di jual kepada pihak SS. Penjualan tersebut disepakati pada tanggal 1 Juli 1916 oleh pihak BDSM D. R. J Van Lijnden dan pihak pemerintah kolonial Th. B. Pleyte.<sup>52</sup> Pembelian tersebut meliputi seluruh kekayaan BDSM baik tanah, jalur kereta, lokomotif gerbong dan seluruh karyawan yang sebelumnya bekerja di perusahaan BDSM. Pembelian jalur kereta api oleh pemerintah kolonial tersebut bersamaan dibelinya jalur Jakarta – Bogor milik perusahaan NISM.

Jalur Utara milik perusahaan NISM mengembangkan jalur dari Babat – Tuban – Merak oerak, jalur tersebut dibangun pada tahun 1908. Pembangunan tersebut difungsikan sebagai pengangkutan hasil sumber daya alam yang berada di wilayah pedalaman. Melihat pembangunan yang terus dilakukan oleh SS dan NISM, Kabupaten Lamongan menjadi wilayah yang strategis sebagai lalu lintas kereta api, karena menjadi penghubung jalur Utara dan Selatan melalui stasiun Babat dan Lamongan.

Pada tahun 1930 masa pemerintahan R. Tumenggung Djojoadirojo sebagai bupati Lamongan. Perusahaan kereta api di Lamongan mengalami penurunan pendapatan. Karena pada tahun tersebut banyak pembangunan dan perbaikan jalan kota maupun jalan antar daerah, sudah banyaknya angkutan umum seperti bus dan mikrolet, serta pemerintahan Djojoadirojo juga membangun beberapa terminal di Kabupaten

Lamongan.<sup>53</sup> Kereta api hanya digunakan sebagai angkutan dengan jarak tempuh yang jauh.

Sarana transportasi yang beroperasi di Kabupaten Lamongan dan persaingan dengan perusahaan asing menyebabkan pendapatan kereta api mengalami penurunan. Pengangkutan penumpang kereta api mengalami penurunan karena banyak penumpang menggunakan angkutan umum karena lebih efisien dan murah dari pada kereta api yang harus menuju stasiun kereta terlebih dahulu. Angkutan barang juga mengalami penurunan karena angkutan umum lebih menawarkan jasa langsung ke tempat tujuan sedangkan kereta api hanya sampai stasiun pemberhentian. Namun angkutan kereta api masih memiliki peranan penting sebagai angkutan dengan jarak tempuh yang jauh serta sebagai angkutan bahan-bahan ekspor milik pemerintahan kolonial.

#### **PENGARUH AKTIVITAS ADANYA KERETA API TERHADAP PERKEMBANGAN PEREKONOMIAN KABUPATEN LAMONGAN TAHUN 1899 – 1932**

Sarana transportasi kereta api memiliki keunggulan yang tidak dimiliki oleh transportasi lainnya. Kereta api memiliki kemampuan untuk mengangkut barang dan penumpang sekaligus dapat menempuh jarak jauh dengan perbandingan waktu yang relatif cepat. Pada masa kolonial kereta api telah mampu mengatasi masalah pengangkutan hasil bumi yang berlimpah dan kereta api telah membuktikan keunggulan sebagai transportasi modern. Dilihat dari sudut pandang ekonomi sarana pengangkutan kereta api sangat penting bagi kegiatan dan kemajuan ekonomi.

Sejak akhir abad ke-19 sampai awal ke-20, perkembangan perekonomian Indonesia yang meningkat pesat sampai ke tingkat daerah. Kabupaten Lamongan sebagai wilayah distrik dari Keresidenan Surabaya menjadi salah satu wilayah yang mengalami kemajuan dalam bidang ekonomi, perkembangan industri dan teknologi. Penduduk pribumi Kabupaten Lamongan menyaksikan muncul dan berkembangnya sarana transportasi kereta api. Sejak pembukaan jalur kereta api yang melintasi Kabupaten Lamongan tahun 1900 jalur yang menghubungkan daerah Babat Lamongan sampai ke Jombang serta jalur kereta api Surabaya – Gundih Jawa Tengah yang melintasi Lamongan dan Babat.

Jalur kereta api penghubung bagian Utara dan Selatan dari Babat – Djombang merupakan jalur yang dikelola perusahaan kereta api *Babat – Djombang Setj. Maj* (BDSM) sampai pada tahun 1915, dan pada tahun 1916 jalur ini dibeli oleh pemerintah kolonial. Selama

<sup>51</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara.1997. *Op. Cit Hlm 98*

<sup>52</sup> ANRI. 1916. *Bijlagen, Overeenkomst Met De Babat – Djombang St. Mij. En Wijssing En Verh. Hlm 2-3*

<sup>53</sup> Tim Penyusun Memahyu Raharjaning Praja.1994. *Op.Cit hlm 42*

jalur kereta api tersebut masih dikelola perusahaan swasta BDSM adapun pendapatan setiap tahunnya dapat dilihat dalam tabel berikut :

**Tabel 2.3**  
**Total Pendapatan BDSM Dalam Pengangkutan Penumpang Dan Barang Tahun 1900 – 1915**

Tahun	Panjang Rel/ Km	Pendapatan Per/Km (f)	Total Pendapatan (f)
1905	68,33	5,89	146.843
1906	68,33	6,49	161.860
1907	68,33	6,72	167.001
1908	68,33	6,19	154.836
1910	68,33	7,16	178.712
1911	68,33	8,10	202.045
1912	68,33	8,22	205.577
1913	68,33	10,25	255.749
1914	68,33	10,65	265.727
1915	68,33	10,91	272.247

(Sumber : ANRI. *Bijlagen, Overeenkomst Met De Babat – Djombang St. Mij. En Wijsinging En Verh. 1916. ANRI. Officieele Reisgids der Spoor- en Traamwegen en Aan- sluitende Automobiendiensten of Java En Madura. 1 November 1932*)

Berdasarkan tabel menunjukkan bahwa kereta api yang melintasi Kabupaten Lamongan berperan dalam kemajuan perekonomian. Setiap tahunnya pendapatan perusahaan kereta api BDSM mengalami peningkatan disetiap tahunnya. Sejak pertama pembukaan sampai pada tahun 1916 pendapatan selalu mengalami peningkatan.

Pada jalur Utara kereta api juga mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Lamongan. Jalur kereta api lintas Utara merupakan jalur kereta api yang dibangun oleh perusahaan besar NISM. Perusahaan tersebut membangun jalur lintas Surabaya – Gundih Jawa Tengah yang melintasi Kabupaten Lamongan. Sebagaimana tujuan dari pembangunan jalur tersebut selain sebagai pengangkutan hasil sumber daya alam juga sebagai pengangkutan barang –barang inport untuk dikirim ke beberapa daerah pedalaman. Jalur Surabaya-Gundih merupakan jalur utara yang melintasi dua kota besar di Kabupaten Lamongan yaitu daerah Babat dan Lamongan. Sebelum adanya jalur kereta api lintas Surabaya-Gundih pengangkutan barang dan orang sering kali menggunakan perahu yang memanfaatkan aliran sungai Bengawan Solo. Setelah dibangunnya jalur tersebut banyak lalu - lintas barang dan penumpang memanfaatkan angkutan kereta api.

Pada tahun 1903 NISM membangun kembali beberapa jalur penting menuju wilayah pedalaman yakni

jalur kereta api dari Babad-Tuban- Merauk yang dibangun pada tahun 1908. Selain membangun jalur kereta api NISM juga mendirikan bangunan-bangunan gedung, tanggul, pintu air maupun jembatan untuk keperluan kereta api. Jembatan penyebrangan menjadi salah satu bangunan penting untuk menyebrangi sungai besar maupun kecil. Kesemua bangunan tersebut dalam perkeretaapian disebut hikmat atau *kunstwerk*. Dengan pembangunan jalur kereta api perusahaan NISM setiap tahunnya mengalami peningkatan pendapatan untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam tabel berikut ini ;

**Tabel 2.4**  
**Total Pendapatan NISM Jalur Surabaya – Gundih Jawa Tengah Dalam Pengangkutan Penumpang Dan Barang Tahun 1900 – 1932**

Tahun	Panjang Rel /KM	Total Pendapatan (f)
1902	245	369.972
1903	245	636.676
1904	245	808.251
1905	245	925.119
1906	245	1.010.254
1907	245	1.142.381
1908	245	1.161.389
1909	245	1.345.187
1910	245	1.554.564
1911	245	1.706.225
1912	245	1.992.324
1913	245	2.152.476
1915	245	2.480.700
1916	245	2.819.397
1918	295	3.407.052
1919	295	3.929.178
1923	295	4.895.009
1924	295	4.810.597
1925	295	4.864.628
1926	295	4.752.163
1927	295	5.318.919
1928	295	6.593.586
1929	295	7.023.268
1930	295	5.680.689
1931	295	4.401.518
1932	295	3.730.925

(Sumber : BPK Jawa Timur. *Verslag van den Raad Beheer den Nederlandsche Indische Spoorweg Maatschappij. 1916 – 1934 ANRI. Officieele Reisgids der Spoor- en Traamwegen en Aan- sluitende Automobiendiensten of Java En Madura. 1 November 1932.*)

Berdasarkan tabel tersebut dapat dijelaskan bahwa jalur kereta api Surabaya – Gundih yang melintasi Kabupaten Lamongan setiap tahunnya mengalami peningkatan pendapatan. Perusahaan NISM yang sebelumnya kurang berminat untuk membangun jalur

lintas Utara, setelah melihat potensi pendapatan jalur tersebut dalam perkembangannya NISM mulai memperhatikan jalur tersebut. Oleh karena itu pembukaan dan pembangunan jalur baru sebagai jalur-jalur cabang mulai dibangun yang difungsikan sebagai pengangkutan hasil sumber daya alam didaerah pedalaman. Perkembangan pembangunan jalur tersebut diantaranya jalur Babat –Tuban – Merauk<sup>54</sup>, serta yang ada di Gersik juga dibangun. Mengakibatkan seluruh perputaran pengangkutan diwilayah Utara dikuasai oleh perusahaan NISM.

Jalur lintas Surabaya - Gundih Jawa Tengah Stasiun Babat dan Lamongan memiliki peranan penting, di Stasiun Babat merupakan tempat pemberhentian, karena pada stasiun ini terdapat tempat bengkel lokomotif, reparasi gerbong kereta api, dan pengisian air setiap kali kereta mau melakukan perjalanan.<sup>55</sup> Selain daripada itu penumpang yang ingin melakukan perjalanan ke arah Selatan atau sebaliknya harus berhenti terlebih dahulu pada Stasiun Babat. Pada jalur kereta api ini kebanyakan digunakan sebagai angkutan penumpang dari pada angkutan barang. Adapun catatan pendapatan disetiap stasiun besar dijalur Surabaya – Gundih Jawa Tengah dijelaskan sebagai berikut ;

**Tabel 2.5**

**Pendapatan NISM Di Setiap Stasiun Besar Jalur Rel Kereta Api Surabaya – Gundih (Jawa Tengah) Tahun 1899-1932**

Tahun	Stasiun									
	Gundih		Bojonegoro		Babat		Lamongan		Surabaya	
	Penumpang	Barang	Penumpang	Barang	Penumpang	Barang	Penumpang	Barang	Penumpang	Barang
1911	f 23.336	f 347	44.202	137	56.479	133	44.624	30	182.237	3.292
1913	f 34.132	f 487	47.804	336	72.138	288	60.898	80	256.149	6.633
1915	f 26.340	f 552	55.423	474	64.046	383	61.358	129	270.349	4.227
1916	f 27.433	f 447	64.250	561	68.572	366	64.001	168	305.444	5.014
1917	f 4.376	f 41	65.827	487	71.550	337	66.687	152	330.997	4.486
1918	-	-	68.700	467	75.514	404	67.714	235	355.698	5919

(Sumber ; : BPK Jawa Timur. *Verslag van den Raad Beheer den Nederlandsche Indische Spoorweg Maatschappij. 1916 – 1934*)

Berdasarkan tabel di atas mayoritas kereta api pada jalur Surabaya- Gundih sering digunakan sebagai angkutan penumpang dari pada angkutan barang. Pendapatan disetiap stasiun milik perusahaan NISM dalam setiap tahunnya mengalami peningkatan. Lebih banyaknya penumpang dari pada pengangkutan ini disebabkan karena pada jalur Utara lebih banyak mengangkut penumpang terutama orang-orang yang akan melakukan aktifitas perdangan baik ke kota maupun

<sup>54</sup> *Ibid*

<sup>55</sup> *Verslag van den Raad Beheer den Nederlandsche Indische Spoorweg Maatschappij. 1916 – 1934 Op. Cit Hlm 401*

kedaerah pedalaman. Berbeda dengan jalur kereta api bagian Selatan yang kebanyakan digunakan sebagai angkutan hasil eksploitasi sumber daya alam.<sup>56</sup>

Pembukaan Kereta Api di Kabupaten Lamongan memberi perubahan yang berarti terhadap perekonomian masyarakat Lamongan. Pembukaan kereta api membuat lalu- lintas barang dan orang meningkat pesat. Sejak beroprasinya kereta api di Kabupaten Lamongan tahun 1900, daerah –daerah Kabupaten Lamongan terhubung dari ujung Utara ke Selatan. Angkutan penumpang mendominasi pengangkutan kereta api disamping pengangkutan barang, namun angkutan barang dalam setiap tahunnya juga mengalami peningkatan. Adapun angkutan barang perusahaan kereta api NISM adalah sebagai berikut:

**Tabel 2.6**

**Pengangkutan Barang Kereta Api NISM per 1.000 ton**

Tahun	Kedele dan Kacang	Tebu	Djagung	Beras	Tembakau
1919	36,1	62,7	14,7	65,7	47,4
1920	37,6	93,3	19,1	33,3	35,6
1921	48,6	91,6	14,5	88,0	12,3
1926	43,2	147,0	27,7	116,4	24,3
1927	50,5	158,9	23,7	71,5	26,7
1928	61,2	184,6	27,5	59,6	23,9
1930	45,5	173,9	30,8	76,2	28,3
1931	38,0	184,5	8,8	42,5	28,1
1932	22,0	81,1	8,8	26,5	22,8

Sumber ; BPK Jawa Timur. *Verslag van den Raad Beheer den Nederlandsche Indische Spoorweg Maatschappij. 1916 – 1934*

Pengaruh beroprasinya kereta api di Kabupaten Lamongan juga memberi lapangan pekerjaan baru bagi masyarakat pribumi. Stasiun kereta api yang dibangun sebagai tempat pemberhentian kereta api dan penumpang, dimanfaatkan oleh masyarakat untuk menjual barang dagangannya kepada penumpang. Para

pedagang tersebut menjajakan barang dagangan saat kereta berhenti. Pedagang-pedagang kecil berbondong-bondong mendatangi stasiun besar dan kecil untuk menjajakan barang dagangannya yang di bawa dari kota.<sup>57</sup> Perubahan yang terjadi akibat dioperasikanya kereta api, masyarakat mulai meramaikan perdagangan antara sesama pedagang yang belum pernah terjadi kontak karena adanya kendala transportasi. Disekitar stasiun juga terbentuk pasar-pasar kecil yang aktif pada hari- hari tertentu.

Kehadiran kereta api memberi pengaruh yang baik terhadap pedagang dan para imigran yang mencari pekerjaan di kota –kota besar, namun beroprasinya kereta

<sup>56</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara.1997. *Op. Cit Hlm 74*

<sup>57</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara.1997. *Op. Cit Hlm 85*

api cenderung memberi dampak yang kurang baik terhadap transportasi tradisional yang cenderung dirugikan. Hal ini disebabkan para penumpang yang biasa menggunakan cikar dan dokar untuk melakukan perjalanan beralih menggunakan kereta api.

Dokar adalah alat transportasi yang ditarik oleh kuda. Sebelum kedatangan kereta api dokar berfungsi sebagai angkutan penumpang jarak jauh. Setelah kedatangan kereta api dokar berganti fungsi menjadi angkutan penumpang jarak pendek. Pada saat beroprasinya kereta api, dokar digunakan oleh penumpang untuk menempuh perjalanan menuju daerah pedalaman yang tidak dilintasi oleh jalur kereta api. Kebanyakan dokar beserta sainsnya mencari penumpang disekitar stasiun. Dokar dalam hal ini berperan sebagai pengantar dan penjemput penumpang kereta api yang berasal dari daerah sekitar stasiun.<sup>58</sup>

Cikar juga mengalami nasib yang sama dengan dokar, setelah kedatangan kereta api, cikar berfungsi sebagai alat angkut untuk memuat barang berupa pasir, bata, dan kerikil untuk jarak dekat. Beroprasinya kereta api di Kabupaten Lamongan membuat kedudukan angkutan tradisional semakin terbatas hanya untuk jarak dekat dan semakin sempit wilayah operasinya.

Beroprasinya kereta api di Kabupaten Lamongan juga memberikan kerugian terhadap transportasi air yaitu perahu. Perahu pribumi mengalami kerugian karena kehilangan penumpang untuk jasa angkutan penumpang. Sebelum dibangunnya kereta api jalur Utara dari Surabaya- Gundih Jawa Tengah angkutan barang dengan muatan besar masih menggunakan perahu yang melintasi aliran sungai Bengawan Solo menuju ke wilayah Jawa Tengah, setelah dibangunnya jalur tersebut angkutan barang yang bersifat massal mulai beralih ke angkutan kereta api. Hanya ada beberapa perahu yang masih difungsikan sebagai angkutan penumpang salah satunya usaha tambang sebagai sarana untuk menyebarkan sungai Bengawan Solo.<sup>59</sup>

Semakin kecil gerak jasa angkutan tradisional akibat beroprasi kereta api di Kabupaten Lamongan menyebabkan kerugian pendapatan dan ekonomi masyarakat semakin menurun. Selain dari pada itu perubahan tersebut tidak pernah diperhatikan oleh pemerintah kolonial karena kereta api yang masih menjadi angkutan yang mampu memenuhi kebutuhan kolonial dalam mengeksploitasi sumber daya alam Indonesia.

## PENUTUP

### Kesimpulan

Kabupaten Lamongan sebagai bagian wilayah Keresidenan Surabaya merupakan wilayah yang berbatasan langsung dengan wilayah Keresidenan Bojonegoro serta merupakan wilayah yang memiliki jalan/jalur strategis sebagai penghubung wilayah Jawa Timur bagian Selatan dan Utara. Jalan yang sudah digunakan sejak masa kerajaan mendorong dibangunnya jalur kereta api untuk mendorong pertumbuhan ekonomi semakin maju. Kabupaten Lamongan yang memiliki kawasan hutan yang luas serta pertanian yang maju pada masa kolonial Belanda. Untuk memaksimalkan hasil eksploitasi pada daerah tersebut pemerintah kolonial perlu membangun jalur kereta api sebagai sarana pengangkutan hasil sumber daya alam.

Sebelum beroprasinya kereta api di Kabupaten Lamongan, pengangkutan hasil alam dilakukan dengan kereta kuda dan gerobak sedangkan untuk jalur air masih memanfaatkan aliran air sungai yakni sungai Lamong dan Sungai Bengawan Solo. Masalah pengangkutan timbul karena terjadi peningkatan produksi, sama halnya pada daerah Jawa lainnya, sehingga angkutan tradisional tidak memungkinkan dan tidak dapat mengangkut dalam jumlah yang besar. Untuk mengimbangi produksi tersebut dibutuhkan sarana pengangkutan yang cepat dan dengan jumlah massal dalam proses pengangkutan.

Pengoprasiannya kereta api di Kabupaten Lamongan tujuan utamanya adalah sebagai kegiatan ekonomi yaitu untuk pengangkutan hasil perkebunan serta hasil alam yang nantinya hasil tersebut diekspor ke pasar Eropa. Pembangunan kereta api di Kabupaten Lamongan merupakan dampak dari perencanaan pemerintahan kolonial Belanda untuk memperluas jaringan kereta api sampai ke pedalaman terutama daerah yang memiliki potensi sumber daya alam. Jalur kereta api lintas Babat – Jombang merupakan jalur sebagai sarana pengangkutan hasil sumber daya alam yang nantinya akan dikirim ke Surabaya, mengingat bawasannya wilayah Jawa Timur bagian Selatan pada waktu tersebut mengalami kemajuan pesat dalam bidang perkebunan dan industri gula, untuk jalur utara yang dibangun NISM memiliki tujuan yakni memasok barang kebutuhan pedalaman yang didatangkan dari kota.

Beroprasinya kereta api memberi dampak yang baik bagi penduduk pribumi Kabupaten Lamongan diantara dimudahkannya lalu lintas orang dalam menempuh perjalanan jarak jauh, terbukanya lapangan pekerjaan baru, selain dari pada itu dalam memajukan perjalanan ke wilayah kota untuk mencari pekerjaan pada musim kemarau memudahkan masyarakat untuk mendapatkan penghasilan tambahan yang sebelumnya

<sup>58</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara.1997. *Op. Cit Hlm 86*

<sup>59</sup> Memori Residen Gersik, W. C. Horninge. 2 November 1930. *Op. Cit hlm XL*

pada musim tanam pekerjaan masyarakat hanya bercocok tanam.

### Saran

Masa Pemerintahan kolonial merupakan masa yang pahit bagi bangsa Indonesia karena pengeksploitasian terhadap sumber daya alam serta sumber daya manusia kesemuanya hanya diperuntukan untuk kepentingan negeri Belanda. Sedangkan, bangsa Indonesia yang memiliki tanah serta kekayaannya hanya dijadikan kuli bagi bangsa penjajah dan hanya memperoleh sebagian kecil dari keuntungan yang diperoleh pemerintahan kolonial. Namun, disisi lain ketika bangsa Indonesia meperoleh kemerdekaanya dari negeri Belanda sedikit banyak pemerintahan kolonial telah meninggalkan kekayaan dan bangunan untuk dapat kembali dimanfaatkan oleh bangsa Indonesia.

Pada abad ke -19 yang dimana puncak eksploitasi kekayaan alam Indonesia secara besar – besaran dibawa dan diperdagangkan ke negara Eropa oleh pemerintahan Kolonial. Membawa dampak besar terhadap pembangunan sarana eksploitasi dan pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Salah satunya sarana yang dibangun oleh pemerintahan kolonial yakni kereta api. Kereta api memiliki peranan penting dalam rangka pengangkutan dalam jumlah yang massal dari wilayah pedalaman menuju pelabuhan yang siap dibawa ke Eropa untuk diperdagangkan. Dengan adanya kereta api tersebut peningkatan pendapatan pemerintahan kolonial meningkat dengan pesat.

Sekilas menengok kembali dalam catatan sejarah kereta api tentunya perlu menjadi catatan penting terkait pembangunan kereta api Indonesia pada saat ini, sebagai sarana transportasi yang diperntukan untuk kepentingan peningkatan ekonomi dan kemakmuran bangsa Indonesia. Penelitian mengenai Perkembangan transportasi kereta api di Kabupaten Lamongan masih dapat dikatakan kurang. Data dan hasil penalaran yang sangat terbatas menjadikan penelitian ini jauh dari kata sempurna, sehingga diharapkan di kesempatan yang akan datang penelitian lebih lanjut mengenai perkembangan transportasi kereta api di Kabupaten Lamongan dapat dikembangkan dengan konsepsi yang lebih matang. Sehingga pengetahuan yang didapatkanpun dapat memberikan kontribusi yang lebih besar bagi masyarakat pada umumnya.

### DAFTAR PUSTAKA

#### Arsip

- ANRI. *Kolonial Verlag Nogmaals de Babat- Djombang Stoomtram- Maatschapij (BDSM). 1919.*  
 ANRI. *Bijlagen, Overeenkomst Met De Babat – Djombang St. Mij. En Wijsinging En Verh. 1916.*  
 ANRI. *Bestelt Une Gedrukten. Staatspoorwagen.*

- ANRI. *Tijdschrift Voor Nederlandsch Indie. Door P. Bleeker. 1847 dan 1850.*  
 ANRI. *Tijdschrift Voor Nijverheid En Landbouw In Nederlandsch Indie. 1868 dan 1871.*  
 ANRI. *Aardrijkskundig En Statistisch Woordenboek Van Nederlandsch Indie. 1969. Vol I, Vol II, Vol III. Prof. P.J. Veth.*  
 ANRI. *Staasblad Van Nederlandsch Indie. No. 110. 1858 – 1930.*  
 ANRI. *Verslag van bestuur en staat van Nederlandsch-Indië 1867-1875.*  
 BPK Jawa Timur. *De Provinciale Verordeninggen Van Oost Java. 1930.*  
 BPK Jawa Timur. *Verlag Over Den Landbouw. 1884-1911.*  
 BPK Jawa Timur. *Verslag van den Raad Beheer den Nederlandsche Indische Spoorweg Maatschappij. 1916 – 1934.*  
 BPK Jawa Timur. *Bevolking Statistiek Van Java. 1870.*  
 DELPHER. *. De Inagure 1900-1930.*

#### Jurnal

- Basundoro, Purnawan. 2008. *Dinamika Pengangkutan Di Banyumas Pada Era Modernisasi Transportasi Pada Awal Abad Ke 20.* Jurnal Humaniora. Vol 20,

#### Buku

- Agus, Salim. 2002. *Perubahan Sosial; Sketsa Teori dan Refleksi Metodologi Kasus Indonesia,* Yogyakarta: Tiara Wacana  
 Aminuddin Kasdi. 2008. *Memahami Sejarah.* Surabaya: Unesa University Press.  
 Arsip Nasional Republik Indonesia penerbit sumber-sumber sejarah No. 10, *Memori Serah Terima Jabatan (Jawa Timur dan Tanah Kerajaan) 1921 – 1930.* ANRI. Jakarta. 1978  
 Edward. K, Morlok. 1984. *Pengantarr Teknis dan Perencanaan Transportasi (Sebuah Terjemahan).* Jakarta. Erlangga  
 Jan Bremen. 1997. *Menjinakkan Sang Kuli : Politik Kolonial Pada Awal Abad ke 20.* Jakarta : PT Pustaka Utama Grafiti.  
 Kamaludin, Rustian. 2003. *Ekonomi Trasportasi (Karateristik, Teori, Kebijakan)..* Jakarta. PT Ghalia Indonesia.  
 Nasution. 2008. *Ekonomi Surabaya Pada Masa Kolonial 1830- 1930.* Surabaya. Pustaka Intelektual  
 Nugroho Notosusanto. 1978. *Masalah Penelitian Sejarah Kontemporer.* Jakarta. Idayu Press  
 Tim Peneliti dan penyusun Buku Pemerintah Kabupaten Daerah Tingkat II Lamongan. 1994. *Lamongan: Memayu Raharjaning Praja.* Lamongan. Badan Perpustakaan dan Arsip Daerah Kabupaten Lamongan.  
 Tim Telaga Bakti Nusantara. 1997. *Sejarah Perkeretapian Indonesia Jilid 1.* Bandung. CV. Angkasa.  
 Yati, Nurhayati. 2014. *Sejarah Kereta Api Indonesia.* Kleten. CV. Rizki Mandiri