

## PERAN JALUR KERETA API DI KABUPATEN JOMBANG DALAM PERKEMBANGAN SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT TAHUN 1895 – 1929

**Muhammad Rifki**

Jurusan Pendidikan Sejarah  
Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum  
Universitas Negeri Surabaya  
Email : Muhammadrifki.19002@mhs.unesa.ac.id

**Eko satriya hermawan**

S-1 Jurusan Pendidikan Sejarah  
Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum  
Universitas Negeri Surabaya  
Email : ekohermawan@unesa.ac.id

### Abstrak

Penelitian ini dilatarbelakangi oleh kondisi sulit yang dihadapi masyarakat Kabupaten Jombang pada periode 1895-1929 akibat kebijakan tanam paksa dan infrastruktur transportasi yang tidak memadai. Kebijakan tanam paksa memaksa petani Jawa untuk menanam tanaman dagang yang diekspor ke pasar dunia, namun infrastruktur transportasi yang terbatas menyulitkan pengangkutan hasil produksi ke pelabuhan atau pusat perdagangan. Keterbatasan daya angkut, keterlambatan komoditas, serta risiko busuk dan berjamur menjadi hambatan utama dalam pertumbuhan ekonomi dan perdagangan di wilayah tersebut. Dalam konteks tersebut, penelitian ini memfokuskan pada dua pertanyaan pokok. Pertama, bagaimana proses pembangunan jalur kereta api di Kabupaten Jombang terjadi? Kedua, apa dampak sosial ekonomi yang diakibatkan oleh pembangunan jalur kereta api tersebut pada rentang waktu 1895-1929? Dengan menyoroti jalur-jalur utama seperti Surabaya-Semboeng-Madiun, Mojokerto Kali-Mojoagung, Kediri-Jombang, Babad-Jombang, dan Krian-Ploso-Kertosono yang dibangun oleh perusahaan-perusahaan seperti *Staatsspoorwagen*, *Oost-Java Stoomtram Maatschappij*, *Kediri Stoomtram Maatschappij*, *Babat-Djombang Stroomtram Maatchappij*, dan *Staatssporwegen en Tramwegen*, penelitian ini bertujuan untuk mengungkap dinamika pembangunan tersebut. Metodologi penelitian sejarah digunakan sebagai kerangka kerja utama, melibatkan beberapa tahap esensial. Identifikasi sumber (*Heuristik*), Verifikasi dan kritik sumber, Interpretasi sumber dan penulisan sejarah (*Historiografi*) Hasil penelitian menegaskan dampak positif, baik ekonomi maupun sosial, dari kehadiran jalur kereta api di Kabupaten Jombang.

**Kata kunci:** Jalur kereta api, Kabupaten Jombang, Dampak sosial ekonomi.

Universitas Negeri Surabaya

### Abstrack

*This research was motivated by the difficult conditions faced by the people of Jombang Regency in the period 1895-1929 due to forced cultivation policies and inadequate transportation infrastructure. The forced cultivation policy forced Javanese farmers to grow cash crops that were exported to world markets, but limited transportation infrastructure made it difficult to transport produce to ports or trade centers. Limited transport capacity, commodity delays, and the risk of rot and mold are the main obstacles to economic growth and trade in the region. In this context, this research focuses on two main questions. First, how did the process of building the railway line in Jombang Regency occur? Second, what were the socio-economic impacts caused by the construction of the railroad during the period 1895-1929? By highlighting the main routes such as Surabaya-Semboeng-Madiun, Mojokerto Kali-Mojoagung, Kediri-Jombang, Babad-Jombang, and Krian-Ploso-Kertosono which were built by companies such as Staatsspoorwagen, Oost-Java Stoomtram Maatschappij, Kediri Stoomtram Maatschappij ,*

*Babat–Djombang Stroomtram Maatchappij, and Staatssporwegen en Tramwegen, this research aims to reveal the dynamics of this development. Historical research methodology is used as the main framework, involving several essential stages. Identification of sources (Heuristics), Verification and criticism of sources, Interpretation of sources and writing of history (Historiography) The results of the research confirm the positive impact, both economic and social, of the presence of the railway line in Jombang Regency.*

**Key words:** *Railway line, Jombang Regency, Socio-economic impact.*



## PENDAHULUAN

Kebijakan tanam paksa mengalami kendala dalam pertumbuhan ekonomi akibat infrastruktur transportasi yang kurang memadai. Kebijakan tersebut mewajibkan para petani di Jawa untuk menanam tanaman dagang yang diekspor ke pasar dunia. Kebijakan ini juga memerlukan infrastruktur untuk mengangkut hasil produksi dari daerah produksi ke pelabuhan atau pusat perdagangan. Namun, terdapat kendala keterbatasan daya angkut, keterlambatan komoditas menuju lokasi tujuan, hingga resiko busuk dan berjamur menjadi penghambat pertumbuhan ekonomi dan perdagangan pada saat itu.<sup>1</sup>

Kebutuhan akan transportasi yang efisien untuk mengirimkan barang dalam jumlah besar muncul pada awal tahun 1860. Salah satu pengusaha perkebunan bernama W. Poolman dan rekan-rekannya mengajukan proposal konsesi kereta api yang mencakup rute Semarang-Yogyakarta pada tahun 1860.<sup>2</sup> Hingga akhirnya jalur kereta api pertama di Hindia Belanda resmi berjalan pada tanggal 10 Agustus 1867, menghubungkan stasiun Semarang dengan halte Tanggung.<sup>3</sup> Pengadaan transportasi yang efisien ini pun berlanjut ke daerah-daerah yang lain termasuk di Jawa Timur.

Pembangunan jalur kereta api milik pemerintah di Jawa Timur memberikan pengaruh pada Sektor investasi swasta. perusahaan kereta api negara, *Staatsporwegen*, menginisiasi dan menyelesaikan pembangunan jalur kereta api yang menghubungkan Surabaya-Pasuruan-Malang di Jawa Timur pada 1879.<sup>4</sup> Keuntungan yang di peroleh perusahaan tersebut memberi pandangan kepada pihak swasta untuk menanamkan modal mereka dalam kegiatan jasa angkutan kereta api.<sup>5</sup> Hal ini menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur yang dilakukan

oleh pemerintah dapat memicu pertumbuhan investasi swasta di sektor transportasi.

Kabupaten Jombang menjadi wilayah yang startegis dalam perdagangan. Sistem pemerintahan pada akhir abad ke 19 menempatkan Jombang dalam satu wilayah *afdeling* dengan Mojokerto di bawah Karesidenan Surabaya.<sup>6</sup> Hal ini membuka peluang untuk berkembangnya perdagangan dan industri di wilayah tersebut, serta memungkinkan masyarakat untuk bepergian ke kota-kota lain untuk bekerja atau berdagang. Pembangunan Jalur kereta api di Jombang memiliki korelasi yang kuat dengan perkembangan sosial dan ekonomi. Selain memungkinkan transportasi menjadi lebih efisien, pembangunan jalur tersebut juga membuka kesempatan baru bagi sektor perdagangan dan industri.

Dahulu Jombang banyak dilalui oleh jalur kereta api dari seluruh penjuru mata angin. Seperti jalur Surabaya-sembong-madiun pada tahun 1881 oleh *Staatspoorwagen (SS)*<sup>7</sup>, jalur Mojokerto kali-Mojoagung pada tahun 1889 oleh *Oost-Java Stoomtram Maatschappij (OJS)*<sup>8</sup>, jalur Kediri-Jombang pada tahun 1897 oleh *Kediri Stoomtram Maatschappij (KSM)*, jalur Babad-Jombang pada tahun 1899 oleh *Babat – Djombang Stroomtram Maatchappij (BDSM)*<sup>9</sup>, jalur Krian – Ploso- kertosono pada tahun 1912 oleh *Staatsporwegen en Tramwegen (SS en Tr)*.<sup>10</sup> Hal ini membuat Jombang memiliki sejarah panjang sebagai pusat transportasi kereta api, dengan berbagai jalur yang melaluinya serta dibangun oleh berbagai perusahaan pada berbagai tahun dari 1882 hingga 1912.

Pembangunan jalur kereta api di Kabupaten Jombang juga membawa dampak positif bagi perkembangan sosial di masyarakat. Jalur kereta api juga memudahkan

<sup>1</sup> Kartum Setiawan, *Kereta Api di Jakarta : dari Zaman Belanda Hingga Reformasi*, (Jakarta:Kompas, 2021), hlm. 4.

<sup>2</sup> Ella Ubaidi, *Selayang Pandang Sejarah Perkeretaapian Indonesia 1867-2014*, (Bandung: Kereta Api Indonesia, 2015), hlm. 56.

<sup>3</sup> *Ibid.*, Hlm.69.

<sup>4</sup> *Ibid.*, Hlm.66.

<sup>5</sup> Jan Breman, *Menjinakan Sang Kuli : Politik Kolonial pada Awal Abad ke 20*, (Jakarta:PT Pustaka Utama Grafiti,1997), hlm. 26.

<sup>6</sup> Ananta Dharma Kusuma, *Perkembangan Kota Jombang masa kepemimpinan R.A.A. Soeroadiningrat 1910-1930*, (Jombang:Universitas Negeri Malang,2022)

<sup>7</sup> J Van Boekh . & Drukkerij , 1895, *Statistiek van het vervoer op de spoorwegen en stoomtramwegen in Nederlandsch-Indië*, The University of Chicago library, hal. 133.

<sup>8</sup> J Van Boekh,1914, *Verlag : Oost-Java Stoomtram Maatschappij (OJS)*, No 6, hal.4.

<sup>9</sup> Indra Krishnamurti, 2004, *Railway and tramway companies in Java, Madura and Sumatra*. History of Railways in Indonesia, Hal 2.

<sup>10</sup> *Staatsblad van nederlandsch-indië*, 1918, No. 345. (Badan Pembinaan Hukum Nasional.com)

akses masyarakat untuk berpergian dari dan menuju luar kota, sehingga membuka kesempatan bagi pertumbuhan ekonomi dan menciptakan lapangan kerja di Kabupaten Jombang. Surat kabar *De Locomotief* (1903) Mengabarkan jika masyarakat menganggap trem uap menjadi lebih baik karena gerbongnya lapang, nyaman, dan rapi.<sup>11</sup> Hal ini menunjukkan bahwa jalur kereta api memiliki manfaat yang signifikan bagi kehidupan masyarakat Kabupaten Jombang pada masa tersebut.

## METODE PENELITIAN

Metodologi penelitian sejarah merupakan sebuah pendekatan yang digunakan untuk mempelajari sejarah melalui pengumpulan, analisis, dan interpretasi sumber-sumber sejarah yang ada. Pada dasarnya, metodologi penelitian sejarah terdiri dari beberapa tahap seperti identifikasi sumber, kritik sumber, interpretasi sumber, dan penulisan sejarah. Dengan menerapkan metodologi penelitian sejarah yang sistematis dan akurat, para sejarawan dapat memperoleh pemahaman yang lebih baik tentang sejarah dan menghasilkan narasi sejarah yang objektif dan akurat bagi masyarakat.

Adapun tahapan dalam penelitian sejarah, antara lain sebagai berikut:

### 1. Heuristik

Pada tahap heuristik, peneliti melakukan pencarian dan penemuan sumber yang dibutuhkan dalam penelitian sejarah. Kesuksesan pencarian ini tergantung pada pengetahuan dan keterampilan teknis penelusuran sumber yang dimiliki oleh peneliti. Sumber-sumber seperti buku, majalah, dan arsip dapat ditemukan di perpustakaan dan kantor arsip. Meskipun langkah heuristik telah dilakukan, belum berhasil menemukan sumber primer yang memuaskan karena pencarian membutuhkan waktu yang lebih lama. Namun, beberapa sumber arsip seperti koran *De Locomotief* (1903)<sup>12</sup>, *Soerabaijasch*

*Handelsblad* (1895)<sup>13</sup>, dan *Nieuws van den Dag voor Nederlandsch-Indië* (1910)<sup>14</sup> yang sesuai dengan temporal dan spasial penelitian telah ditemukan melalui website [www.Delpher.com](http://www.Delpher.com) yang menyediakan pencarian surat kabar sezaman.

### 2. Verifikasi & Kritik

Tahap kedua adalah verifikasi dan kritik terhadap sumber yang digunakan. Pemilihan sumber dalam penulisan sejarah ilmiah tidak bisa dilakukan secara sembarangan, tetapi harus melewati penilaian yang dilakukan melalui kritik eksternal dan kritik internal. Kritik eksternal dilakukan untuk memeriksa otentisitas, asli, turunan, palsu, serta relevansi dari suatu sumber. Sementara itu, kritik internal digunakan untuk menguji isi atau kandungan sumber untuk memastikan bahwa data yang diambil dari sumber tersebut dapat dijadikan fakta yang benar.

Tahap kritik eksternal sangat penting dalam penelitian, di mana penulis harus mengevaluasi sumber-sumber primer yang diperoleh dari pihak luar. Dalam penelitian yang dilakukan, penulis berhasil menemukan sebagian besar sumber primer yang sesuai dengan rentang waktu penelitian, yaitu antara 1895 hingga 1929. Walaupun jumlah sumber yang ditemukan masih dirasa kurang memuaskan, namun isi dari sumber-sumber tersebut masih dapat dianalisis secara mendalam. Dalam tahap ini, penulis berusaha untuk mengumpulkan data yang akurat dan relevan yang akan digunakan sebagai bahan analisis dalam penelitian. Penulis harus memastikan bahwa sumber-sumber yang digunakan dalam penelitian

<sup>11</sup> "Uit Surabaya" dalam *De Locomotief*, 1 Mei 1903.

<sup>12</sup> Surat kabar dari Surabaya dalam Koran *De Locomotief* mengabarkan jika pentingnya sarana transportasi kereta api di lintas

kediri-jombang dalam mengangkut orang dan komoditas gula, *De Locomotief*, *Op. Cit.*,

<sup>13</sup> Surat kabar *Soerabaijasch Handelsblad* mengabarkan jika terjadi penurunan tarif kereta api untuk gula oleh pemerintah, *Soerabaijasch Handelsblad*, 1 Mei 1905.

<sup>14</sup> *Nieuws van den Dag voor Nederlandsch-Indië* Mengabarkan jika terjadi permasalahan sosial yang ditimbulkan baik dalam perjalanan kereta api maupun lingkungan stasiun., *Nieuws van den Dag voor Nederlandsch-Indië*, 29 Juli 1916.

benar-benar akurat dan relevan, sehingga dapat memberikan hasil penelitian yang valid dan terpercaya.

Sementara itu, pada tahap kritik internal penulis menemukan bahwa sumber-sumber tertulis yang ditemukan menggunakan bahasa Belanda sebagai bahasa tulisan. Hal ini tidak mengherankan karena pada masa itu Indonesia masih berada di bawah pemerintahan kolonial Belanda, sehingga bahasa Belanda digunakan sebagai bahasa administrasi dan pengantar dalam berbagai dokumentasi resmi. Kondisi ini juga sejalan dengan keadaan pada masa awal pembangunan sarana transportasi kereta api di Kabupaten Jombang pada tahun 1895, di mana proyek tersebut diinisiasi dan dikelola oleh pihak swasta Belanda. Dalam tahap ini, penulis harus memahami bahasa dan konteks sosial yang terdapat pada sumber-sumber tertulis tersebut agar dapat memperoleh informasi yang akurat dan relevan dalam penelitiannya. Penulis harus memahami dengan baik bahasa Belanda dan konteks sosial pada masa itu untuk memastikan bahwa data yang diambil dari sumber-sumber tersebut dapat dijadikan fakta yang benar dan akurat dalam penelitiannya.

### 3. Interpretasi

Tahap ketiga dalam penulisan sejarah ilmiah adalah interpretasi. Setelah fakta yang cukup memadai telah ditemukan dan dibahas untuk mengungkap dan memecahkan masalah yang diteliti, maka dilakukan interpretasi. Interpretasi yaitu penafsiran makna fakta dan hubungan antara satu fakta dengan fakta lainnya. Interpretasi harus dilandasi oleh sikap obyektif, dan jika terdapat hal-hal yang bersifat subyektif, maka penafsiran tersebut haruslah bersifat subyektif rasional dan tidak terpengaruh oleh faktor emosional.

Rekonstruksi peristiwa sejarah harus menghasilkan kisah yang akurat atau mendekati kebenaran. Dalam

konteks penelitian mengenai perkembangan sosial-ekonomi di Kabupaten Jombang melalui pengembangan sarana transportasi kereta api, penulis mencoba merangkai rangkaian cerita dengan menggunakan data dari berbagai sumber, seperti buku, koran, skripsi, wawancara, dan artikel yang terkait dengan tema penelitian. Hal ini dilakukan untuk membantu penulis melakukan interpretasi terhadap fakta-fakta yang telah dikumpulkan dan mendukung tujuan penelitian.

### 4. Historiografi

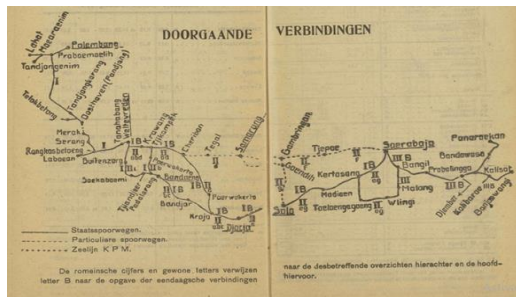
Historiografi adalah tahapan terakhir dalam penulisan sejarah setelah pengumpulan sumber, kritik eksternal dan internal, serta interpretasi. Hasil interpretasi akan disusun dan disajikan dalam bentuk narasi sejarah. Historiografi dapat membantu memperbaiki atau mengoreksi pandangan yang salah tentang sejarah serta memberikan pandangan yang lebih kritis dan multidimensional. Kemudian dapat menjadi inspirasi dalam merumuskan kebijakan atau pengambilan keputusan di masa depan.

## HASIL PEMBAHASAN

### A. Awal pembangunan jalur kereta api di kabupaten Jombang

Pembangunan jalur kereta api yang dilakukan oleh perusahaan *Staatsspoorwagen* (SS) menjadi yang pertama dibangun di kabupaten jombang. Untuk memfasilitasi pengiriman produk pertanian di wilayah antara Surabaya dan Solo, diperlukan sistem transportasi yang terkoordinasi, khususnya dalam hal jalur kereta api. Pada tahun 1873, pemerintah Hindia Belanda mengeluarkan konsesi konstruksi jalur kereta api untuk menghubungkan Surabaya ke Solo dan Madiun ke

Ponorogo.<sup>15</sup> Proyek pembangunan ini diawali oleh perusahaan kereta api milik pemerintah Hindia Belanda, yaitu *Staatsspoorwegen* (SS).



**Gambar 1.1** Peta Jalur kereta api yang dimiliki *Staatsspoorwegen* pada tahun 1935

Sumber dokumen : *Colonial architecture & town plannin : Verkorte namen der spoor en tramwegdiensten*

Memiliki nama lengkap yakni *Staatsspoor en Tramwegen in Nederlandsch-Indië* (SS en T) yang merupakan Perusahaan Jalur Kereta Api Negara dan Jalur Trem di Hindia Belanda dari tahun 1875–1950. Sampai dengan tahun 1897 *Staatsspoorwegen* telah memiliki jalur kereta api sepanjang 2.000 Km. Ditahun 1881 *Staatsspoorwegen* membuka 2 jalur yang melintasi kabupaten jombang, yakni segmen jalur Modjokerto - Semboeng dengan panjang jalur 32 Km dibuka pada 27 Februari 1881 dan jalur Semboeng Kertosono dengan panjang jalur 7 Km dibuka pada 25 Juni 1881.<sup>16</sup> peran *Staatsspoorwegen* dalam menghubungkan berbagai daerah menjadi dasar penting untuk pengembangan transportasi kereta api di Hindia, Khususnya di kabupaten Jombang.

Stasiun semboeng menjadi stasiun pertama di kabupaten jombang. Stasiun ini merupakan stasiun milik *Staatsspoorwegen* yang selesai

dibangun pada tahun 1880an. Stasiun ini juga termasuk dalam proyek *Oosterlijnen* atau *State Railway Eastern Lines* (Lintas timur) dengan panjang lintasan jalur sepanjang 64 Km pada segmen jalur Stasiun Sidoarjo hingga Stasiun Semboeng Jombang.<sup>17</sup> Secara keseluruhan, Stasiun Semboeng adalah stasiun kereta api bersejarah yang menjadi titik awal penting di Kabupaten Jombang, Indonesia, dan merupakan bagian dari proyek kereta api regional yang penting pada masanya.

Setelahnya ditahun 1889 terdapat pembangunan jalur kereta api di wilayah jombang bagian timur, tepatnya terdapat di wilayah Mojoagung. Pembangunan jalur ini di prakarsai oleh *Oost-Java Stoomtram Maatschappij* (OJS). Diawali dari pembangunan jalur Modjokerto kali menuju wilayah modjoagung dengan panjang lintasan jalur sepanjang 17.2 Km. Disusul pembukaan jalur berikutnya yakni jalur modjoagung hingga wilayah ngoro jombang dengan Panjang lintasan jalur sepanjang 16.8 Km.<sup>18</sup> Total sepanjang 34 Km panjang lintasan jalur yang dibangun oleh *Oost-Java Stoomtram Maatschappij* (OJS). Pembangunan jalur kereta api ini merupakan bagian dari upaya untuk mengembangkan infrastruktur transportasi kereta api di Jombang bagian timur.

Wilayah Mojoagung dan ngoro di kabupaten jombang menjadi wilayah penting untuk dikembangkan oleh *Oost-Java Stoomtram Maatschappij* (OJS) pada tahun 1890an. Pembukaan jalur pada segmen Modjokerto-Modjoagung resmi dibuka pada tanggal 1 oktober 1899 dengan dasar legalitas *Gouvernements Besluit* 11 Mei 1887 No. 8/c dan tidak berselang lama pembukaan jalur pada segmen modjoagung-ngoro pada tanggal 1

<sup>15</sup> Pincoffs, L. Dkk, 1873, *Spoorwegen op Java. Rotterdam: Commissie voor de Spoorwegen op Java.*

<sup>16</sup> Jav Boekh & Drukkerij, *Op. Cit.*

<sup>17</sup> Budiarto Eko Kusumo, 2017, *The Story of Indonesian Heritage :Stasiun Kereta Api Sembung*, hal. 1.

<sup>18</sup> J Van Boekh, *Op. cit.*

januari 1890 dengan dasar legalitas. Pembukaan jalur-jalur ini secara resmi didukung oleh persetujuan pemerintah dan berkontribusi pada peningkatan konektivitas dan mobilitas di wilayah tersebut.

Menjadi inisiatif pertama dari sebuah perusahaan trem swasta di Jawa Timur, *Oost-Java Stoomtram Maatschappij* (OJS) memulai operasi bisnis trem uap di beberapa daerah, termasuk Kota Surabaya, Kabupaten Sidoarjo, Kabupaten Mojokerto, Kota Mojokerto, dan Kabupaten Jombang. Dengan jaringan rel trem sepanjang 107 kilometer yang dibangun oleh OJS. Perusahaan ini diberikan izin oleh Pemerintah Kolonial Hindia Belanda pada tahun 1886.<sup>19</sup> OJS membangun jalur trem uap di sekitar kawasan industri di wilayah Surabaya dan Sidoarjo. Pada awalnya, perusahaan ini memiliki tiga jalur utama, yaitu Ujung-Sepanjang-Krian, Mojokerto-Gemekan-Ngoro, dan Gemekan-Dinoyo. Secara keseluruhan, *Oost-Java Stoomtram Maatschappij* (OJS) adalah perusahaan trem swasta yang memiliki peran signifikan dalam mengembangkan layanan transportasi trem uap di wilayah Jawa Timur, dengan fokus utama pada meningkatkan konektivitas antara berbagai wilayah dan kawasan industri.

No.	Nama Stasiun	Singkatan	Letak
1.	<i>Gemekan</i>	GMK	km 8+900
2.	<i>Jatisumber</i>	JSB	Tidak diketahui
3.	<i>Jatipasar</i>	JPS	km 10+700
4.	<i>Wringinlawang</i>	WLW	Tidak diketahui
5.	<i>Trowulan</i>	TRW	km 12+400
6.	<i>Museum</i>	MU	Tidak diketahui
7.	<i>Tanggalrejo</i>	TAR	km 14+800
8.	<i>Rumah Gede</i>	RGA	Tidak diketahui
9.	<i>Mojoagung</i>	MOJ	km 16+700

1 Lintas OJS 2 Mojokerto Segmen Gemekan-Mojoagung : Diresmikan pada tanggal 1 Oktober 1889

oleh *Oost-Java Stoomtram Maatschappij*

Sumber : *Oost-Java Stoomtram Maatschappij* (1902). *Verslag der Oost-Java Stoomtram Maatschappij*. Den Haag: OJS.

No.	Nama Stasiun	Singkatan	Letak
1.	<i>Rosobo</i>	ROS	km 17+200
2.	<i>Dukusari</i>	DKS	km 19+600
3.	<i>Jatokgayam</i>	JGM	km 22+000
4.	<i>Pasar Gayam</i>	PSY	Tidak diketahui
5.	<i>Selorejo</i>	SRE	km 22+600
6.	<i>Mojojejer</i>	MJJ	km 25+300
7.	<i>Mojowangi</i>	MWI	km 26+500
8.	<i>Mojowarno Pasar</i>	MJP	km 27+100
9.	<i>Guwo</i>	GUW	km 29+400
10.	<i>Kertorejo</i>	KOJ	Tidak diketahui
11.	<i>Ngoro</i>	NRO	km 33+500

ntas OJS 2 Mojokerto Segmen Mojoagung-Ngoro : Diresmikan pada tanggal 1 Januari 1890 oleh *Oost-Java Stoomtram Maatschappij*

Sumber : *Oost-Java Stoomtram Maatschappij* (1902). *Verslag der Oost-Java Stoomtram Maatschappij*. Den Haag: OJS.

Dalam tabel 1.1 terdapat 9 stasiun halte pemberhentian pada trayek jalur Gemekan-Mojoagung dan pada tabel 1.2 terdapat terdapat 11 stasiun halte pemberhentian di trayek rel Mojoagung-Ngoro. Kedua puluh stasiun tersebut digunakan untuk menaikturunkan penumpang dan barang. Salah satu penjualan yang sering dilakukan di stasiun pemberhentian *Oost Java Stoomtram Maatschappij* jalur rel Mojoagung-Ngoro adalah bibit/benih tebu.<sup>20</sup> Dengan demikian *Oost Java Stoomtram Maatschappij* menunjukkan peran pada pembangunannya memberikan dampak positif pada sektor ekonomi di sepanjang lintas jalur modjokerto hingga ngoro jombang.

*Gouvernements Besluit* yang dikeluarkan pada tanggal 11 Mei

<sup>20</sup> Dimas Bagus Aditya, 2023, *Jalur Trem Modjoagoeng-Ngoro: pendapatan dan pengaruhnya bagi masyarakat Jombang tahun 1890- 1900*, *Historiography : Journal of Indonesian History and Education*, Vol 3 no 1, hal. 6.

<sup>19</sup> J Van Boekh, *Ibid*

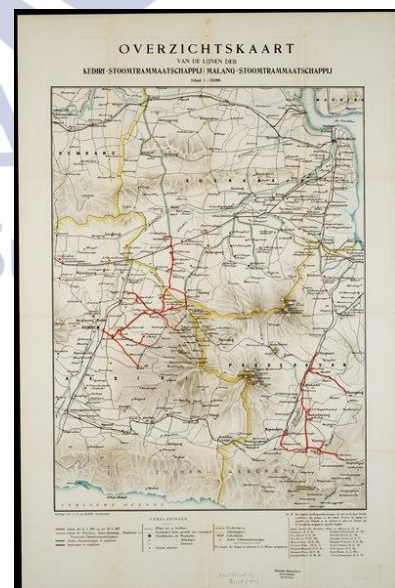
1887 No.8/c menjadi awal perizinan jalur rel Gemekan-Ngoro dengan lintas cabang Mojoagung-Ngoro. Jalur rel ini memiliki dua segmentasi jalur yaitu segmentasi Mojokerto Kota-Mojoagung dan jalur segmentasi Mojoagung-Ngoro, dengan total panjang lintasan mencapai 17 km. Terdapat 11 stasiun pemberhentian di sepanjang jalur ini, dan stasiun terakhirnya adalah Halte Stasiun Ngoro (OJS) yang terletak di Kawedanan Mojoagung. Pembangunan jalur rel Mojoagung-Ngoro juga mendatangkan manfaat bagi penduduk. Penduduk di sepanjang jalur rel Mojoagung-Ngoro seringkali menjajakan barang dagangannya berupa umbi-umbian, ketela, singkong, dan lain-lain kepada para penumpang kereta api. Selain itu, di beberapa stasiun pemberhentian terdapat pasar-pasar kecil yang hanya aktif di hari-hari tertentu, seperti Pasar Mojoagung, Pasar Gayam, dan Pasar Mojowarno. Dengan perizinan jalur rel Gemekan-Ngoro yang berawal dari *Gouvernements Besluit* tahun 1887, jalur ini telah memberikan kontribusi positif bagi masyarakat setempat, tidak hanya dalam bentuk transportasi yang lebih baik, tetapi juga dalam peluang bisnis dan aktivitas ekonomi yang bertumbuh di sepanjang jalur tersebut.

Pada tahun berikutnya selain *Oost Java Stoomtram Maatschappij* yang merupakan perusahaan kereta api swasta, muncul juga perusahaan kereta api swasta lain di Kabupaten Jombang, yaitu *Kediri Stoomtram Maatschappij* (KSM). KSM resmi berdiri pada tahun 1895 dari modal pendirian perusahaan tersebut adalah f 1.800.000 dengan segmen pembangunan jalur kereta api sepanjang 123 Km.<sup>21</sup> Perusahaan trem ini yang melayani angkutan penumpang dan hasil perkebunan yang

ada di kota Kediri menuju Jombang dan sebaliknya.

Pembangunan segmen jalur kediri – jombang ini didasari oleh kebutuhan yang tinggi oleh industri pabrik dan arus mobilisasi masyarakat setempat. pada tahun 1895 surat kabar *Soerabaijasch handelsblad* menginformasikan bahwa pemerintah Kolonial Hindia Belanda memutuskan untuk menurunkan tarif kereta api untuk proses distribusi komoditas gula, khususnya untuk daerah Madiun, Kediri, Jombang dan Bangil. Hal tersebut lah yang menjadikan pondasi awal dalam pembangunan oleh perusahaan swasta KSM.

Pembangunan segmen jalur kediri – jombang oleh Kediri Stoomtram Maatschappij juga menjadi jalur penting bagi masyarakat kedua kota tersebut. Melalui surat kabar *The lokomotief* cetakan tahun 1899 mengabarkan jika pada tahun pribumi (Tahun baru islam) *Kediri Stoomtram Maatschappij* berhasil mengangkut sebanyak 7917 orang.<sup>22</sup> Hal ini menunjukkan antusias yang tinggi dari masyarakat dalam menggunakan angkutan kereta api.



<sup>21</sup> H.B.N.B. Adam, 1976, *Inventaris van de archieven van de NV Kediri Stoomtram Maatschappij (KSM), (1894) 1895-1970; NV Malang Stoomtram Maatschappij (MS), (1894) 1896-1970*. Nationaal Archief, hal. 7.

<sup>22</sup> De Locomotief, 1899, *Kediri Stoomtram Maatschappij*.



**Gambar 1.2** *Overzichtskaart van de lijnenderKedristoomtrammaatschappij* (Peta jaringan rel Kediri Stoomtram Maatschappij dan sekitar)

Sumber dokumen :*The Koninklijk Instituut voor de Tropen*

Segmen jalur kediri – jombang Jalur ini merupakan jalur lintas utama bagi Kediri-stoomtrammaatschappij dengan Stasiun Pare sebagai pusat dari aktivitas jalur ini. Pada masa awal pembangunan, jalur ini dimulai dari Stasiun Jombang Kota hingga Stasiun Kediri KSM. Dalam melayani penumpang dan pabrik gula, KSM biasanya mengoperasikan kereta campuran yang mengangkut baik barang maupun penumpang dalam satu rangkaian, yang ditarik oleh lokomotif uap kelas B dan C. KSM melayani 7 trayek perjalanan, seperti Pare-Papar, Pare-Konto, Pare-Kepung, Pulorejo Kandangan, Gurah-Kawarasan, dan Kediri-Wates, dengan masing-masing trayek dilayani oleh 5 kereta. Sementara untuk rute Jombang-Pare-Kediri, terdapat 5 kereta ekspres dan 3 kereta reguler.<sup>23</sup> Kehadiran perusahaan kereta api di wilayah Jombang hingga Kediri ini memiliki berbagai dampak signifikan pada perkembangan wilayah tersebut. Pertumbuhan kantor, stasiun, dan halte di sepanjang jalur Kediri-Pare-Jombang telah memengaruhi perkembangan sosial. Kemajuan teknologi transportasi juga telah mendorong modernisasi dan industrialisasi dalam pembangunan ekonomi masyarakat.

*Kediri-stoomtrammaatschappij*, pada masa pembangunannya, mengukuhkan jalur kereta api yang menghubungkan beberapa kota penting di Jawa Timur. Pada tanggal 7 Januari 1897, segmen jalur Djombang ss – Pare sepanjang 25.7 Km secara resmi dibuka, diikuti dengan pembukaan

jalur Pare – Kediri (23.9 Km) dan Kediri – Wates (23.9 Km) pada tanggal 8 Mei 1897. Jalur ini tidak hanya mencakup kota besar, tetapi juga menyatukan desa-desa kecil seperti Pare – Papar (15.6Km) dan Pare – Kentjong (4.4 Km), yang masing-masing dibuka pada tanggal 1 Januari 1898 dan 1 Juni 1898. Pembangunan tersebut terus berlanjut hingga mencakup jalur kecil seperti Djombang Paser – Passer (0.6 Km) yang dibuka pada 13 Juli 1898, Pare-ka-poeng (12.4 Km) pada 30 Agustus 1898, Poeloredjo-ngoro (5.7 Km) pada 7 Desember 1898, serta jalur Kentjong – Kandangan (5.8 Km) dan Ngoro – Kandangan (7.3 Km) yang resmi dibuka pada 12 Mei 1899 dan 19 Desember 1899.

No.	Segmen jalur	Panjang lintasan	Resmi dibuka
1.	Djombang ss - Pare	25.7 Km	7 Januari 1897
2.	Pare – kediri	23.9 Km	Tidak diketahui
3.	Kediri - wates	18.7 Km	8 Mei 1897
4.	Pare – Papar	15.6Km	Tidak diketahui
5.	Djombang ss - Djombang Kota	2.8 Km	1 Januari 1898
6.	Pare - Kentjong	4.4 Km	1 Juni 1898
7.	Djombang Paser - Passer	0.6 Km	13 Juli 1898
8.	Pare – Kapoeng	12.4 Km	30 Agustus 1898
9.	Poeloredjo-ngoro	5.7 Km	7 Desember 1898
10.	Kentjong - Kandangan	5.8 Km	12 Mei 1899
11.	Ngoro - Kandangan	7.3 Km	19 Desember 1899

kaan lintas jalur Kediri-stoomtrammaatschappij

Sumber : *Korte geschiedenis der Nederlandsch-Indische spoor- en tramwegen*

Penelitian dengan judul "peran jalur kereta api di kabupaten jombang dalam perkembangan sosial ekonomi masyarakat tahun 1895 – 1929" membawa fokus pada dampak sosial ekonomi dari pembangunan jalur kereta api oleh *Kediri-Stoomtrammaatschappij* di Kabupaten Jombang. Periode waktu yang diselidiki, antara tahun 1895 hingga

<sup>23</sup> Hafid Rofi Pradana, 2018, *Perkembangan Kediri Stoomtram Maatschappij pada tahun 1895 – 1930*, e-Journal Pendidikan Sejarah, Volume 6, No. 2 hal. 210.

1929, mencakup fase awal pengembangan kereta api di Jawa Timur. Dengan membuka jalur kereta api yang menghubungkan berbagai kota dan desa, pembangunan ini diyakini memberikan kontribusi signifikan terhadap perkembangan ekonomi masyarakat setempat. Jalur kereta api mempermudah transportasi barang dan orang, membuka peluang baru untuk perdagangan, serta meningkatkan konektivitas antar wilayah. Penelitian ini bertujuan untuk mengungkap bagaimana peran infrastruktur transportasi seperti jalur kereta api memainkan peran penting dalam mengubah lanskap sosial dan ekonomi Kabupaten Jombang selama periode tersebut.

Pembangunan jalur *Kediri-stoomtrammaatschappij* dilakukan secara bertahap. Dimulai peresmian awal di tanggal 7 Januari 1897 dengan segmen jalur Djombang ss – Pare dan peresmian terakhir oleh KSM pada tanggal 19 Desember 1899 dengan segmen jalur Ngoro – Kandangan.<sup>24</sup> Konsesi KSM atas jalur ini tertera dalam *Gouvernements Besluit* 31 Desember 1894 No. 42 serta tercatat dalam *Bijblad* 5110, dengan demikian total jalur keseluruhan jalur yang dimiliki oleh *Kediri-stoomtrammaatschappij* adalah 122,9 Km.



**Gambar 1.3** Peta jalur kereta api khusus wilayah Jawa Timur dan garis merah merupakan lintasan *Babat-*

*Djombang Stoomtram Maatschappij* (BDSM).

Sumber dokumen : *The collections of the House of Representatives over heid.nl : Overeenkomst met de Babat-Djombang St.-Mij. en wijziging en veih. begroting van uitgaven van Ned.-Indië voor*

Setahun setelah berdirinya *Kediri-stoomtrammaatschappij*, pada wilayah utara kabupaten Jombang yang menghubungkan dengan kabupaten Lamongan berdirilah perusahaan *Babat-Djombang Stoomtram Maatschappij* (BDSM). *Babat-Djombang Stoomtram Maatschappij* resmi berdiri 14 Mei 1896 yang dicatatkan pada bersluit pertama dengan segmen jalur pembangunan yakni melalui Dolok, Kaboeh, Ngimbang, Bloeloek hingga Babat.<sup>25</sup> dengan demikian akses menuju Jombang kota dengan wilayah utara dapat terhubung.

No.	Segmen jalur	Panjang lintasan	Resmi dibuka
1.	Djombang kota - dolok	8.5 Km	16 Agustus 1899
2.	Dolok-Ploso	1.1 Km	24 Desember 1889
3.	Ploso-Kabuh	6.3 Km	1 Januari 1900
4.	Kabuh-ngimbang	16.3 Km	17 Mei 1900
5.	Ngimbang-Bluluk	10.3 Km	18 Juni 1901
6.	Bluluk - Dradah	9.3 Km	1 Januari 1902
7.	Dradah - Babat	16.5 Km	17 Agustus 1902

Pembukaan lintas jalur *Babat-Djombang Stoomtram Maatschappij*

Sumber : *Gedenkboek samengesteld ter gelegenheid van het Vijf en Twintig-Jarig Bestaan der Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij.*

Pembangunan segmen jalur lintas Jombang utara hingga babad Lamongan oleh *Babat-Djombang Stoomtram Maatschappij* juga dilakukan secara bertahap.

<sup>24</sup>. S. A. Reitsma, 1928, *Korte geschiedenis der Nederlandsch-Indische spoor- en tramwegen*, hal. 66.

<sup>25</sup> *Indische Spoorwegpolitiek*, 1919, hal. 38.

Pembangunan jalur pertama oleh BDSM Setelah mendapatkan izin konsensi yang diberikan oleh pemerintah adalah jalur Djombang kota – dolok dengan panjang lintasan sepanjang 8.5 Km yang resmi dibuka pada 16 Agustus 1899. Segmen jalur lintas stasiun Dradah hingga babad lamongan menjadi proyek terakhir dari *Babat–Djombang Stoomtram Maatschappij*.<sup>26</sup> Dengan demikian total segmen lintas jalur yang dibangun oleh BDSM adalah sepanjang 68.3 Km.

*Babat–Djombang Stoomtram Maatschappij* membangun jalur kereta api untuk menghubungkan Babat dan Jombang karena tidak ada transportasi rel di daerah tersebut pada waktu itu. Jalur ini dirancang untuk mengangkut hasil pertanian dan produk industri. Perusahaan ini berfungsi sebagai penghubung antara jalur utara di Babat yang dikelola oleh *Nederlandsch-Indisch Spoorweg Maatschappij* (NIS) dan jalur selatan di Jombang yang dikelola oleh *Staatsspoorwegen* (SS). BDSM didirikan pada periode yang sama dengan pembentukan *Malang Stoomtram Maatschappij* (MS), *Kediri Stoomtram Maatschappij* (KSM), *Probolinggo Stoomtram Maatschappij* (PbSM), dan *Madoera Stoomtram Maatschappij* (MdSM). BDSM mendapatkan hak konstruksi jalur tersebut berdasarkan *Besluit van 15 Mei 1896 No. 14*.<sup>27</sup> Dengan didirikannya perusahaan BDSM, infrastruktur kereta api tersebut memainkan peran strategis dalam transportasi hasil pertanian dan produk industri di wilayah lintas jombang kota hingga ke utara.

Terakhir ada segmen pembangunan jalur kereta api Krian menuju Ploso Jombang. Pembangunan ini dilakukan oleh perusahaan *Staatsspoorwegen Oosterlijnen* (SS-

OL) pada tahun 1 mei 1912. Pembangunan nya dilakukan secara bertahap sebanyak 2 kali yakni pembangunan pertama pada mula nya yakni stasiun krian menuju stasiun gempol dan pembangunan keduanya yakni stasiun gempol menuju stasiun ploslo. Semasa aktif, jalur ini juga digunakan untuk melayani beberapa pabrik industri gula, diantaranya Pabrik gula balong bendo, Pening, dan Gempolkerep. Jalur ini rencananya akan terhubung dengan stasiun kertosono.

No.	Nama Stasiun	Singkatan	Letak
1.	<u>Krian</u>	KRN	km 38+330
2.	Pilangbangu	PIL	km 1+066
3.	Kemangsen	KMS	km 2+055
4.	Balongbendo	BLB	km 5+222
5.	Kedungcacing	KCI	km 6+294
6.	Seduri	SUI	km 7+988
7.	Kendalbakung	KKN	km 9+273
8.	<u>Kwangen</u>	KWA	km 11+701
9.	<u>Pening</u>	PEN	km 12+664
10.	Kedungsumur	KSU	km 15+561
11.	Melirip	MLR	km 17+598
12.	<u>Lespadangan</u>	LES	km 20+826
13.	Pagerluyung	PRY	km 24+449
14.	<u>Gempolkerep</u>	GKP	km 26+029

jalur Krian–Gempolkerep diresmikan pada tanggal 1 Mei 1912

Sumber : Subdit Jalan Rel dan Jembatan (2004). Buku Jarak Antarstasiun dan Perhentian. Bandung: PT Kereta Api (Persero).

No.	Nama Stasiun	Singkatan	Letak
1.	Ngares	NGS	km 29+677
2.	Keboan	KEN	km 33+105
3.	Menturus	MUS	km 35+035
4.	Tapenploslo	TAE	km 37+625
5.	Lengkeng	LEK	km 42+059
6.	Ploso	POS	km 45+542

<sup>26</sup> M.M. Couvée, dkk, 1907, *Gedenkboek samengesteld ter gelegenheid van het Vijf en Twintig-Jarig Bestaan der Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij*, hal. 172.

<sup>27</sup> *Indische Spoorwegpolitiek*. *Ibid*.

Segmen 2 Jalur Gempol karep-Ploso Jombang diresmikan pada 1 September 1921

Sumber : Subdit Jalan Rel dan Jembatan (2004). Buku Jarak Antarstasiun dan Perhentian. Bandung: PT Kereta Api (Persero).

Dalam tabel 1.5 terdapat 14 stasiun halte pemberhentian pada segmen jalur Krian–Gempolkerep dan pada tabel 1.6 terdapat terdapat 6 stasiun halte pemberhentian di segmen jalur Gempol karep-Ploso Jombang. Meskipun pada segmen pertama pembangunan terdapat 14 stasiun tetapi jarak nya panjang segmen pembangunannya sangat pendek yakni hanya 7 Km, sedangkan berbeda dengan segmen pembangunan jalur menuju jombang yang hanya terdapat 6 stasiun tetapi panjang jalurnya adalah 20 Km. Hal ini menunjukkan bahwa kabupaten jombang menjadi titik penting kembali dalam proses angkutan logistik serta menjadi sentral transportasi dari jombang utara menuju ketimur arah surabaya, yakni krian. Dengan demikian total segmen pembangunan jalur krian menuju jombang oleh *Staatsspoorwegen Oosterlijnen* (SS-OL) adalah 27 Km.

Sebelum menjadi kota seperti saat ini, Jombang telah mengalami berbagai likaliku dalam proses perkembangan administrasinya. Kabupaten Jombang merupakan hasil pemisahan dari *Afdeling* Mojokerto pada tanggal 20 Maret 1881. berdasarkan Surat Keputusan (SK) Gubernur Jenderal Hindia Belanda yang terbit pada 1 Desember 1910<sup>28</sup>. sebelum pemisahan tersebut *Afdeling* Jombang merupakan bagian dari *Afdeling* Mojokerto di bawah Karasidenan Surabaya<sup>29</sup>. dalam

hierarki pelayanan penduduk di wilayah Kabupaten Jombang, Kota Jombang menjadi pusat perhatian penduduk di wilayah Kecamatan hinterlandnya dari seluruh wilayah kecamatan yang ada di Kabupaten Jombang.

Infrastruktur kereta api, jalan-jalan, jaringan irigasi hingga lansekap kota Jombang ditentukan dari basis-basis pabrik gula yang ada sejak zaman Belanda. Pabrik-pabrik gula di Jawa Timur umumnya dilewati jaringan kereta api, seperti *Kediri Stoomtram Maatschappij* (KSM) yang menguasai Jombang dan Kediri, selanjutnya *Modjokerto Stoomtram Maatschappij* (MSM) yang beroperasi di Mojokerto dan sekitarnya, serta *Babat-Djombang Stoomtram Maatschappij* (BDSM), ada perusahaan *Staatsspoorwegen* (SS) dan *OoST Jawa Stoomtram Maatschappij* (OJS) yang memiliki jaringan kereta api di Mojokerto.

#### B. Dampak sosial dan ekonomi dari pembangunan jalur kereta api di Kabupaten Jombang

Kehadiran jalur kereta api di Kabupaten Jombang, khususnya dengan pembangunan Jalur Kereta Api Surabaya-Semboeng-Madiun oleh *Staatsspoorwagen* (SS) pada tahun 1881, menandai era transformasi sosial yang mendalam. Dampak sosial yang paling mencolok adalah percepatan konektivitas antar-kota, yang memungkinkan terbentuknya jaringan sosial yang lebih luas dan erat. Masyarakat Jombang tidak hanya menjadi saksi, tetapi juga peserta aktif dalam proses pertukaran budaya yang lebih intens.

*Oost-Java Stoomtram Maatschappij* (OJS) dengan jalur kereta api Mojokerto Kali–Mojoagung pada tahun 1889 turut memperdalam dampak sosial di Kabupaten Jombang.

<sup>28</sup> Dalam SK Gubernur Jenderal Hindia Belanda yang terbit pada 1 Desember 1910. Jombang baru secara resmi mengalami pemisahan menjadi wilayah afdeling tersendiri, seperti yang dilaporkan oleh *Soerabaiasch Handelsblad* pada tanggal 29 Maret 1935.

<sup>29</sup> Ananta Dharma Kusuma, 2022, *Perkembangan Kota Jombang masa kepemimpinan R.A.A. Soeroadiningrat 1910-1930*,

Meningkatnya efisiensi transportasi membawa konsekuensi positif pada sektor ekonomi dan sosial. Distribusi barang dan produk pertanian menjadi lebih cepat, merangsang pertumbuhan ekonomi lokal dan memperkaya kehidupan sosial masyarakat.

Stasiun pemberhentian kereta api telah menjadi tempat strategis bagi penduduk setempat dalam menjalankan kegiatan perdagangan. Pada saat kereta berhenti di stasiun, penduduk sekitar memanfaatkannya untuk menawarkan berbagai produk dagangan mereka kepada penumpang kereta.<sup>30</sup> Para pedagang ini secara aktif berkumpul di sekitar area stasiun, menyediakan barang dagangan seperti umbi-umbian, ketela, singkong, dan produk lainnya yang mereka bawa dari hasil panen di lahan-lahan dekat rumah mereka. Dampaknya, beberapa stasiun pemberhentian kereta api menjadi pusat kegiatan ekonomi lokal dengan adanya pasar-pasar kecil yang beroperasi pada hari-hari tertentu. Contohnya, di jalur trem Modjoangoeng-Ngoro, terdapat pasar-pasar seperti Pasar Mojoagung, Pasar Gayam, dan Pasar Mojowarno yang menjadi bagian integral dari kehidupan sehari-hari masyarakat.

Pada tahun 1897, *Kediri Stoomtram Maatschappij* (KSM) menyelesaikan jalur kereta api Kediri – Jombang, menciptakan corak perubahan sosial yang lebih mencolok. Kehadiran jalur ini tidak hanya mengurangi jarak fisik antar-kota, tetapi juga mengabarkan era baru dalam pertukaran ide, budaya, dan nilai-nilai antar-masyarakat. Keberagaman sosial menjadi semakin kaya dan terlihat dalam kehidupan sehari-hari.

Dalam internal perusahaan, terjadi perubahan sosial yang mencolok antara pribumi dan bangsawan asing pada masa tersebut. Pegawai KSM

yang berasal dari kalangan bangsa Eropa menikmati status sosial yang lebih tinggi dibandingkan dengan masyarakat pribumi. Sebaliknya, pegawai KSM yang berasal dari kalangan pribumi memiliki perbedaan status sosial yang signifikan dengan pegawai dari kalangan orang Eropa.<sup>31</sup> Para pegawai dari kalangan pribumi yang menduduki posisi strategis, seperti di kantor, tentu saja memiliki status sosial yang lebih tinggi dibandingkan dengan rekan-rekan mereka yang bekerja di lapangan. Munculnya dinamika status sosial baru di lingkungan pegawai KSM dapat dianggap sebagai dampak langsung dari proses modernisasi sosial yang terjadi pada periode tersebut.

Dengan mulai beroperasinya sistem transportasi trem di wilayah sepanjang Kediri – Pare – Jombang, kita dapat memahami sejauh mana tingkat mobilitas baik orang maupun barang yang melewati rute tersebut. Beragamnya profesi masyarakat yang menggunakan layanan transportasi trem terlihat jelas, mencakup pedagang, pekerja pabrik, pegawai instansi (seperti di rumah sakit, kantor pemerintahan, kantor pajak, dan sebagainya), hingga para pencari kerja. Segi umur juga menjadi faktor beragam, melibatkan anak-anak, wanita, pria, dan lansia yang semua mengambil manfaat dari layanan transportasi trem ini. Dengan adanya fasilitas transportasi trem, banyak individu dari desa berpindah ke desa lain, atau dari desa menuju kota, dan sebaliknya, memperlihatkan tingginya tingkat mobilitas penduduk.

Dukungan untuk perpindahan dan mobilitas ini terwujud melalui jalur trem yang melintasi desa dan kota, memudahkan perjalanan bagi para pelancong yang ingin beralih dari satu lokasi ke lokasi lain secara efisien.

<sup>30</sup> Dimas Bagus Aditya, Op., Cit Hal 9.

<sup>31</sup> Hafid Rofi Pradana, Op, Cit. Hal. 9.

Tingkat mobilitas penduduk yang semakin meningkat tercermin dari frekuensi trem yang menghubungkan desa ke kota. Setiap tahun, jumlah penumpang trem uap di Kediri dapat mengalami fluktuasi, dipengaruhi oleh mobilitas penduduk yang terus meningkat seiring dengan perubahan pola perjalanan trem tiap tahunnya. Data jumlah penumpang dari suatu lokasi ke lokasi lain menjadi catatan penting sebagai evaluasi untuk perusahaan ke depannya.

*Babat – Djombang Stroomtram Maatchappij* (BDSM) dengan jalur Babad-Jombang pada tahun 1899 memberikan kontribusi besar pada perubahan pola sosial di Kabupaten Jombang. Mobilitas penduduk meningkat, menciptakan keterbukaan baru terhadap gaya hidup dan pandangan dunia. Masyarakat Jombang menjadi lebih inklusif dan terbuka terhadap perbedaan, membentuk kerangka sosial yang lebih dinamis.

Pada tahun 1912, jalur Gempolkerep-Ploso Jombang yang dibangun oleh *Staatssporwegen en Tramwegen* (SS en Tr) mengukuhkan dampak sosial yang telah dimulai sejak awal pembangunan jalur kereta api. Akses penduduk terhadap layanan pendidikan dan kesehatan meningkat, menciptakan masyarakat yang lebih terdidik dan sehat secara keseluruhan. Transformasi ini membentuk dasar bagi perubahan sosial lebih lanjut di Kabupaten Jombang.

Secara keseluruhan, kehadiran jalur kereta api di Kabupaten Jombang membawa dampak sosial yang mendalam. Masyarakat mengalami perubahan dalam interaksi sehari-hari, pola hidup, dan nilai-nilai yang membentuk identitas sosial mereka. Jalur kereta api tidak hanya menjadi sarana transportasi, tetapi juga agen perubahan sosial yang membentuk wajah masyarakat Jombang secara keseluruhan.

Pembangunan jalur kereta api di Kabupaten Jombang, yang diawali dengan Jalur Kereta Api Surabaya-Semboeng-Madiun pada tahun 1881 oleh *Staatsspoorwagen* (SS), membawa dampak ekonomi yang signifikan. Jalur ini memberikan dorongan besar pada sektor transportasi dan distribusi barang, mempercepat arus logistik antar-kota. Koneksi ini meningkatkan efisiensi pengangkutan dan mendukung pertumbuhan ekonomi lokal dengan mengurangi biaya logistik dan memperpendek waktu perjalanan barang.

Secara umum, pembangunan jalur kereta api, termasuk proyek seperti *Staatsspoorwagen* (SS), memiliki dampak ekonomi yang signifikan. Salah satu dampak utamanya adalah peningkatan konektivitas dan aksesibilitas antar-kota. Jalur kereta api menciptakan jalur transportasi yang efisien, memungkinkan distribusi barang dan orang menjadi lebih cepat dan murah.

Peningkatan mobilitas ini dapat merangsang pertumbuhan ekonomi di wilayah sekitarnya. Perdagangan dan bisnis lokal dapat berkembang karena lebih mudah mengakses pasar-pasar baru. Selain itu, kehadiran jalur kereta api dapat menciptakan peluang investasi baru, meningkatkan nilai properti di sekitar stasiun, dan menggerakkan sektor pariwisata.

Pembangunan jalur kereta api juga menciptakan lapangan pekerjaan baru baik dalam pembangunan infrastruktur maupun dalam operasional sehari-hari jalur kereta. Pekerjaan ini tidak hanya mencakup operator kereta, tetapi juga tenaga kerja terkait seperti petugas perawatan rel, penjaga perlintasan, dan pekerja stasiun.

*Oost-Java Stoomtram Maatschappij* (OJS) dengan jalur kereta api Mojokerto Kali-Mojoagung pada tahun 1889 turut memperdalam dampak ekonomi di Kabupaten

Jombang. Keberadaan jalur ini menciptakan jalur perdagangan yang lebih efisien untuk produk pertanian dan barang-barang lokal, membuka peluang ekspansi pasar dan peningkatan pendapatan bagi masyarakat Jombang. Pertumbuhan sektor ekonomi ini memberikan kontribusi positif pada kesejahteraan ekonomi masyarakat.

Pada tahun 1897, *Kediri Stoomtram Maatschappij* (KSM) menyelesaikan jalur kereta api Kediri – Jombang, yang membawa dampak ekonomi lebih lanjut. Jalur ini menjadi tulang punggung distribusi produk-produk unggulan Kediri dan sekitarnya, meningkatkan daya saing ekonomi regional. Penyediaan transportasi yang andal dan efisien membuka akses pasar yang lebih luas, meningkatkan daya tarik investasi, dan menciptakan lapangan pekerjaan.

*Babat – Djombang Stroomtram Maatchappij* (BDSM) dengan jalur Babad-Jombang pada tahun 1899 membawa perubahan signifikan dalam struktur ekonomi lokal. Mobilitas barang dan manusia yang lebih tinggi menciptakan peluang bisnis baru dan meningkatkan skala produksi. Kedekatan antar-kota melalui jalur ini juga membawa pertukaran ide dan inovasi ekonomi, menghasilkan pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan.

Pada tahun 1912, jalur Gempolkerep-Ploso Jombang yang dibangun oleh *Staatssporwegen en Tramwegen* (SS en Tr) semakin memperkuat dampak ekonomi positif. Jalur ini memberikan akses lebih cepat dan efisien terhadap pusat-pusat ekonomi, memungkinkan pertumbuhan bisnis dan perdagangan yang lebih dinamis. Investasi di sekitar jalur ini turut mengalir ke sektor-sektor ekonomi lokal, menciptakan lingkungan yang mendukung pertumbuhan dan perkembangan ekonomi.

Secara keseluruhan, kehadiran jalur kereta api di Kabupaten Jombang tidak hanya menjadi tonggak penting dalam sejarah transportasi, tetapi juga membentuk pilar ekonomi yang kokoh. Dampak positif ini terlihat dari pertumbuhan sektor-sektor ekonomi yang terkait dengan pergerakan barang dan manusia, memperkaya perekonomian lokal, dan meningkatkan taraf hidup masyarakat.

## PENUTUP

Penelitian mengenai peran jalur kereta api di Kabupaten Jombang dalam perkembangan sosial ekonomi masyarakat dari tahun 1895 hingga 1929 menyoroti sejumlah dampak signifikan. Jalur kereta api yang dibangun oleh perusahaan-perusahaan seperti *Staatsspoorwegen* (SS), *Oost-Java Stoomtram Maatschappij* (OJS), *Kediri Stoomtram Maatschappij* (KSM), *Babat – Djombang Stroomtram Maatchappij* (BDSM), dan *Staatssporwegen en Tramwegen* (SS en Tr) membawa perubahan positif dalam berbagai aspek kehidupan masyarakat Jombang.

Pertama, secara ekonomi, jalur kereta api mempercepat distribusi barang dan memungkinkan akses yang lebih cepat ke pasar-pasar utama. Ini membuka peluang baru bagi pedagang, petani, dan pelaku usaha lokal untuk mengembangkan bisnis mereka. Peningkatan konektivitas ini juga merangsang pertumbuhan sektor ekonomi lainnya, seperti sektor jasa dan pariwisata.

Kedua, dari segi sosial, keberadaan jalur kereta api membawa perubahan dalam pola migrasi penduduk. Masyarakat menjadi lebih terbuka terhadap variasi budaya dan gaya hidup yang dihadirkan oleh pendatang dari kota-kota terdekat. Interaksi sosial yang semakin intens di sepanjang jalur kereta api menciptakan lingkungan yang dinamis dan heterogen.

Ketiga, dampak pada struktur sosial terlihat dari perbedaan status sosial antara pegawai Eropa dan pribumi dalam perusahaan kereta api. Perubahan ini mencerminkan adanya dinamika sosial yang terjadi dalam masyarakat Jombang pada periode tersebut.

Manfaat dari penelitian ini melibatkan pemahaman yang lebih baik tentang kontribusi

jalur kereta api terhadap perkembangan sosial ekonomi di Kabupaten Jombang pada masa lalu. Informasi ini dapat menjadi dasar untuk pembelajaran dan perbandingan dalam konteks sejarah perkembangan transportasi dan infrastruktur di daerah lain. Selain itu, hasil penelitian ini dapat memberikan wawasan bagi pembuat kebijakan dalam merencanakan proyek-proyek transportasi masa depan yang dapat memberikan dampak positif pada masyarakat.

#### DAFTAR PUSTAKA

##### A. Arsip

- De Locomotief, "Uit Surabaya" 1 Mei 1903
- De Locomotief, 1899, *Kediri Stoomtram Maatschappij*
- H.B.N.B. Adam, 1976, *Inventaris van de archieven van de NV Kediri Stoomtrammaatschappij (KSM), (1894) 1895-1970; NV Malang Stoomtrammaatschappij (MS), (1894) 1896-1970, Nationaal Archief, Hal 7.*
- Indische Spoorwegpolitiek*, 1919, M.M. Couvée, F.J. Belinfante v.h., A.D. Schinkel, 1907, *Gedenkboek samengesteld ter gelegenheid van het Vijf en Twintig-Jarig Bestaan der Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij, Nieuws van den Dag voor Nederlandsch-Indië, 29 Juli 1916.*
- Pincoffs, L. Dkk, 1873, *Spoorwegen op Java. Rotterdam: Commissie voor de Spoorwegen op Java.*
- S. A. Reitsma, 1928, *Korte geschiedenis der Nederlandsch-Indische spoor- en tramwegen,*
- Soerabaiasch Handelsblad pada tanggal 29 Maret 1935.
- Soerabaijasch Handelsblad, "Batavia" 1 Mei 1895
- Staatsblad van nederlandsch-indië, 1918, No. 345

##### B. Hasil Penelitian (Skripsi/Tesis/ Jurnal)

- Aditya, Dimas Bagus, 2023, *Jalur Trem Modjoagoeng-Ngoro: pendapat dan pengaruhnya bagi masyarakat Jombang tahun 1890- 1900, Historiography : Journal of Indonesian History and Education, Vol 3 no 1, Hal 6.*
- Bagus, aditya. *Transportasi kereta api jombang - babat tahun 1975 – 1981. e-Journal Pendidikan Sejarah. Volume 7, No. 3. Hal 2. Tahun 2019.*
- Boekh, J Van . & Drukkerij , 1895, *Statistiek van het vervoer op de spoorwegen en stoomtramwegen in Nederlandsch-Indië, The University of Chicago library, hal 133*
- Boekh, J Van. 1914, *Verslag : Oost-Java Stoomtram Maatschappij (OJS), No 6, hal 34*
- Handinoto "Kebijakan Politik dan Ekonomi Pemerintah Kolonial Belanda yang berpengaruh pada Morfologi (Bentuk dan struktur) beberapa kota dijawa", dalam *Dimensi Jurnal Teknik Arsitektur Universitas Kristen Petra Surabaya, Vol. 32, No. 1, Hal 8. Tahun 2004.*
- Krishnamurti, Indra, 2004, *Railway and tramway companies in Java, Madura and Sumatra, History of Railways in Indonesia, Hal 2.*
- Kurniasari, Erwi. *Sejarah kereta api jalur Kediri-Jombang (Lintas Pare) tahun 1897-1984. Malang: Skripsi Sarjana. Universitas Negeri Malang, Fakultas Ilmu Sosial.*
- Kusuma, Ananta Dharma. *Perkembangan Kota Jombang masa kepemimpinan R.A.A. Soeroadiningrat 1910-1930. Jurnal of Indonesia*



*Historiografi and Education.*  
Vol.2 No.1 Tahun 2022.

Pradana, Hafid Rofi. *Perkembangan Kediri Stoomtram Maatschappij pada Tahun 1895-1930.* Jurnal Pendidikan Sejarah. Volume 6(2).

Ratnawati, Yusi. *Perkembangan Perkeretaapian pada Masa Kolonial di Semarang Tahun 1867-1901.* *Journal of Indonesia History.* Vol.3 No. 2 Tahun 2015.

Setijowarno, Djoko. *Kinerja Angkutan Kereta Api sebagai Andalan Transportasi Masa Depan.* *Journal of Indonesian History* 4 Hal. 44-49. Tahun 1998.

### C. Buku

Asnan, Gusi. 2022. *Membangun Kemakmuran di Pedalaman dalam Perkembangan Ekonomi Kediri.* Jakarta: Bank Indonesia Institute.

Bremen, Jan. 1997. *Menjinakan Sang Kuli : Politik Kolonial Pada Awal Abad ke 20.* Jakarta: PT Pustaka Utama Grafiti.

Direktorat pengolahan deputi bidang konservasi arsip nasional republik indonesia , 2022, *guide arsip transportasi: perkeretaapian di indonesia 1862-2011,* Hal 8.

Eko Kusumo, Budiarto. 2017, *The Story of Indonesian Heritage :Stasiun Kereta Api Sembung,* Hal 1.

Nasution, 2006, *Ekonomi Surabaya Pada Masa Kolonial 1830-1930,* Surabaya : Intelektual.

Nurhayati, Yati. *Sejarah Kereta Api Indonesia.*Klaten: Cv Rizki Mandiri,2014., hlm 56.

Ricardo, David. 2021. *On the principles of political economy and taxation.* London : John Murray.

Setiawan, Kartum. 2021. *Kereta Api di Jakarta dari Zaman Belanda*

Hingga Reformasi. Jakarta: Kompas.

Subarkah, Imam.1981. *Jalan Kereta Api.* Bandung:Idea Dharma.

Ubaidi, Ella. 2015. *Selayang Pandang Sejarah Perkeretaapian Indonesia 1867-2014.* Bandung: Kereta Api Indonesia.

