

**JEJAK INFRASTRUKTUR: PERKEMBANGAN JARINGAN
TRANSPORTASI *REGENTSCHAP* LUMAJANG PERIODE KOLONIAL
TAHUN 1884-1934**

Nanang Setiawan

Fakultas Ilmu Sosial, Hukum dan Ilmu Politik, Universitas Negeri Yogyakarta
nanangsetiawan@uny.ac.id

Abstrak

Penulisan sejarah jaringan transportasi di *Regentschap* Lumajang, terutama mengenai kereta api dan jalan menawarkan wawasan mendalam mengenai dampak infrastruktur transportasi terhadap perkembangan wilayah. Artikel ini mengeksplorasi evolusi jaringan transportasi di *Regentschap* Lumajang pada periode kolonial. Kereta api yang diperkenalkan pada abad ke-20, memainkan peran penting dalam menghubungkan Lumajang dengan pusat-pusat ekonomi lainnya di Jawa Timur. Jalur kereta api tidak hanya memfasilitasi pergerakan barang dan penumpang, tetapi juga merangsang pertumbuhan ekonomi lokal. Selain itu pengembangan jaringan jalan di Lumajang sejak periode pemerintahan kolonial dan terus berlanjut hingga kini, turut berkontribusi pada mobilitas dan konektivitas di daerah Lumajang. Pembangunan jalan utama dan jalan desa mendukung pertumbuhan ekonomi dengan meningkatkan aksesibilitas ke pasar dan pusat-pusat layanan. Menggunakan metode penelitian historis yang mencakup pengumpulan sumber, kritik, interpretasi, analisis dokumen berupa arsip untuk menggambarkan perubahan signifikan dalam infrastruktur transportasi ke dalam sebuah karya dalam bentuk tulisan atau historiografi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa integrasi antara kereta api dan jaringan jalan telah mempengaruhi pola ekonomi, sosial dan geografis daerah tersebut. Temuan ini memberikan pemahaman yang lebih baik tentang bagaimana transportasi berperan dalam pembangunan regional dan bagaimana perencanaan infrastruktur yang efektif dapat mendukung pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat.

Kata Kunci: Lumajang, Jaringan Transportasi, Sosial Ekonomi.

Abstract

The historical analysis of the transportation network in Regentschap Lumajang, particularly focusing on railways and roads, provides deep insights into the impact of transportation infrastructure on regional development. This article explores the evolution of the transportation network in Regentschap Lumajang during the colonial period. The introduction of railways in the 20th century played a crucial role in connecting Lumajang with other economic centers in East Java. Railways not only facilitated the movement of goods and passengers but also stimulated local economic growth. Additionally, the development of the road network in Lumajang, which began during the colonial administration and continues to this day, contributed to mobility and connectivity in the region. The construction of main roads and village roads supported economic growth by improving accessibility to markets and service centers. Using historical research methods that include source collection, criticism, interpretation, and document analysis from archives, this

study aims to describe significant changes in transportation infrastructure in written form or historiography. The findings indicate that the integration of railways and road networks has influenced economic, social, and geographical patterns in the region. These insights provide a better understanding of how transportation plays a role in regional development and how effective infrastructure planning can support economic growth and community well-being.

Keywords: *Lumajang, Transportation Network, Socio-Economic.*

PENDAHULUAN

Karesidenan Lumajang merupakan salah satu wilayah terpenting bagi perekonomian Hindia Belanda di Jawa Timur. Wilayah ini memiliki peran penting untuk menghasilkan komoditas ekspor yang penting yaitu tembakau dan gula. Sebelum negara kolonial mengakuisisi dan melakukan eksploitasi, Lumajang sendiri merupakan sebuah daerah dengan sejarah pergolakan yang panjang sejak abad ke-18. Wilayah ini pernah menjadi sasaran invasi pasukan gabungan VOC dan Mataram Islam. Setelah perlawanan rakyat setempat berhasil dipadamkan, Pemerintah Kolonial Belanda mulai melakukan eksploitasi wilayah ini. Tujuan eksploitasi tersebut tidak lain adalah memanfaatkan sebesar-besarnya potensi lahan di Lumajang untuk menghasilkan komoditas perkebunan yang menguntungkan. Pemerintah kolonial menjalankan agenda tersebut dengan meluncurkan Sistem Tanam Paksa yang diprakarsai oleh Gubernur Jenderal Johannes van den Bosch pada tahun 1830.

Penerapan Sistem Tanam Paksa di Lumajang membuat lahan-lahan pertanian di wilayah ini diubah menjadi perkebunan yang menghasilkan tanaman komoditas tebu dan tembakau. Pada perkembangannya, infrastruktur pendukung terutama kereta api dan jalan raya juga dibangun untuk mempermudah kegiatan pengangkutan hasil panen dari perkebunan. Awalnya, perkebunan-perkebunan tersebut masih beroperasi dalam skala kecil dan kebanyakan dikelola oleh para pengusaha Tionghoa. Para pengusaha ini, menyeter hasil olahan tebu berupa gula kepada pemerintah kolonial sebagai komoditas ekspor. Menjelang akhir abad ke-19, sektor perkebunan di Lumajang menjadi semakin masif dan kompleks. Hal ini dikarenakan swasta mulai membangun pabrik gula besar dan memperluas areal penanamannya. Perkembangan ini tentu membuat pemerintah kolonial berinisiatif untuk memperluas akses transportasi, sekaligus memperbesar kapasitas angkut

hasil produksi perkebunan.

Pembahasan mengenai perkembangan sistem perkeretaapian dan jalan raya menjadi penting karena kedua infrastruktur tersebut memainkan peran penting sebagai urat-nadi perekonomian di wilayah Lumajang. Kereta api dan jalan raya pada akhirnya tidak hanya digunakan oleh kepentingan perusahaan-perusahaan perkebunan, tetapi juga masyarakat setempat. Infrastruktur tersebut secara tidak langsung membuka akses menuju wilayah luar serta menumbuhkan ekonomi rakyat di sekitar perkebunan. Selama ini, penulisan sejarah Lumajang masih menekankan tema-tema sosial-ekonomi baik seperti pendirian dan operasional infrastruktur utama sektor perkebunan yaitu pabrik gula. Tema lain juga lebih banyak membahas sektor perkebunan dalam konteks kebijakan ekonomi kolonial di Lumajang. Selain itu, dampak sosial dari berdirinya perkebunan di Lumajang menjadi tema yang sangat umum dibahas.

Topik pembahasan mengenai infrastruktur transportasi menjadi alternatif baru untuk menjelaskan perkembangan Lumajang dalam konteks kewilayahan. Freek Colombijn dalam karyanya menjelaskan bahwa jaringan transportasi menjadi tidak hanya sebagai sarana melakukan mobilisasi tetapi pembentukan sektor-sektor ekonomi masyarakat setempat (Colombijn, 2014: 6). Selain itu, adanya jaringan jalan dan kereta api keterisolasian di daerah pelosok dapat terbuka bahkan terhubung satu dengan lainnya. Purnomo Basundoro dalam bukunya 'Arkeologi Transportasi: Perspektif Ekonomi dan Kewilayahan Karesidenan Banyumas 1830-1940-an', menjelaskan bahwa keberadaan jaringan transportasi di suatu daerah penting untuk mempercepat pertumbuhan serta pembentukan pusat perekonomian baru (Basundoro, 2019: 5-10). Pembangunan jaringan transportasi ini tentu tidak terlepas dari intervensi negara kolonial untuk memaksimalkan eksploitasinya terhadap wilayah-wilayah yang potensial.

Keberadaan sarana transportasi terutama kereta api, mampu mempercepat serta memperbesar kapasitas angkut komoditas dari wilayah perkebunan. Pada perkembangannya tidak hanya komoditas saja yang dapat diangkut, tetapi juga manusia (Basundoro, 2008: 63-64). Hal ini membuat mobilitas antar daerah berjalan sangat cepat. Eni Setyowati, *et al*, menjelaskan bahwa pengembangan

suatu sistem transportasi berbasis penumpang juga dilatari kebutuhan manajemen perkebunan atau orang kulit putih untuk mengakses wilayah kerjanya (Setyowati, 2017: 27-28). Rudolf Mrazek juga menjelaskan bahwa keberadaan transportasi modern di Hindia Belanda tidak hanya mempermudah mobilitas, tetapi juga dapat mempengaruhi pola pikir masyarakat setempat (Mrazek, 2006: 18-15). Berdasarkan berbagai uraian di atas, maka tulisan ini akan memberikan penjelasan lebih mendalam mengenai perkembangan jaringan transportasi di Lumajang terutama kereta api dan jalan raya serta dampaknya terhadap kegiatan ekonomi setempat.

Berdasarkan rangkuman permasalahan di atas maka pertanyaan penelitian yang diajukan adalah; bagaimana jaringan transportasi di Lumajang dikembangkan serta siapa pihak yang berperan? Artikel ini memfokuskan objek pembahasannya pada prasarana transportasi darat yaitu jalur kereta api serta jalan raya. Periodisasi dalam artikel ini dimulai dari tahun 1884 saat jalur kereta api beroperasi secara penuh serta diakhiri tahun 1934, ketika ruas jalan raya utama di Lumajang yaitu Jalan Raya Lumajang-Malang telah dibuka untuk umum.

METODE

Metode penulisan sejarah melibatkan serangkaian langkah sistematis untuk memastikan keakuratan dan kedalaman analisis. Proses ini dimulai dengan pengumpulan sumber yang meliputi sumber primer seperti dokumen arsip, surat kabar lama, peta, serta sumber sekunder seperti buku sejarah, artikel ilmiah, dan tesis sesuai dengan fokus penelitian mengenai perkembangan jaringan transportasi *Regentschap* Lumajang periode kolonial. Sumber yang dimaksud diantaranya *Indisch Staatsblad* dan *Koloniaal Verslag*. Sumber-sumber ini kemudian dikaji untuk mendapatkan konteks historis mencakup latar belakang sosial ekonomi dari periode yang diteliti. Tahap berikutnya analisis dan interpretasi data, dengan cara menilai keakuratan dan relevansi informasi serta menghubungkan fakta-fakta sejarah untuk mengidentifikasi pola dan perkembangan yang terjadi. Penyusunan narasi atau historiografi merupakan langkah penting selanjutnya, dimana penulis menyusun informasi dalam bentuk cerita yang terstruktur, menggabungkan elemen kronologis untuk memberikan pemahaman yang menyeluruh tentang topik (Helius

Sjamsuddin. 2007: 89-99. Pada bagian ini argumentasi yang kuat diperlukan untuk mendukung klaim dan interpretasi didukung dengan analisis kritis dilakukan agar menghasilkan karya yang informatif, objektif dan berkualitas.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Industri Perkebunan Lumajang

Sejak diterapkannya Sistem Tanam Paksa oleh Gubernur Jenderal Johannes van den Bosch pada awal dekade 1830-an, kegiatan pertanian di Hindia Belanda khusus Jawa mulai bertransformasi. Pada awalnya, pertanian di Jawa ditujukan untuk menghasilkan stok bahan pangan terutama beras dan hasil bumi lainnya. Kebijakan Tanam Paksa yang diterapkan secara bertahap sejak pertengahan abad ke-19 mulai mengubah pola pertanian tradisional menjadi perkebunan berbasis komoditas ekspor. Intensifikasi pertanian pada periode ini lebih banyak diarahkan untuk memenuhi kebutuhan ekspor dan sejumlah tanaman komoditas penting seperti tebu, tembakau serta teh mulai diperkenalkan (J. Thomas Lindblad, 2000: 11). Budidaya tanaman tersebut membuat petani di Jawa harus menyesuaikan metode bertaninya seperti melakukan penyemaian, perawatan, pemanenan serta pengolahan pasca panen (Vincent J. H Houben dalam H. W Dick, *et al*, 2002: 64-65).

Sistem Tanam Paksa menjadi semakin canggih ketika diperkenalkannya teknologi pengolahan yang baru serta memiliki produktivitas yang tinggi. Salah satunya adalah pabrik gula. Infrastruktur pengolahan hasil perkebunan ini, pada akhirnya juga memerlukan infrastruktur pendukung agar produksinya berjalan secara efisien. Salah satu infrastruktur yang diperlukan dalam industri ini adalah transportasi darat. Transportasi menjadi sangat penting karena berfungsi untuk mengangkut hasil-hasil panen dari lahan perkebunan menuju pabrik untuk diolah. Selain itu, transportasi darat juga dimanfaatkan untuk mengangkut hasil olahan atau produksi pabrik menuju pelabuhan ekspor. Sebagian besar wilayah perkebunan Jawa hingga awal tahun 1860-an masih mengandalkan moda transportasi tradisional yaitu gerobak yang ditarik hewan seperti kerbau dan sapi. Namun, sistem transportasi mulai mengalami modernisasi secara bertahap seiring

dengan keterlibatan swasta dalam ekonomi perkebunan sejak paruh awal dekade 1870-an. Jaringan perkeretaapian serta jalan raya yang diperhalus menjadi kemajuan yang dimanfaatkan oleh industri perkebunan pada periode tersebut.

Lumajang yang merupakan salah satu daerah perkebunan besar di Hindia Belanda, telah dieksploitasi sebelum adanya Sistem Tanam Paksa. Lumajang telah menjadi wilayah penghasil komoditas penting di Jawa yaitu beras dan garam. Sejak *Vereenigde Oost Indische Compagnie* atau VOC menduduki Lumajang pada tahun 1768, wilayah ini telah diwajibkan untuk menyerahkan pajak berupa komoditas beras dan garam. Masing-masing sebanyak dua pikul dan meningkat pada tahun-tahun berikutnya menjadi delapan pikul (Margana, 2012: 282). Ketika VOC dibubarkan dan Pemerintah Kolonial Hindia Belanda berdiri, terjadi perubahan administratif di Lumajang pada pemerintahan Gubernur Jenderal Herman Willem Daendels. Wilayah ini tidak lagi dipegang sepenuhnya oleh pemerintah kolonial, melainkan diserahkan atau dijual kepada keluarga kaya keturunan Tionghoa bermarga Han (Lombard-Salmon, 1991: 53).

Pada periode awal hingga pertengahan abad ke-19, anggota keluarga Han seperti Han Chan Piet, Han Bwe Kong serta Han Kik Ko menjadi penguasa wilayah Lumajang yang memiliki hak untuk mengeksploitasi lahan-lahan potensial di wilayah ini. Lahan tersebut kebanyakan digunakan untuk memproduksi beras yang dapat diperdagangkan ke daerah-daerah lain. Mereka juga membuka perkebunan tebu yang luas serta sejumlah pabrik gula untuk mengolah hasil panennya (Lombard-Salmon, 1991: 62-63). Pabrik gula yang dijalankan oleh pengusaha-pengusaha Tionghoa tersebut, masih sederhana serta produktivitasnya rendah. Selain menjalankan usaha perkebunan, para pengusaha tersebut juga mendapatkan keuntungan tambahan dengan menyewakan lahan yang mereka kuasai kepada orang Tionghoa lainnya. Para pengusaha Tionghoa bahkan tidak hanya dapat memanfaatkan lahan yang didapatkan dari pemerintah kolonial. Mereka juga berhak memobilisasi rakyat atau cacah yang tinggal di sekitar lahan miliknya sebagai tenaga kerja di perkebunan. Beberapa diantaranya, bahkan menjadi pemimpin karesidenan setempat serta memiliki gelar aristokrat Jawa (Lombard-Salmon, 1991: 64).

Pada periode ini infrastruktur dasar perkebunan seperti saluran irigasi dan jalan tanah mulai diperbaiki atau dibangun. Saluran irigasi yang dibangun ini sangat penting untuk meningkatkan produktivitas tanaman tebu serta menjaga ketersediaan air di lahan perkebunan. Jalan yang dibangun pada periode ini juga masih sangat sederhana tanpa pengerasan pada permukaannya. Meskipun demikian, keberadaan jalan tersebut sangat penting bagi aktivitas pengangkutan hasil panen dari perkebunan ke pabrik pengolahan dan pelabuhan. Keberadaan perkebunan di Lumajang, pada akhirnya menarik sejumlah pendatang dari luar yang dipekerjakan sebagai buruh di perkebunan. Pada paruh awal dekade 1850-an, Lumajang telah menjadi distrik yang paling padat di Karesidenan Probolinggo dengan jumlah penduduk mencapai 26.372 jiwa (S. Margana, 2022: 208). Pertumbuhan penduduk ini tentu saja didorong oleh semakin berkembangnya industri perkebunan yang memunculkan kesempatan kerja dan pertumbuhan ekonomi masyarakat setempat.

Meskipun ekonomi perkebunan di Lumajang cukup berkembang pesat, namun pertumbuhannya tidak semasif beberapa wilayah-wilayah lain di Jawa. Lumajang hingga pertengahan paruh kedua abad ke-19 masih sebatas menjadi wilayah penanaman komoditas serta belum ada infrastruktur perkebunan skala besar seperti pabrik gula modern. Selain itu, sejak Sistem Tanam Paksa dilaksanakan, pengelolaan lahan di Lumajang masih mengandalkan sistem tradisional yang telah digunakan sebelumnya. Sistem ini memanfaatkan para pejabat lokal untuk memberi akses terhadap pemanfaatan sekaligus mempermudah mobilitas penduduk setempat untuk direkrut menjadi tenaga kerja perkebunan (Vincent J. H. Houben dalam H. W. Dick, *et al*, 2002: 73). Pada kasus Lumajang, Pemerintah Hindia Belanda tidak terlibat sepenuhnya dalam mekanisme pengelolaan lahan dan tenaga kerja. Pemerintah kolonial cenderung menyewakan lahan secara penuh melalui kebijakan *Erfpacht* kepada pihak swasta. Sebagai gantinya, pihak swasta diwajibkan untuk menyeter seluruh hasil produksi dari lahan yang ia sewa kepada pemerintah kolonial (*Indisch Staatsblad 1870 No. 55*).

Komoditas utama yang dikembangkan dalam skala cukup besar adalah tebu. Sebenarnya, inisiatif untuk mengembangkan tanaman tebu sebagai komoditas

utama di Lumajang baru dilakukan pada awal tahun 1880-an. Pembudidayaan komoditas tebu secara masif di Lumajang pada periode tersebut, diinisiasi sepenuhnya oleh pihak swasta. Kebijakan swastanisasi secara besar-besaran di sektor perkebunan yang diluncurkan Pemerintah Hindia Belanda melalui Undang-undang Agraria tahun 1870, mendorong masuknya modal swasta dalam jumlah besar (William J O'Malley dalam Anne Booth, 1988: 203). Undang-undang ini secara resmi mengakhiri model eksploitasi Sistem Tanam Paksa yang cenderung sangat birokratis. Kebijakan ini membawa dampak yang signifikan bagi ekonomi perkebunan khususnya di Jawa. Hal ini dikarenakan pihak swasta memiliki kemampuan finansial yang besar serta membuatnya mampu meningkatkan skala industri perkebunan melalui perluasan lahan secara masif. Selain itu, swasta juga membawa teknologi yang dapat mengolah hasil panen secara efisien seperti mesin penggiling bertenaga uap (G. R. Knight, 2014: 177-178).

Penerapan metode produksi komoditas perkebunan skala besar dengan memanfaatkan teknologi baru tersebut, juga diiringi dengan perubahan mekanisme penyediaan tenaga kerja. Sebelumnya, penyediaan tenaga kerja dilakukan secara tradisional dengan memanfaatkan pejabat lokal pribumi untuk melakukan perekrutan. Tenaga kerja direkrut tersebut merupakan *cacah* atau penduduk setempat yang tinggal di wilayah kekuasaannya. Mereka tidak mendapatkan upah secara langsung melainkan hak untuk tinggal atau menikmati sebagian hasil bumi yang mereka produksi. Setelah Undang-undang Agraria 1870 diterbitkan, sistem penyediaan tenaga kerja tidak lagi bergantung sepenuhnya pada para pejabat pribumi. Para pengusaha swasta dapat merekrut secara langsung tenaga kerja dari wilayah sekitar perkebunan maupun luar perkebunan (*Koloniaal Verslag van 1871*: 174). Pada tahap ini, sistem upah per-kepala juga diperkenalkan. Sistem pengupahan ini mendorong masuknya sistem pertukaran dengan menggunakan uang yang lebih fleksibel pada masyarakat desa, walaupun hal ini tidak membuat sistem barter tradisional sepenuhnya menghilang.

Secara umum, keterlibatan swasta dalam sektor perkebunan di Jawa pada akhir abad ke-19, mampu meningkatkan hasil produksi secara berturut-turut. Namun, kasus berbeda terjadi pada perkebunan tebu di Karesidenan Probolinggo.

Statistik menunjukkan bahwa terjadi fluktuasi tajam terutama dalam luasan lahan, produktivitas hingga nilai produksi sepanjang tahun 1870 hingga 1880. Pada tahun 1880, pemerintah memutuskan untuk membuka perkebunan tebu di Soekodono sebagai alternatif untuk menghasilkan tambahan output panen tanaman tebu untuk industri gula di Probolinggo (*Algemeen Handelsblad voor Nederlandsch Indie*, 30 April 1880). Pada awalnya uji coba penanaman tebu di wilayah ini mengalami kesulitan. Hal ini dikarenakan banyak lahan yang tersedia tidak memiliki kesuburan yang cukup atau belum memenuhi kriteria untuk dilakukan penanaman tebu. Selain itu, sedikit sekali penduduk setempat yang tertarik untuk bekerja menjadi buruh atau melakukan penanaman tebu pemerintah.

Pemerintah kolonial berusaha mengatasi kesulitan yang terakhir dengan mendatangkan tenaga kerja dari Pulau Madura (*Koloniaal Verslag van 1880*: 169). Selama budidaya berlangsung, pemerintah kolonial menggunakan lahan milik penduduk dengan mekanisme sewa. Laporan menunjukkan bahwa pada awal pembudidayaan, perkebunan tebu di Lumajang mampu memanen 6.021 pikul tebu. Pihak swasta sendiri, sebenarnya telah banyak berinvestasi di perkebunan tebu Lumajang sejak akhir dekade 1870-an. Data juga menunjukkan bahwa perusahaan swasta mampu melipatgandakan produksi tebu dalam waktu satu tahun. Sebagai contoh perusahaan *Fraser Eaton & Co.* pada tahun 1879 berhasil memproduksi 3.500 kilogram tebu dan meningkat pada tahun berikutnya menjadi 15.000 kilogram. Peningkatan volume produksi tebu yang besar juga didapatkan *C. Maarschalk & Co.* yaitu 15.000 kilogram pada tahun 1879 dan 30.000 kilogram pada tahun 1880 (*Koloniaal Verslag van 1881*: 2-3).

Usaha pembudidayaan tebu di Lumajang baru menunjukkan keberhasilannya lima tahun kemudian setelah produksi meningkat menjadi 27.975 pikul tebu serta gula cair sebanyak 11.521.050 liter (Margana, *et al*, 2022: 217). Secara keseluruhan produktivitas gula di Lumajang mencapai 97,8 ton per-bouw sepanjang tahun 1885 (*Koloniaal Verslag van 1886*: 6). Hingga menjelang dekade awal 1890-an, seluruh hasil panen tebu dari *Regentschap* Lumajang diolah di beberapa pabrik yang berada di Karesidenan Probolinggo. Pabrik gula tersebut antara lain Kraksaan, Seboroh, Bagoë dan Maron.

Larsen van den Ven & Co., menjadi perusahaan swasta yang memiliki kebun tebu terbanyak di wilayah Lumajang. Plot-plot lahan perkebunan tebunya tersebar di desa Tjengkok, Toempang, Boeloh Gempol serta Toekoen. Perusahaan lain yang memiliki lahan terbanyak kedua adalah *C. Maarschalk & Co.* Perkebunan tebu milik perusahaan ini tersebar di Kalipantjing, Omboelan dan Klakah. Investor lain yang membuka perkebunan tebu di Lumajang adalah *Geo Wehry & Co.* Awalnya, *Geo Wehry* dikenal sebagai salah satu perusahaan perdagangan umum terbesar di Hindia Belanda serta memiliki bisnis utama dibidang ekspor-impor barang dan komoditas. Perusahaan yang berdiri sejak tahun 1862 di Batavia ini, kemudian melebarkan bisnisnya ke sektor perkebunan pada dekade 1870-an. Perusahaan ini tercatat memiliki 4 lini bisnis perkebunan yaitu, tembakau, gula serta perdagangan teh. Selain berasal dari entitas bisnis, terdapat pula investor perseorangan yang membuka lahan tebu di Lumajang. Salah satunya pengusaha keturunan Arab bernama Hadji Abdul Wahab yang mendapatkan konsesi lahan perkebunannya di desa Tempeh (S. Margana, 2022: 218).

Industri gula di Lumajang mulai mengalami kemajuan pada awal abad ke-20, setelah berdirinya Pabrik Gula Ranoepakis atau lebih dikenal sebagai Pabrik Gula Djatiroto. Pabrik gula ini dapat dikatakan paling modern, efisien, kompleks serta memiliki produktivitas yang tinggi. Sebelumnya, para investor gula lebih banyak menyetor hasil panen tebu mereka ke pabrik wilayah Karesidenan Probolinggo untuk diolah. Hal ini dikarenakan penggilingan tebu di Lumajang masih berskala kecil dan menengah serta menghasilkan rendemen yang tidak memuaskan. Investor utama dalam pendiri pabrik gula ini adalah konsorsium *Handel Vereeniging Amsterdam* (HVA) atau Persekutuan Dagang Amsterdam. HVA sendiri terbentuk dari merger 3 perusahaan dagang dan perkebunan yaitu *Firma H. Reineke* dari Amsterdam, *Van Beek & Company* dari Batavia dan *Wille Gans* dari Surabaya (Kano, 2008: 170). Konsorsium yang didirikan pada tahun 1878 ini, memulai bisnisnya di bidang perdagangan umum, ekspor komoditas serta investasi di sektor perkebunan. Pada tahun 1910, HVA mulai memfokuskan bisnisnya di bidang perkebunan terutama pengembangan lahan tebu dan pabrik gula. Konsorsium ini juga melakukan akuisisi perusahaan perkebunan yang sudah

berdiri serta penyertaan saham bersama perusahaan lain untuk memperbesar skala bisnisnya.

Pendirian Pabrik Gula Ranoepakis sendiri, sebenarnya mulai diinisiasi sejak tahun 1884. Pada tahap ini, HVA sebagai investor telah memulai melakukan observasi lahan di wilayah Lumajang. HVA baru menemukan lokasi yang cocok untuk pendirian pabrik gula pada tahun 1901 di Desa Ranupakis, Klakah, Lumajang. Lahan lain juga dibeli HVA di wilayah Klakah dari pemilik lamanya yaitu Mr. E. Reynst seharga f25.000 (*De Locomotief*, 20 April 1905). Konsorsium ini kemudian mulai melakukan pematangan lahan dengan melakukan penebangan hutan dan penutupan daerah rawa-rawa (Harnoko, *et al*, 2018: 38). Selain itu, HVA melakukan akuisisi lahan pada tahun 1905 untuk penanaman tebu. Luas lahan tebu ini terus meningkat menjadi 10.645 hektar pada tahun 1907 (Margana, *et al*, 2022: 220). Proses pengerjaan konstruksi pabrik gula ini, tentu saja disertai pembangunan infrastruktur lain seperti irigasi, saluran untuk menyuplai air ke mesin uap besar serta jalan raya untuk mengangkut tebu dari lahan, menyuplai kayu untuk bahan bakar serta mengangkut hasil produksi dari pabrik ke ke pelabuhan. Setelah melalui 5 tahun masa konstruksi, Pabrik Gula Ranoepakis mulai beroperasi pada tahun 1910. Selama pembangunan pabrik ini berlangsung, HVA telah menginvestasikan dana senilai f4.500.000. Selama empat tahun awal beroperasi pabrik gula ini justru mengalami kerugian. Keterlambatan masa konstruksi, rendemen tebu yang terlalu rendah serta beban keuangan yang menumpuk menjadi penyumbang terbesar kerugian pabrik ini.

Tembakau juga menjadi komoditas penting yang diproduksi di Lumajang serta ditujukan untuk memenuhi pasar ekspor di Eropa. *Koloniaal Verslag van 1890* mencatat setidaknya ada 14 orang pengusaha yang menjalankan bisnis ekspor tembakau ke Eropa. Para pengusaha ini terdiri dari 10 orang Eropa, 2 orang keturunan Tionghoa dan 2 orang pribumi. Produk yang dihasilkan perkebunan tembakau Lumajang terdiri dari dua jenis yaitu *Bladtabak* atau tembakau daun dan *Krossok*. Perbedaan dua produk tembakau tersebut terletak pada pengelolaan pasca panennya. *Bladtabak* merupakan tembakau pilihan yang disortir dan diolah para eksportir untuk tujuan ekspor. Para eksportir ini umumnya memiliki pabrik dan

gudang khusus untuk menjaga kualitas tembakau selama penyimpanan. Sedangkan *Krossok*, merupakan tembakau yang dipanen serta dikeringkan oleh petani sendiri tanpa melalui proses sortasi. Umumnya, kualitas tembakau ini dianggap kurang memenuhi kriteria pasar ekspor sehingga kebanyakan hanya diperdagangkan secara domestik (*Koloniaal Verslag van 1890*: 165).

Pada akhir tahun 1880-an, harga tembakau ekspor dari Lumajang mengalami kejatuhan di Eropa. Hal ini membuat sejumlah perusahaan pengeksport mengalami kerugian dan tidak dapat membayar operasional pabrik dan gudangnya. Kondisi pasar yang mengalami penurunan ini membuat para petani tembakau beralih ke penjualan tembakau *Krossok* yang berkualitas rendah. Tembakau jenis ini sangat diminati pasar domestik karena harganya yang rendah dan para petani dapat menjualnya secara langsung ke warga pribumi. Selain itu, penyajiannya pun lebih mudah karena tidak perlu disortir seperti *Bladtabak*. Menurunnya pasar ekspor ini, juga membuat kebun-kebun yang menghasilkan tembakau berkualitas tinggi menjadi tidak terawat (*Koloniaal Verslag 1890*: 165).

Lumajang sendiri memiliki 24 perkebunan tembakau yang dimiliki oleh pengusaha Belanda. Salah satu perusahaan tersebut adalah J. J. van Leuwen yang memiliki perkebunan di empat lokasi yaitu Boelak Gempoel, Moedjoer, Toempang dan Tempeh. Seperti kebanyakan perusahaan penanaman tembakau lain J. J. van Leuwen memproduksi komoditas ini kebutuhan pasar ekspor di Eropa. Pengusaha lain yang membuka perkebunan tembakau adalah W. E. van der Hout. Data menunjukkan bahwa perusahaan ini tidak hanya memproduksi *Bladtabak* tetapi juga *Krossok*. Kemungkinan besar perusahaan ini memfokuskan produksi tembakaunya untuk memenuhi kebutuhan domestik. Selain berasal dari Eropa, terdapat pula pengusaha Tionghoa yang membuka bisnis perkebunan tembakau yaitu Tan Sien Hien. Kebun yang dikelola pengusaha ini, mampu memproduksi tembakau seberat 350.000 kilogram *Bladtabak* dan 65.625 kilogram *Krossok* pada tahun 1885 (Margana, *et al*, 2022: 224).

B. Jaringan Jalan Kereta Api dan Jalan Raya

Berkembangnya Lumajang sebagai salah satu pusat ekonomi perkebunan di Karesidenan Probolinggo, tidak dipungkiri mendorong terjadinya pembangunan infrastruktur secara masif. Banyak dari perusahaan perkebunan yang membangun atau memanfaatkan infrastruktur jalan yang telah ada. Kebutuhan jalan dan rel kereta api kemudian menjadi sangat vital untuk keberlangsungan bisnis mereka terutama untuk pengangkutan hasil produksi dari wilayah perkebunan di pedalaman ke pelabuhan di pesisir. Keberadaan infrastruktur jalan raya di Lumajang sendiri tidak terlepas dari adanya *Groot Postweg* atau Jalan Raya Pos Besar yang dibangun melintasi wilayah Probolinggo pada tahun 1809 (Nanang, 2021: 57).

Hingga tahap ini, jalan raya tersebut masih terbatas melintasi kota-kota penting di pesisir utara Probolinggo, Besuki hingga Panarukan. Jalan raya di Lumajang hingga periode tersebut belum dibangun serta mobilitas penduduk masih mengandalkan jalan-jalan kecil yang belum diperkeras. Lumajang sendiri juga belum menjadi area yang strategis untuk pertahanan Hindia Belanda, sehingga hanya terdapat beberapa jalan percabangan di wilayah ini. Kemungkinan besar jalan percabangan ini hanya digunakan oleh pribumi atau pengusaha Tionghoa untuk mengangkut panen dan hasil buminya untuk diperdagangkan di Karesidenan Probolinggo.

Alat transportasi yang melintasi jalan-jalan percabangan di Lumajang juga masih sangat sederhana yaitu gerobak yang ditarik menggunakan hewan ternak seperti kerbau atau sapi. Keberadaan jalan percabangan tersebut kemudian menjadi penting ketika menggalakan eksploitasi besar-besaran di bidang perkebunan melalui kebijakan 'Tanam Paksa.' Pada periode ini, jalan-jalan mulai dibangun untuk mengakomodasi akses menuju lahan-lahan perkebunan yang ditanami tanaman komoditas ekspor. Pemerintah kolonial kemudian mulai mengadakan kerja wajib pada para penduduk pribumi untuk membangun atau memperbaiki jalan-jalan yang dibutuhkan untuk operasional perkebunan tersebut. Jalan tersebut diperlebar dan diperhalus untuk mengakomodasi banyaknya jumlah gerobak pengangkut tebu yang lalu-lalang dari perkebunan ke pabrik penggilingan serta menuju ke Pelabuhan di pesisir utara. Pada periode ini umumnya gerobak-gerobak

tersebut mampu mengangkut komoditas seberat 7-10 pikul dan menempuh jarak hingga 7 hingga 9 kilometer setiap hari (Tim Telaga Bakti Nusantara. 1997: 17).

Para pemilik gerobak, biasanya mendapatkan pekerjaan pengangkutan pada musim panen. Sebelum musim panen tiba, biasanya para pemilik perkebunan dan pabrik penggilingan tebu telah merekrut gerobak pengangkutan untuk memastikan kelancaran proses panen dan penggilingan di pabrik gula mereka. Mereka mendapatkan ongkos sebesar f 40 setiap musim panen dari para pemilik perkebunan. Dalam sehari, gerobak pengangkut dapat melakukan perjalanan bolak-balik sebanyak 2 hingga 3 kali dari pabrik-pabrik gula di Lumajang menuju ke gudang di Karesidenan Probolinggo (R. E. Elson. 1984. 75-76). Meskipun demikian banyaknya frekuensi perjalanan dalam sehari serta kapasitas angkut gerobak yang tersedia dalam sekali jalan, dirasa masih kurang untuk memenuhi kebutuhan angkutan komoditas gula. Hal ini dikarenakan volume produksi gula dari Lumajang terus mengalami peningkatan pada periode-periode berikutnya.

Jaringan jalan yang dibangun di Lumajang pada periode pertengahan abad ke-19 memiliki kelemahan yaitu tidak dapat dilalui dengan baik selama musim hujan. Pada musim tersebut, jalan yang masih berupa tanah rentan menjadi becek dan berlumpur. Hal ini mempersulit mobilitas gerobak yang melintas di jalan tersebut. Akibatnya, pengangkutan komoditas perkebunan atau barang-barang lainnya hanya dilakukan secara efisien saat musim kemarau atau ketika intensitas hujan cenderung rendah. Lumajang pada periode ini merupakan daerah yang seringkali dilanda banjir besar, sehingga apabila bencana ini terjadi maka pengangkutan hasil perkebunan akan sangat terhambat. Hal ini tentu akan memberikan kerugian besar bagi para pemilik perkebunan. Terlebih Lumajang masih belum memiliki gudang besar penyimpanan komoditas seperti daerah perkebunan lain.

Permasalahan infrastruktur transportasi ini membuat para pengusaha meminta pemerintah kolonial untuk membuka jalur kereta api menuju daerah-daerah di Karesidenan Probolinggo. Usulan untuk membangun jalur kereta api tersebut baru disetujui pada tahun 1875. Pembangunan jalur kereta api ini dilakukan oleh perusahaan kereta api milik negara yaitu *Staatspoorwegen* atau disingkat SS.

Jalur kereta api ini nantinya akan melintasi daerah-daerah penghasil komoditas utama seperti tebu, tembakau dan kopi dari Surabaya, Pasuruan, Probolinggo, Lumajang hingga Banyuwangi (Nanang, 2021: 70). Pihak swasta pada periode ini juga telah mewacanakan pembangunan transportasi berbasis rel lainnya yaitu trem untuk mempermudah pengangkutan tebu dari wilayah tersebut. Pembangunan jalur kereta api ke Pasuruan menuju Probolinggo dimulai pada tanggal 11 Desember 1884. Jalur ini merupakan perpanjang dari Stasiun Pasuruan dengan menyusuri tepi jalan raya pos sejauh 40 kilometer hingga Stasiun Probolinggo. Proses pembangunan jalur kereta api ini memakan waktu yang cukup lama yaitu kurang lebih 6 tahun (Imam Subarkah. 1992: 26).

Pada tanggal 6 Mei 1886 seluruh pembangunan infrastruktur jalur kereta api menuju Probolinggo telah selesai serta siap dioperasikan. Pemerintah Hindia Belanda kemudian mulai membangun kembali jalur kereta pada tahun 1893 agar dapat mencapai wilayah-wilayah penting lainnya di kawasan tapal kuda seperti Jember, Besuki serta Panarukan. Pada saat yang sama, sektor perkebunan di Lumajang berkembang pesat dengan meningkatnya volume produksi komoditas ekspor utama seperti gula, tembakau dan kopi. Sebelumnya, pemerintah kolonial telah melakukan observasi terhadap wilayah-wilayah yang potensial dan layak dilalui jalur kereta api menuju ujung timur Jawa. Berdasarkan keputusan pemerintah dalam *Grote Bundel* 21 Januari 1883, diputuskan bahwa pembangunan jalur kereta akan dilakukan di wilayah selatan Pegunungan Hyang dengan jalur Pasuruan-Probolinggo-Jember serta percabangannya yaitu Klakah-Pasirian (Yuniarta, *et al*, 2024: 22).

Gambar 1. Peta Jaringan Kereta Api dan Jalan di wilayah Lumajang



Sumber: Koleksi KITLV No. KK 045-01-05

<https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/2011844>

Percabangan jalur kereta api Klakah menuju Pasirian ini, nantinya akan menjadi infrastruktur transportasi yang melayani pengangkutan komoditas perkebunan dari Lumajang. Jalur percabangan yang mulai dibangun pada tahun 1893 ini terhubung langsung dengan jalur kereta di kota-kota pelabuhan di pesisir utara Jawa. Pada awalnya, pembangunan rel kereta api ini akan diarahkan menuju Randuagung yang menjadi salah satu pusat produksi komoditas perkebunan di Lumajang. Namun, dengan berbagai pertimbangan trase jalur tersebut diubah menuju Klakah pada tahun 1894. Pembangunan jalur kereta api Klakah-Pasirian membutuhkan waktu selama kurang lebih dua tahun dan secara resmi dioperasikan pada tanggal 16 Mei 1896 (*De Locomotief*, 22 Juli 1896). Perusahaan SS juga membangun halte di sejumlah wilayah perkebunan yang produktif untuk mempermudah pengangkutan komoditas. Halte tersebut didirikan di Labroek, Tempeh, Modjoer serta Tjondro. Perkebunan di wilayah-wilayah ini terkenal dengan hasil produksinya berupa tebu dan tembakau.

Beroperasinya Pabrik Gula Ranupakis pada tahun 1905, mendorong semakin banyaknya kebutuhan angkutan menuju ke Lumajang. Pada perkembangannya, kereta api ke Lumajang tidak hanya ditujukan untuk mengangkut barang-barang komoditas tetapi juga penumpang. Para penumpang kereta ini, umumnya merupakan orang Eropa yang akan bekerja sebagai pengawas di perkebunan atau para pegawai administrasi kolonial. Kemungkinan besar,

layanan angkutan kereta api penumpang menuju Lumajang baru diluncurkan pada tahun 1899 (*De Locomotief*, 01 Oktober 1909). Hal ini dikarenakan data statistik yang ditemukan baru mencatat banyaknya jumlah penumpang pada tahun tersebut. Keberadaan jalur kereta api di Lumajang, membuat industri perkebunan di daerah ini menjadi lebih efisien. Hal ini dikarenakan hasil produksi dari perkebunan dapat dengan cepat dan diangkut menuju pelabuhan ekspor di Surabaya. Selain itu, pengangkutan juga dapat dilakukan setiap saat tanpa harus memperhatikan kondisi cuaca. Kerjasama saling menguntungkan antara pihak swasta yaitu Pabrik Gula Djatiroto dengan pemerintah kolonial melalui perusahaan kereta api SS, memungkinkan Lumajang menjadi salah satu daerah yang memiliki kontribusi besar bagi perekonomian Hindia Belanda.

Keberadaan jaringan transportasi kereta api dan jalan raya sangat diandalkan, namun berbagai tantangan perlu dihadapi. Pada pertengahan tahun 1909, infrastruktur jalan raya dan kereta api di Lumajang mengalami kerusakan berat akibat bencana banjir besar. Banjir ini disebabkan oleh meluapnya Sungai Besoeksat dan Laban pada tanggal 29 hingga 30 Agustus 1909 (*De Locomotief*, 25 Oktober 1909). Jalan raya mengalami kerusakan berat adalah Jalan Lumajang-Pasirian. Banjir ini hanya menyisakan dua jembatan saja yang dapat diakses di distrik Lumajang. Hal ini membuat mobilitas di wilayah tersebut terhambat dan bahkan membuat penduduk setempat kesulitan untuk mengungsi. Transportasi kereta api di Lumajang juga tidak dapat berfungsi karena 3 jembatan penghubungnya terputus. Bencana banjir ini juga membuat aktivitas di perkebunan terhenti. Selain merusak ratusan *bouw* lahan padi milik rakyat, sejumlah perkebunan tebu milik perusahaan juga rusak parah. Salah satu perkebunan tebu yang paling terdampak berada di Soekodono. Sementara itu, rusaknya saluran irigasi membuat sejumlah lahan padi serta perkebunan di sebagian besar wilayah Lumajang tidak teraliri air dengan baik. Laporan juga menjelaskan bahwa korban tewas akibat banjir ini mencapai lebih dari 500 orang (*De Locomotief*, 06 September 1909).

Infrastruktur jalan raya di Lumajang kembali mengalami kerusakan setelah terjadinya letusan Gunung Semeru pada tahun 1912. Letusan ini tidak hanya

menimbulkan korban jiwa yang besar, tetapi hancurnya sejumlah perkebunan penghasil komoditas. Kerusakan terbesar justru bukan berasal dari luncuran awan panas tetapi banjir lahar dingin yang menghancurkan sejumlah infrastruktur publik seperti jembatan penyeberangan, jalan raya serta saluran irigasi. Banjir yang membawa lumpur dan batu-batuan dari lereng Semeru juga merusak sejumlah besar lahan pertanian dan perkebunan di Lumajang secara permanen (*Sumatra Bode*, 14 Maret 1912). Sejumlah perusahaan perkebunan yang beroperasi di Lumajang juga terpaksa menutup aktivitasnya selama berbulan-bulan. Hal ini membuat nilai ekspor produk perkebunan di distrik ini tidak memenuhi target (*De Indische Courant*, 12 Januari 1912).

Pasca bencana banjir besar pada tahun 1909 dan letusan Semeru tahun 1912, insinyur dan pekerja dari *Burgelijke Openbare Werke* atau BOW mulai memperbaiki kembali jalur yang rusak sejak pertengahan tahun 1912 hingga awal tahun 1913 (*De Locomotief*, 08 Februari 1913). Perbaikan dan pembangunan kembali ini dilakukan secara lebih terencana dan mempertimbangkan faktor-faktor geografis secara lebih rinci. Hasil pekerjaan departemen pekerjaan umum Hindia Belanda tersebut membuat infrastruktur jalan di Lumajang sedikit lebih baik dari sebelumnya, meskipun belum beraspal. Jalan tersebut bahkan menarik pecinta otomotif mencoba untuk melintasinya. Pada tahun 1913, seorang pebisnis sekaligus penghobi mobil dari Surabaya bernama Mr. Bouman melakukan tur promosi mobil baru dari pabrikan *Overland* yang berbasis di Ohio, Amerika Serikat. Selama perjalanan ini, Bouman melintasi jalan raya di Lumajang dengan rute dari Moedjoer menuju Pasirian. Tujuan perjalanan tur ini adalah menguji ketangguhan mobil ini ketika melewati jalan-jalan Lumajang yang masih berpasir (*De Express*, 05 November 1913)

Rencana pembangunan jalan di Lumajang kembali diwacanakan setelah diadakannya pertemuan para anggota *Raad van Pasoeroean* atau Dewan Pasuruan pada tanggal 20 Juni 1926. Pertemuan ini telah menyetujui anggaran dasar pembangunan namun belum sampai pada tahap finalisasi. Ruas jalan yang dibangun ini menghubungkan wilayah Dampit di Malang dengan Pasirian di Lumajang (*De Indische Courant*, 21 Juni 1926). Ide perluasan jaringan jalan raya ini datang dari

salah satu anggota dewan yang menyatakan bahwa jaringan jalan untuk kepentingan perusahaan-perusahaan yang beroperasi di dua wilayah tersebut masih kurang. Berdasarkan laporan dari *De Indische Courant*, pada rapat lanjutan disebutkan bahwa biaya yang dianggarkan untuk membangun Jalan Dampit-Pasirian mencapai f 63.300. Biaya tersebut dikeluarkan pemerintah kolonial digunakan untuk pembangunan jalan di ruas Soemboerowo-Soembersewoe (*De Indische Courant*, 17 Oktober 1927). Namun, pembangunan ruas jalan raya ini sebenarnya tidak mendapatkan dukungan yang baik dari pemerintahan setempat maupun perusahaan-perusahaan.

Pemerintah Hindia Belanda sendiri menetapkan total anggaran pembangunan jalan yang menghubungkan Malang dan Lumajang sebesar f 140.000. Dua pertiga biaya tersebut akan diberikan pemerintah pusat dalam bentuk subsidi pembangunan. *Raad van Pasoeran* menambahkan, skema tersebut membuat pemerintah daerah tidak perlu meminta kontribusi dana tambahan dari perusahaan-perusahaan yang beroperasi di Soemberowo dan Soembersewoe (*De Indische Courant*, 17 Oktober 1927). Kontribusi dana tunai yang dibutuhkan untuk mendukung pembangunan jalan ini setidaknya mencapai f 30.000. Jika skema berubah, maka perusahaan-perusahaan di kedua wilayah tersebut diharuskan membayar biaya kontribusi pembangunan jalan dengan diangsur selama tiga tahun berturut-turut. Ruas jalan lain yang dibangun adalah ruas Lengkong menuju Keboenagoenglor. Jalan ini masih menjadi bagian dari trase Jalan Raya Dampit-Pasirian yang juga melintasi wilayah perkebunan dekat Soepitoerang (*Algemeen Handelsblad voor Nederlandsch-Indie*, 10 Januari 1929).

Pembangunan ruas jalan Lengkong-Keboenagoenglor diperkirakan menelan dana sekitar f314.540. Pemerintah kolonial menyediakan dua-pertiga dari total biaya tersebut dalam bentuk subsidi pembangunan. Dengan demikian, mayoritas dana pembangunan ruas jalan ini, berasal dari perusahaan-perusahaan perkebunan swasta. Kebanyakan perusahaan penyumbang dana, memiliki perkebunan besar di Soemberwoeloeh dan membutuhkan jaringan jalan raya untuk mengangkut komoditas tembakau dari wilayah tersebut. Selama pembangunan berlangsung, kesulitan harus dihadapi terutama di ruas Soemberrowo-

Soembersewoe. Hal ini dikarenakan, kedua wilayah ini masih sangat jarang penduduknya sehingga sulit untuk mendapatkan tenaga kerja. Para pekerja pembangunan jalan ini harus didatangkan dari wilayah lain seperti Jember, Probolinggo, Pasuruan serta Madura.

Konstruksi jalan di ruas Soemberrowo-Soembersewoe telah menggunakan teknik pemadatan tanah serta dilapisi aspal. Sebanyak tiga unit mesin *stoom* uap didatangkan dari Surabaya untuk mendukung pembangunan jalan ini. Menjelang akhir tahun 1927, sebagian besar ruas jalan tersebut telah selesai dipadatkan dan diaspal. Akan tetapi jalan ini belum sepenuhnya digunakan karena infrastruktur lain yaitu dua jembatan penghubung belum selesai dibangun. Dua jembatan tersebut berdiri di atas Kali Glidik dan Kali Soemberboeloes. Ruas jalan lain yang sedang dibangun adalah Lumajang Kota menuju Soemberwoeloe dengan penyelesaian mencapai 12 kilometer. Pembangunan jalan ini, diinisiasi oleh mantan asisten Residen Lumajang, Mr. Von Muhlenfeldt serta Ketua *Malangsche Landbouw Vereeniging*, Mr. G. J. Zuyderhoff.

Pada tahun 1929, perusahaan swasta *Cultuurmaatschappij 'Goejing'* telah meminta izin untuk membangun jalan percabangan yang tersambung dengan jalan raya utama di Lumajang. Jalan ini dibangun untuk mempermudah pengangkutan produknya dari pabrik pengepakannya menuju jalan utama di Tempoer Sewoe serta mengakses lahan perkebunan yang berada di dekat Kali Glidik (*Algemeen Handelsblad voor Nederlandsch-Indie*, 20 Maret 1929). Perbaikan serta penambahan panjang jalan eksisting yang melintasi lereng Semeru yaitu dari daerah Amadanom menuju Soembertjoeling juga dilaksanakan pada tahun 1930. Jalan ini nantinya tersambung trase menuju Soemberrowo. Selanjutnya jalur Soemberrowo-Soembersewoe disambungkan melalui disambungkan dengan jembatan Rowo Radja-Poetri dan tersambung menuju Keboenagoenglor. Selama pembangunan ini berlangsung, Pemerintah Hindia Belanda memberikan dana bantuan sebesar f6.000 dan sedangkan swasta memberikan kontribusi sebesar f 200.000 (*De Indische Courant*, 03 Januari 1931).

Menurut laporan *De Indische Courant*, pembangunan jalan Dampit menuju Pasirian sangat mendesak karena adanya tuntutan dari perusahaan-perusahaan

swasta di lereng Semeru yang menginginkan akses jalan lebih baik. Para pengusaha mengeluhkan bahwa mereka tidak dapat mengangkut produk perkebunan dengan segera, karena kurangnya akses berupa jalan raya yang layak. Kebanyakan yang melintasi perkebunan di lereng Semeru cenderung berkelok-kelok dan tidak aman untuk mengangkut produk perkebunan seperti kopi, karet dan teh dalam jumlah besar. Selain itu, hampir mustahil membangun jalur percabangan kereta api atau trem ke wilayah tersebut karena kondisi geografis di lereng gunung yang tidak mendukung. Pada tahap ini, jalur Dampit-Pasirian akan selesai dibangun pada pertengahan tahun 1932 (*De Indische Courant*, 03 Januari 1931). Salah satu perusahaan yang mengajukan pembangunan jalan percabangan ini adalah *N. V. The Estates Supplies Co. Ltd.* Perusahaan ini menginginkan pembangunan jalan percabangan yang terhubung dengan jalan utama Malang-Pasirian untuk mempermudah transportasi komoditas yang dihasilkan 28 perusahaan perkebunan di Dampit, Malang. Pembangunan jalan ini didanai sepenuhnya oleh *Smeroefonds* yang beranggotakan perusahaan-perusahaan swasta penyumbang dana konstruksi jalan tersebut (*De Indische Courant*, 26 Februari 1926). Jalan baru ini disebut sebagai *Zuid-Smeroeweg* atau Jalan Lintas Selatan Semeru.

Perbaikan jalan eksisting terus dilakukan sepanjang tahun 1929-1930 untuk menjaga kualitas jalan yang dilalui kendaraan. Kerusakan tersebut umumnya disebabkan oleh curah hujan tinggi serta banjir yang seringkali menggenangi wilayah Lumajang. Beberapa jembatan di area perkebunan juga tidak layak dilalui truk pengangkut, karena hanya terbuat dari kayu. Beberapa perusahaan berpatungan untuk menggantikan jembatan kayu di wilayah perkebunan mereka dengan jembatan berkonstruksi besi. Perbaikan jalan utama di Lumajang tersebut dilakukan dengan melibatkan *stoom roller* atau mesin penggilas aspal bertenaga uap yang didatangkan dari Kota Malang. Sementara itu, pembangunan trase lanjutan jalan Soemberrowo-Soembersewoe tidak menggunakan mesin penggilas bertenaga uap untuk meratakan jalan, melainkan dilakukan secara manual dengan *roller* tangan. Kemungkinan besar, medan di trase tersebut terlalu sulit untuk dilalui alat berat sehingga diputuskan bahwa perataan aspal dilakukan dengan tenaga manusia (*Soerabijesch Handelsblad*, 12 April 1930).

Pada tahun 1931, sebagian Jalan Raya Lumajang-Malang sudah dapat dilalui kendaraan seperti mobil dan truk pengangkut komoditas perkebunan. Meskipun demikian, terdapat beberapa jalur belum benar-benar tersambung seutuhnya. Menurut laporan koran *De Indische Courant* yang terbit pada awal bulan Maret 1931, wilayah *Regentschap* Lumajang dapat ditempuh dari Malang dengan menggunakan mobil. Jalan ini membentang di sepanjang lereng Gunung Semeru hingga wilayah Pronodjiwo. Sedangkan di Lumajang, jalan aspal baru yang tersedia serta sudah dapat ditempuh dengan mobil adalah rute Besoek-Kobokan (*De Indische Courant*, 02 Maret 1931). Rute tersebut belum sepenuhnya tersambung ke jalan utama karena pembangunan jembatan besi senilai f 7.800 belum sepenuhnya rampung. Selain itu, terdapat pula jalan desa yang dibangun oleh perusahaan perkebunan. Jalan tersebut menghubungkan Keboen Agoeng hingga Pronodjiwo serta menelan dana pembangunan sebesar f 1.000 (*De Indische Courant*, 02 Maret 1931).

Jalan Raya Lumajang Malang baru benar-benar diselesaikan proses konstruksinya pada pertengahan tahun 1934. Semula, jalan raya utama ini akan dibuka pada bulan September 1934. Akan tetapi, mengalami penundaan selama 1 bulan dan baru dibuka pada bulan Oktober. Pembukaan jalan raya ini menandai berakhirnya pekerjaan berat selama bertahun-tahun untuk membangun infrastruktur perhubungan utama di *Regentschap* Lumajang. Pembangunan jalan ini bahkan dianggap sebagai salah satu proyek terbesar yang dibangun pemerintah kolonial selama 40 tahun terakhir (*Soerabaijsch Handelsblad*, 20 Agustus 1934). Jalan ini dengan cepat menjadi populer dikalangan para pelancong atau pemilik kendaraan yang akan melakukan perjalanan ke *Oosthoek* atau Ujung Timur.

KESIMPULAN

Kehadiran perusahaan perkebunan di Lumajang, tak dapat dipungkiri mendorong munculnya sistem transportasi modern seperti kereta api dan jalan raya beraspal. Sebelum pertengahan abad ke-19, Lumajang telah menjadi salah satu wilayah pusat produksi komoditas pertanian namun secara keseluruhan masih terisolir. Sektor perkebunan yang berkembang sejak Periode Sistem Tanam Paksa

mendorong berkembangnya jaringan jalan di area perkebunan untuk mempermudah pengangkutan hasil panen. Jaringan transportasi darat di Lumajang terus berkembang sejak akhir dekade 1880-an dengan hadirnya transportasi modern yaitu kereta api serta trem uap. Pada dekade 1920 hingga awal 1930-an, pemerintah setempat bersama perusahaan swasta bekerjasama untuk menyelesaikan pembangunan jaringan jalan beraspal yang menghubungkan daerah didalam maupun diluar *Regentschap* Lumajang.

Secara garis besar, perkembangan sistem transportasi modern di Lumajang tidak terlepas dari kerjasama saling menguntungkan antara perusahaan swasta dengan pemerintah kolonial yang sama-sama mendapatkan keuntungan dari eksploitasi di wilayah ini. Pembangunan jalur kereta api serta jalan raya untuk membuat sektor perkebunan lebih efisien terutama dalam hal pengangkutan hasil produksinya. Dalam hal ini, perusahaan swasta memiliki peran dominan dalam pengembangan jaringan jalan di Lumajang dan pemerintah kolonial cenderung lebih fokus pada pengembangan jalur kereta api melalui perusahaan SS.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip

Indisch Staatsblad van 1870.

Koloniaal Verslag van 1871.

Koloniaal Verslag van 1880.

Koloniaal Verslag van 1881.

Koloniaal Verslag van 1883.

Koloniaal Verslag van 1886.

Koloniaal Verslag van 1890.

Koran

Algemeen Handelsblad voor Nederlandsch Indie, 30-04-1880

Algemeen Handelsblad voor Nederlandsch-Indie, 10-01-1929

Algemeen Handelsblad voor Nederlandsch-Indie, 20-03-1929

De Express, 05-10-1913

De Indische Courant, 21-06-1926

De Indische Courant, 17-09-1927

De Indische Courant, 03-01-1931

De Indische Courant, 02-03-1931

De Indische Courant, 26-02-1932

De Locomotief, 22-07-1896
De Locomotief, 01-09-1900
De Locomotief, 20-04-1906
De Locomotief, 25-10-1909
De Locomotief, 08-02-1913
De Sumatra Bode, 14-02-1912
Soerabaijasch Handelsblad, 12-04-1930
Soerabaijasch Handelsblad, 20-08-1934

Buku, Artikel & Tesis

- Basundoro, Purnawan. 2008. "Dinamika Pengangkutan Di Banyumas Pada Era Modernisasi Transportasi Pada Awal Abad ke-20" *Humaniora*, 20 (1): 63-74.
- _____. 2020. *Arkeologi Transportasi: Perspektif Ekonomi dan Kewilayahan Karesidenan Banyumas 1830-1940-an*. Surabaya: Airlangga University Press.
- Booth, Anne, et al. 1988. *Sejarah Ekonomi Indonesia*. Jakarta: Penerbit LP3ES.
- Colombijn, Freek. 2014. *Cars, Conduits and Kampongs: The Modernization of the Indonesian City, 1920-1960*. Leiden: Koninklijk Brill NV.
- Dick, Howard, et al. 2002. *The Emergence of a National Economy: An Economic History of Indonesia, 1800-2000*. Honolulu: University of Hawai'i Press.
- Elson, R. E. 1984. *Javanese Peasant and the Colonial Sugar industry, Impact and Change in an East Java Residency 1830-1940*. Singapore: Oxford University Press.
- Harnoko, Sarto, et al. 2018. *Pabrik Gula Djatiroto: Kajian Industri Gula 1958-1980*. Yogyakarta: Balai Pelestarian Nilai Budaya D. I. Yogyakarta.
- Kano, Hiroyoshi. 2008. *Indonesian Export, Peasant Agriculture and the World Economy 1850-2000*. Singapore: NUS Press.
- Knight, G. Roger. 2014. *Sugar, Steam and Steel: The Industrial Project in Colonial Java, 1830-1885*. South Australia: University of Adelaide Press.
- Lindblad, J. Thomas. 2000. *Sejarah Ekonomi Modern Indonesia: Berbagai Tantangan Baru*. Jakarta: Pustaka LP3ES.
- Lombard-Salmon, Claudine. 1991. "The Han Family of East Java. Entrepreneurship and Politics (18th-19th Centuries)," *Archipel*. 4: 53-87.
- Mrazek, Rudolf. 2006. *Engineers of Happy Land: Perkembangan Teknologi dan Nasionalisme di sebuah Koloni*. Jakarta: Yayasan Obor.
- Margana, S. 2012. *Ujung Timur Jawa, 1763-1813: Perebutan Hegemoni Blambangan*. Yogyakarta: Pustaka Ifada.
- _____. 2022. *Lumajang; Dari Praaksara Hingga Awal Kemerdekaan*. Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Gadjah Mada.
- Nanang Setiawan. 2021. *Simpul Jaringan Perkeretaapian dan Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Probolinggo Tahun 1875-1942*. Tesis Magister Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Gadjah Mada.

- Setyowati, Eni, *et al.*, 2017 “Sejarah Transportasi Bus Esto dan Pengaruhnya Terhadap Perkembangan Kota Salatiga Tahun 1923-1942,” *Journal of Indonesia History*, 6 (1) : 21-28.
- Sjamsuddin, Helius. 2007. *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Ombak.
- Tim Telaga Bakti Nusantara. 1997. *Sejarah Perkotaan Indonesia Jilid I*. Bandung: Asosiasi Perkotaan Indonesia dan CV. Angkasa.
- Yuniarta, Aldilla Dinda, *et al.* 2024. “Jalur Kereta Api dan Perkembangan Kota Lumajang Pada Masa Kolonial Belanda, 1893-1942” *Jurnal Sejarah Indonesia*. 7 (1): 10-30.