

**SEJARAH ALIH FUNGSI STASIUN KERETA API
LUMAJANG MENJADI GUDANG EKSPEDISI PADA
TAHUN 1906-1992**

SKRIPSI



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
JEMBER
Oleh :
Siti Choiriyah
NIM : 212104040010

**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ JEMBER
FAKULTAS ADAB DAN HUMANIORA
DESEMBER 2025**

**SEJARAH ALIH FUNGSI STASIUN KERETA
API LUMAJANG MENJADI GUDANG EKSPEDISI
PADA TAHUN 1906-1992**

SKRIPSI

Diajukan kepada Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember untuk memenuhi salah satu persyaratan memperoleh gelar Sarjana Humaniora (S.Hum) Fakultas Ushuluddin Adab dan Humaniora Program Studi Sejarah Peradaban Islam



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
JEMBER
Oleh:
Siti Choiriyah
NIM : 212104040010

**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ JEMBER
FAKULTAS USHULUDDIN ADAB DAN HUMANIORA
DESEMBER 2025**

**SEJARAH ALIH FUNGSI STASIUN KERETA API
LUMAJANG MENJADI GUDANG EKSPEDISI PADA TAHUN
1906-1992**

SKRIPSI

Diajukan kepada Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember
untuk memenuhi salah satu persyaratan memperoleh
gelar Sarjana Humaniora (S.Hum)
Fakultas Ushuluddin Adab dan Humaniora
Program Studi Sejarah Peradaban Islam

Oleh:

Siti Choiriyah
NIM : 212104040010

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
J E M B E R

Disetujui oleh pembimbing:



Ivan Agusta Farizkha, ST, MT
NIP. 199008172020121004

**SEJARAH ALIH FUNGSI STASIUN KERETA API
LUMAJANG MENJADI GUDANG EKSPEDISI PADA TAHUN
1906-1992**

SKRIPSI

Telah diuji dan diterima menjadi salah satu
Persyaratan memperoleh gelar Sarjana Humaniora (S.Hum)
Fakultas Ushuluddin Adab dan Humaniora
Program Studi Sejarah Peradaban Islam


Hari : Selasa
Tanggal : 23 Desember 2025

Tim Penguji

Ketua


Muhammad Faiz, M.A.
NIP : 199005282018011001

Sekretaris


Anggi Trivina Palupi M.Pd
NIP : 199205192022032005

Anggota :

1. Al Furqon, Ph.D., M.Th.I. ()

2. Ivan Agusta Farizkha, ST, MT ()

Menyetujui
Dekan Fakultas Ushuluddin Adab dan Humaniora



Prof. Dr. Ahidul Asror, M.Ag.
NIP. 197496062000031003

MOTTO

إِنَّ اللَّهَ لَا يُغَيِّرُ مَا بِقَوْمٍ حَتَّى يُغَيِّرُوا مَا بِأَنْفُسِهِمْ وَإِذَا أَرَأَى اللَّهُ بَقَوْمٍ سُوءًا فَلَا مَرَدَّ لَهُ
وَمَا لَهُمْ مِنْ دُونِهِ مِنْ وَالٍ ﴿١١﴾

Sesungguhnya Allah tidak akan mengubah keadaan suatu kaum sebelum mereka mengubah keadaan diri mereka sendiri. Dan apabila Allah menghendaki keburukan terhadap suatu kaum, maka tak ada yang dapat menolaknya dan tidak ada pelindung bagi

Mereka selain Dia.

(QS. Ar-Ra'd : 11)*



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
J E M B E R

*<https://quranformobile.com/id>

PERSEMBAHAN

Karya ini saya persembahkan untuk Prodi Sejarah dan Peradaban Islam

Fakultas Ushuluddin Adab dan Humaniora

Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember

Serta para akademis dan praktisi sejarah di Indonesia



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
J E M B E R

KATA PENGANTAR



Alhamdulillah penulis penatkan puji syukur atas pertolongan Allah SWT. Karena Rahman dan Rahim-Nya yang mengiringi penulis dalam penelitian skripsi serta kebesaran nikmat yang diberikan kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan Skripsi dari penelitian yang telah dilakukan. Kedua, shalawat dan salam selalu tercurahkan kepada Nabi besar Muhammad SAW., yang telah menuntun kita dari kegelapan menuju cahaya al-Islamiyah fiddunya wal akhirah.

Skripsi dengan judul “Sejarah dan Alih Fungsi Stasiun Kereta Api Lumajang Menjadi Gudang Ekspedisi Pada Tahun 1988-1992” mampu penulis selesaikan dengan waktu yang tepat. Perjalanan penyusunan skripsi ini penuh tantangan dan memerlukan kerja keras serta ketekunan, yang tentunya tidak dapat penulis lalui tanpa dukungan berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis menyampaikan apresiasi dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Rektor Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember : Prof. Dr. H. Hepni, S.Ag., M.M., CPEM., atas kesempatan dan fasilitas yang diberikan kepada penulis untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan Program Sarjana.
2. Dekan Fakultas Ushuluddin, Adab dan Humaniora : Prof. Dr. Ahidul Asror, M.Ag., dan seluruh jajaran Dekanat yang lain atas kesempatan yang diberikan kepada penulis untuk menjadi mahasiswa Program Studi Sejarah

Peradaban Islam pada Program Sarjana Fakultas Ushuluddin, Adab dan Humaniora Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember.

3. Ketua Jurusan Studi Islam Fakultas Ushuluddin, Adab dan Humaniora UIN KHAS Jember Dr. Win Ushuluddin, M.Hum., atas bimbingan dan motivasi yang diberikan selama proses perkuliahan.
4. Koordinator Program Studi Sejarah dan Peradaban Islam Bapak Dr. Akhiyat, S.Ag., M.Pd. atas bimbingan, motivasi serta diskusi-diskusi yang menarik dan membangun selama proses perkuliahan.
5. Dosen Pembimbing Skripsi Ivan Agusta Farizkha, M. T., yang selalu memberikan motivasi dan meyakinkan penulis bisa menyelesaikan penulisan skripsi ini. Tanpa bimbingan, saran, bantuan, dan motivasi beliau penulisan skripsi ini tidak akan selesai.
6. Seluruh dosen di Program Studi Sejarah dan Peradaban Islam Fakultas Ushuluddin, Adab dan Humaniora Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember yang dengan sukarela mentransfer, membagi teori-teori dan ilmu-ilmu serta pengalamannya selama proses perkuliahan.
7. Seluruh pegawai dan karyawan di lingkungan Fakultas Ushuluddin, Adab dan Humaniora Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember atas informasi-informasi yang diberikan yang sangat membantu penulis mulai dari awal kuliah sampai bisa menyelesaikan penulisan skripsi ini.
8. Seluruh narasumber yang telah bersedia membantu memberikan informasi mengenai data yang dibutuhkan penulis dalam proses penelitian skripsi, sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.

9. Segenap keluarga penulis yang telah memberikan dukungan berupa nasihat, saran, dan motivasi. Serta do'a kedua orang tua yang tak pernah berhenti dilangitkan kepada penulis.

10. Terimakasih pada seluruh teman-teman mahasiswa Program Studi Sejarah dan Peradaban Islam terutama kelas SPI 2 angkatan 21, serta semua teman-teman penulis yang tidak tercantum dalam skripsi ini tetapi banyak memberikan dukungan dan bantuan dalam penelitian skripsi hingga selesai.

Akhirnya tiada balasan yang dapat penulis berikan kecuali do'a, semoga amal baik yang telah dilakukan mendapat balasan yang sebaik-baiknya dan semoga Allah Swt selalu memberikan kemudahan. Dalam penulisan skripsi ini, penulisan menyadari bahwa skripsi ini jauh dari kata sempurna. Atas segala kekurangan serta kekhilafan yang ada, dengan sepenuh hati penulis meminta maaf yang sebesar-besarnya.

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
J E M B E R
Jember, 24 November 2025

Penulis

ABSTRAK

Siti Choiriyah, 2025. *“Sejarah Alih Fungsi Stasiun Kereta Api Lumajang Menjadi Gudang Ekspedisi Pada Tahun 1906-1992”*

Jalur kereta api Lumajang terletak di wilayah Jawa Timur yang dibangun pada masa kolonial pada tahun 1896 oleh Pemerintah kolonial Belanda *Staatschpoorwegen* (SS). Dan memiliki bangunan stasiun dengan tinggi +51m diatas permukaan laut. Dibangunnya jalur kereta api di Lumajang tidak lain untuk memudahkan angkutan produk komoditas seperti tebu, teh, tembakau dari wilayah Lumajang menuju pelabuhan terdekat yaitu pelabuhan Suabaya. Terdapat beberapa perusahaan tebu maupun tembakau yang ada di wilayah Lumajang yang sebagian besar dikelola oleh penduduk Tionghoa.

Fokus penelitian dalam skripsi ini dibagi menjadi dua, yaitu : 1) Bagaimana transformasi penutupan jalur kereta api Lumajang pada tahun 1906-1988? 2) Bagaimana dampak penutupan jalur kereta api Lumajang menjadi gudang ekspedisi pada tahun 1988-1992? Berdasarkan fokus tersebut, tujuan dari penelitian ini yaitu 1) Mengetahui bagaimana transformasi penutupan jalur kereta api Lumajang pada tahun 1906-1988. 2) Menjelaskan dampak sosial ekonomi bagi masyarakat Tompokersan setelah terjadinya penutupan jalur kereta api Lumajang.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah menurut Kuntowijoyo yang meliputi lima tahap : pemilihan topik, pengumpulan sumber (heursitik), kritik sumber (verifikasi), interpretasi, dan historiografi. Sumber yang digunakan meliputi arsip data digital dari KITLV dan Dhelper.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa : (1) Transformasi penutupan jalur kereta api Lumajang dimulai pada abad ke-20 yang mana wilayah Lumajang mengalami tidak kesejahteraan masyarakat akibat berlakunya tanam paksa yang mana para petani melakukan perlawanan terhadap pihak perkebunan. Keadaan geografis terjadinya banjir lahar dingin akibat meletusnya Gunung Semeru. Adanya tuntutan dari pihak swasta yang membutuhkan akses jalan lebih baik ketika pengangkutan komoditas dilakukan di lereng Gunung Semeru yang jalannya cenderung berkelok-kelok. Terjadinya fluktuasi produk dan harga jual Tembakau di Lumajang pada tahun 1906. Terjadinya great depression tahun 1929-1939. Efisiensi kendaraan bermotor pada tahun 1939-1950-an. (2) Penutupan stasiun Lumajang menimbulkan dampak bagi masyarakat Tompokersan, yang mana secara ekonomi masyarakat menjadi kehilangan pekerjaan terutama para staf stasiun dan melakukan migrasi untuk keberlangsungan hidupnya. Namun, secara sosialnya dapat dilihat dari ruas bekas rel kereta api yang kini menjadi akses jalan dan dijadikan sebagai tempat interaksi sosial masyarakat setempat.

Kata Kunci : Alih Fungsi, Dampak, Stasiun Lumajang

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL DEPAN	i
HALAMANM SAMPUL DALAM.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING	iii
HALAMAN PENGESAHAN TIM PENGUJI	iv
MOTTO	v
PERSEMBAHAN.....	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
ABSTRAK	x
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xiv
DAFTAR GAMBAR.....	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Konteks Penelitian	1
B. Fokus Penelitian.....	7
C. Tujuan Penelitian	8
D. Ruang Lingkup Penelitian.....	8
E. Manfaat Penelitian	9
F. Studi Terdahulu.....	11
G. Kerangka konseptual.....	15
H. Metode Penelitian.....	19
I. Sistematika Pembahasan	25
BAB II GAMBARAN UMUM KABUPATEN LUMAJANG	
A. Sejarah Lumajang	28
B. Aspek sosial masyarakat Lumajang	32
C. Aspek pertumbuhan kota Lumajang	

a. Aspek Penduduk	38
b. Aspek Transportasi	42
 BAB III PENUTUPAN JALUR KERETA API LUMAJANG	
A. Sejarah Jalur Kereta Api Lumajang Pada Masa Kolonial.....	48
B. Peran Kereta Api Lumajang pada tahun 1896-1988	56
C. Transformasi Penutupan Stasiun Kereta Api Lumajang Tahun 1906-1988	59
D. Transformasi Stasiun Kereta Api Lumajang Menjadi Gudang Ekspedisi Pada Tahun 1988-1992	75
 BAB IV DAMPAK ALIH FUNGSI STASIUN KERETA API LUMAJANG MENJADI GUDANG EKSPEDISI	
A. Stasiun Kereta Api Lumajang Sebelum Beralih Fungsi Menjadi Gudang Ekspedisi.....	81
B. Dampak Alih Fungsi Stasiun Lumajang Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat.....	82
 BAB V PENUTUP	
A. Kesimpulan	85
B. Saran	88
DAFTAR PUSTAKA	89
LAMPIRAN.....	95
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN PENULIS	105
BIODATA PENULIS.....	106

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Perkebunan Tembakau Wilayah Kabupaten Lumajang	
Pada Tahun 1884-1885	34
Tabel 2.2 Perkebunan Kopi di Lumajang Pada Tahun 1891-1895	37
Tabel 2.3 Penduduk Lumajang Pada Tahun 1920-1230	42
Tabel 3.1 Kebakaran Tebu (ton) Per Wilayah (afdeeling)	65
Pada tahun 1903, 1907, dan 1912-1927	
Tabel 3.3 Kendaraan Bermotor Pada Tahun 1939-1950.....	72



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Stasiun Lumajang Pada Tahun 1899	46
Gambar 2.2 Rumah Dinas Pegawai Stasiun Lumajang	47
Gambar 2.3 Water Toren	47
Gambar 3.1 Pabrik Gula Sukodono Tahun 1930	51
Gambar 3.2 Peta Jalur Kereta Api Lintas Cabang Klakah-Pasirian dan Disertai Lokasi Stasiun dan Halte	54
Gambar 3.3 Pabrik Gula Gunungsari Jember	59
Gambar 3.4 Fluktuasi Produk dan Harga Tembakau di Lumajang.....	61
Gambar 3.5 Bencana Banjir di Wilayah Lumajang	64
Gambar 3.6 Jembatan Selatan Semeru	66
Gambar 3.7 Kiriman Barang Yang Dikirim di Wilayah Eksplorasi Timur	74
Gambar 4.1 Stasiun Lumajang Pada Tahun 1992	80
Gambar 4.2 Pasar Senggol Kelurahan Tompokersan	84

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
J E M B E R

BAB I

PENDAHULUAN

A. Konteks Penelitian

Kereta api pertama kali di Indonesia dibangun sebagai sarana transportasi massal yang dapat memindahkan orang dan barang dalam jarak jauh dengan lebih efisien. Pada tahun 1864, Gubernur Jenderal Hindia-Belanda, Mr. L.A.J. Baron Sloet van den Beele, meresmikan jalur kereta api pertama yang menghubungkan Semarang dengan Vorstenlanden, atau yang sekarang dikenal dengan rute Solo-Yogyakarta. Jalur pertama ini dimulai dari desa Kemijen, Semarang, Jawa Tengah dan menjadi landasan bagi perkembangan jaringan kereta api yang lebih luas di Indonesia.

Keberadaan kereta api, menjadikan kebutuhan wilayah menjadi lebih cepat, menghubungkan berbagai daerah di Jawa, dan memudahkan pengangkutan hasil bumi serta komoditas lainnya. Pembangunan jalur kereta api ini juga memberikan peran penting dalam mempercepat perkembangan ekonomi kolonial dan memberikan akses yang lebih luas bagi masyarakat untuk berpindah tempat dan berinteraksi.²

Sejarah perkembangan transportasi sendiri dimulai pada masa prasejarah, di mana manusia pertama kali menggunakan hewan sebagai alat transportasi atau berjalan kaki untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya. Pada masa itu, perjalanan dilakukan dengan jarak yang bervariasi, mulai dari perjalanan pendek antar kelompok manusia hingga perjalanan yang lebih jauh untuk mencari sumber

² Adhi Prathistha, Devi Marlita, Jose Beno, dkk, *Pengantar Transportasi*, ed. Paput Tri Cahyono (Batam: Yayasan Cendikia Mulia Mandiri, 2024) : 11-13

daya atau kebutuhan hidup. Seiring berjalannya waktu, kebutuhan manusia semakin meningkat dan lebih efisien, sehingga transportasi juga berkembang menjadi lebih kompleks.

Pemerintah kolonial Belanda memilih Semarang sebagai lokasi pembangunan pertama rel kereta api, karena kota ini memiliki peran yang sangat penting pada masa kolonial Belanda. Komoditas utama Semarang pada saat itu adalah gula, sehingga keberadaan jalur kereta api sangat dibutuhkan untuk memperlancar penyaluran barang atau jasa. Kota Semarang memiliki enam stasiun kereta api, yaitu Stasiun Kemijen, Stasiun Jurnatan, Stasiun Jomblang, Stasiun Pendikran, Stasiun Tawang, dan Stasiun Poncol. NISM membangun Stasiun Tawang dan Stasiun Poncol, yang kemudian diresmikan pada tahun 1914. Setelah itu, disusun pembangunan utama Stasiun *Cirebon-Stroomtram Maatschappij* (SCS).³

Para pengusaha di Indonesia pada saat itu, terutama di sektor perkebunan menghendaki pembangunan jaringan rel kereta api agar usaha mereka dapat berkembang. Mereka membutuhkan jalur kereta api untuk mengangkut komoditas perkebunan, terutama gula menuju pelabuhan. Gula menjadi komoditas utama pada masa tanam paksa, sehingga keberadaan jalur transportasi yang efektif sangat diperlukan. Setelah itu, pemerintah Belanda memberikan izin kepada pihak swasta dan perusahaan milik pemerintah untuk membangun jalur kereta api. Pemerintah membentuk perusahaan Staatsspoorwegen, sementara perusahaan

³ Yusi Ratnawati, "Perkembangan Perkereta Apian Pada Masa Kolonial Di Semarang Tahun 1867-1901," *Journal of Indonesia History* Vol.3, no. No.2 (2015): 66–69.

swasta pertama yang diberi izin untuk membangun jalur kereta api adalah NISM (*Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij*).⁴

Batavia dan Surabaya pada tanggal 1 November 1894 sudah terhubung dengan jaringan kereta api, karena hal ini juga tidak terlepas dari selesainya jalur antara Cicalengka sampai Cilacap.⁵ Kemudian pada tahun 1852 ketika Belanda memberikan izin kepada pengusaha swasta untuk pembukaan jalan rel kereta api di pulau Jawa yang kemudian mendirikan NISM (*Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij*). Pada tanggal 6 April 1875 pemerintah mengambil keputusan untuk membangun jalur rel sendiri, dimana jalur rel pertama yang dikerjakan di Jawa imur yaitu Surabaya-Pasuruan-Malang.

Pembangunan jalur kereta api di pilihnya kota Surabaya, yang merupakan pusat jaringan kereta api di Jawa Timur, dan menjadi pergerakan barang-barang ekspor dari sebagian wilayah Jawa Timur. Seperti halnya pada saat pembukaan jalur Surabaya-Pasuruan pengangkutan gula dari Surabaya menjadi lancar, dan terdapat komoditi lainnya seperti kopi yang terdapat di wilayah Kediri, Pasuruan, Besuki dan Madiun. Pembukaan jalur kereta api dari Surabaya, tidak lain untuk memudahkan kolonial Belanda untuk mengangkut hasil perkebunan dari pribumi menuju suatu pelabuhan.⁶ Pembangunan kereta api di wilayah Jawa Timur kemudian memunculkan jalur-jalur baru di wilayah lainnya, seperti halnya pembangunan kereta api di wilayah Lumajang.

⁴ Purnawan Basundro, *Pengantar Kajian Sejarah Ekonomi Perkotaan Indonesia : Kereta Api Dan Trem*, ed. Wnada dan Laily Kim, cet. 1. (Jakarta: KENCANA, 2023). 81-83.

⁵ Omar Mohtar, "Dari Hasil Angkutan Perkebunan Ke Angkutan Manusia: Sejarah Kereta Api Cepat Di Hindia Belanda 1929-2942" Vol.12, no. No.1 (2021): 4-10.

⁶ Nurudin Fitroh, "Peran Kereta Api Di Jawa Timur Dalam Pengangkutan Hasil Perkebunan Ke Surabaya Tahun 1878-1930," *Pendidikan Sejarah* Vol.3, no. No.3 (2015): 464–465.

Wilayah Lumajang merupakan salah satu wilayah dengan dibangunnya jalur kereta api oleh Hindia-Belanda dan diresmsikan pada tahun 1896. Pembangunan kereta api di wilayah Lumajang tepatnya di kelurahan Tompokersan tidak lain untuk memudahkan pihak perkebunan mengangkut hasil komoditasnya yang akan dikirim ke pelabuhan terdekat. Jalur kereta api Lumajang sendiri membentang ke arah Utara yaitu arah Klakah-Probolinggo, Selatan arah Pasirian, dan bercabang lagi ke arah timur yaitu Jember-Panarukan.⁷

Masa Hindia-Belanda, kota Lumajang masih menjadi kota *Affdeeling* yang berada di wilayah Keresidenan Probolinggo bagian selatan. Dibangunnya transportasi kereta api di Jawa tidak hanya untuk mengangkut orang saja, melainkan juga bisa mengangkut barang dari satu tempat ke tempat lainnya. Seperti halnya pembangunan transportasi kereta api di Lumajang Kota yang digunakan sebagai pengangkutan hasil komoditas perkebunan seperti tebu, tembakau, kopi. Jalur kereta api Lumajang juga dilintasi oleh tiga sungai besar, yaitu kali asem, kali besuksat, dan kali mujur.

Pembangunan persimpangan jalur kereta api Lumajang menuju Pasirian merupakan jalur kereta api lintas cabang dari jalur utama Probolinggo-Jember-Panarukan. Salah satu tujuan utama dibangunnya jalur kereta api di kota Lumajang agar memudahkan proses pengiriman dan perindustrian hasil tanam di wilayah Lumajang menuju ke pabrik, pasar, pelabuhan terdekat agar terlaksana

⁷ Aldilla Dinda Yuniarta, Akhmad Ryan, Pratama Kayan Swastika, "Jalur Kereta Api Dan Perkembangan Kota Lumajang Pada Masa," *Jurnal Sejarah Indonesia* Vol.7, no. No.1 (2024): 9.

dengan cepat dan baik.⁸ Jalur kereta api Lumajang juga menjadi jalur barang ekspor ke Surabaya, termasuk komoditas utama tebu pada masa Hindia-Belanda.

Pembangunan kereta api juga tidak lupa dengan keberadaan stasiun yang menunjukkan bahwa terdapat pergerakan ekonomi sosial di sekitar stasiun. Stasiun merupakan tempat pemberangkatan dan pemberhentian kereta api. Kereta api yang berada di wilayah Lumajang digunakan sebagai alat pengangkut hasil komoditas perkebunan untuk dikirim melalui pelabuhan Probolinggo.

Peresmian jalur kereta api Lumajang juga bersamaan dengan dioperasikannya stasiun kereta api Lumajang yaitu pada tahun 1896 oleh Pemerintah kolonial Belanda yaitu *Staatsspoorwegen*. Terdapat beberapa aset bangunan stasiun kereta api Lumajang diantaranya yaitu, fisik bangunan stasiun Lumajang, rumah dinas, dan water toren. Water toren merupakan tempat air yang digunakan untuk mengisi air ketika kereta api akan diberangkatkan. Karena lokomotif yang digunakan pada saat itu yaitu lokomotif uap.⁹

Keberadaan stasiun Lumajang menciptakan lapangan pekerjaan baru bagi masyarakat sekitar. Seperti menjadi staf stasiun. Namun, pada awal tahun 1900-an wilayah Lumajang mengalami berbagai macam kendala baik secara infrastruktur maupun keadaan wilayahnya. Sehingga keberadaan jalur kereta api Lumajang dinonaktifkan pada tahun 1988.

Penutupan jalur kereta api Lumajang salah satunya disebabkan oleh beberapa bencana alam seperti bencana alam tahunan Gunung Semeru,

⁸ Aldilla Dinda Yuniarta, Akhmad Ryan, Pratama Kayan Swastika, "Jalur Kereta Api Dan Perkembangan Kota Lumajang Pada Masa," *Jurnal Sejarah Indonesia* Vol.7, no. No.1 (2024): 11–12.

⁹ Nurudin Fitroh, "Peran Kereta Api Di Jawa Timur Dalam Pengangkutan Hasil Perkebunan Ke Surabaya Tahun 1878-1930," *Pendidikan Sejarah* Vol.3, no. No.3 (2015), 462-463

pembakaran ladang tebu dengan sengaja yang dilakukan oleh warga karena para petani dipaksa menanam tebu dengan diberikan hasil yang tidak seimbang dibandingkan para administrasi pabrik gula.¹⁰ Dan juga populernya akses jalan raya dibandingkan dengan rel kereta api.

Setelah ditutupnya jalur kereta api Lumajang-Pasirian, angkutan komoditas utamanya seperti tebu diangkut menggunakan angkutan truk yang dinilai efisien, karena dapat menjangkau wilayah pedalaman yang berada di lereng Gunung. Hal tersebut dikarenakan adanya tuntutan dari pihak swasta yang berada di lereng gunung Semeru yang menginginkan akses jalan lebih baik. Karena untuk mengangkut hasil perkebunan di lereng Gunung Semeru cenderung berkelok-kelok.¹¹

Angkutan hasil perkebunan di wilayah Lumajang akhirnya banyak yang menggunakan truk, dan hanya dilakukan pengiriman di dalam wilayah saja seperti di Pabrik Gula Jatiroto. Dipilihnya pengiriman di Pabrik Gula Jatiroto dikarenakan pabrik tersebut merupakan salah satu pabrik yang masih mempertahankan ke-eksistensinya di wilayah Lumajang. Namun, volume angkutan komoditas menjadi kecil, tidak seperti pada saat menggunakan kereta api yang dapat memuat lebih banyak.

Penutupan jalur kereta api Lumajang membuat eksistensi dari stasiun Lumajang juga ikut terbengkalai dan dijadikan sebagai tempat sarang burung

¹⁰ Francien van Antrooji, *“Between People and Statistic Essay on Modern Indonesia History”*, ed.Dirk H.A. Kolff, Jan T.M. van Lanenn, Gerard J.Telkamp, (Amsterdam : Royal Tropical Institute,1979), 222.

¹¹ Nanang Setiawan, “Jejak Infrastruktur : Perkembangan Jaringan Transportasi regentschap Lumajang Periode Kolonial Tahun 1884-1934” , *Mozaik : Kajian Ilmu Sejarah*, Vol. 15 no. 2 (2024), 107.

walet. Meskipun bangunan stasiun kereta api Lumajang kota sudah tidak difungsikan lagi, bangunannya masih tetap utuh dan berdiri kokoh.¹² Sehingga dampak yang ditimbulkan yaitu masyarakat yang mengantungkan pada operasional stasiun terutama staf stasiun menjadi kehilangan pekerjaan. Namun, dampak lainnya bekas ruas rel kereta api sudah menjadi akses jalan yang digunakan sebagai tempat interaksi sosial masyarakat setempat.

Berdasarkan pemaparan latar belakang diatas, peneliti memilih judul sejarah alih fungsi stasiun kereta api menjadi gudang ekspedisi pada tahun 1988-1992. Karena pada tahun 1988 jalur kereta api Lumajang tidak dioperasikan yang mana telah mengalami berbagai faktor yang mengakibatkan terjadinya penutupan jalur rel kereta api, yang kemudian bangunan stasiun di alih fungsi menjadi gudang ekspedisi pada tahun 1992.

B. Fokus Penelitian

Berdasarkan latar belakang masalah di atas yang menjelaskan Sejarah Alih Fungsi Stasiun Kereta Api Lumajang Menjadi Gudang Ekspedisi di Kelurahan Tompokersan. Dimana terjadinya alih fungsi stasiun kereta api menjadi gudang ekspedisi dan dampak yang ditimbulkan setelah penutupan kereta api Lumajang. Oleh karena itu, pada bagian ini peneliti mencantumkan beberapa fokus permasalahan yang akan mencari jawabannya melalui proses penelitian yang akan dilakukan. Berikut peneliti merumuskan beberapa permasalahan yang akan menjadi fokus penelitian, diantaranya :

¹² Wawancara dengan Bapak Soleh selaku masyarakat setempat, 09 Maret 2024

1. Bagaimana transformasi penutupan jalur kereta api Lumajang pada tahun 1906-1988 ?
2. Bagaimana dampak penutupan jalur kereta api Lumajang menjadi gudang ekspedisi pada tahun 1988-1992 ?

C. Tujuan Penelitian

Pada bagian tujuan penelitian merupakan gambaran arah yang akan dituju dalam melakukan sebuah penelitian. Mengacu pada tujuan penelitian tentunya harus mengacu pada masalah-masalah yang sudah dirumuskan sebelumnya dalam fokus penelitian.¹³ Oleh karena itu, tujuan penelitian akan menjawab masalah-masalah yang akan dirumuskan, yaitu mengenai bagaimana dampak alih fungsi stasiun kereta api menjadi gudang ekspedisi terhadap masyarakat Tompokersan. Terdapat beberapa tujuan penelitian yang ingin dicapai, yaitu :

1. Untuk mengetahui transformasi penutupan jalur kereta api Lumajang pada tahun 1906-1988
2. Untuk mengetahui dampak penutupan stasiun kereta api Lumajang menjadi gudang ekspedisi pada tahun 1998-1992

D. Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini tentu dibatasi oleh aspek spasial dan aspek temporal supaya dalam pembahasan yang dilakukan tidak keluar dari konteks permasalahan yang ingin ditemukan. Oleh karena itu, peneliti memberikan batasan-batasan spasial dan temporal sebagai berikut :

¹³ Tim Penyusun, *Pedoman Penulisan Karya Tulis Ilmiah : (Jember : Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember)*, 2021 : 16.

1. Ruang Lingkup Spasial

Batasan spasial atau batasan suatu tempat yang akan dikaji dalam penelitian ini yaitu bertempat di kelurahan Tompokersan, Kecamatan Lumajang, Kabupaten Lumajang. Pada kelurahan Tompokersan ini memiliki suatu bangunan bersejarah yang telah lama terbengkalai, dan suatu bangunannya merupakan peninggalan Hindia-Belanda. Stasiun yang berada di kelurahan Tompokersan merupakan stasiun yang cukup besar dilintasinya kereta api yang memiliki akses tiga jalur ke arah Pasirian, Klakah, dan Jember. Meskipun telah menjadi gudang ekspedisi, bangunan utama stasiun tersebut masih tetap berdiri kokoh.

2. Ruang Lingkup Temporal

Batasan temporal atau batasan waktu yang digunakan peneliti yaitu pada tahun 1906-1992. Peneliti memilih dimulainya pada tahun 1906, karena pada tahun tersebut awal dari terjadinya akumulasi yang menimbulkan jalur kereta api Lumajang di non-aktifkan. Kemudian peneliti mengakhiri pada tahun 1992, karena pada tahun tersebut terjadinya alih fungsi lahan stasiun kereta api menjadi gudang ekspedisi.

E. Manfaat Penelitian

Pada bagian manfaat penelitian ini berisi mengenai apa saja kontribusi yang diberikan setelah selesai melakukan sebuah penelitian. Pada kegunaan tersebut terdapat beberapa kegunaan yang bersifat teoritis maupun praktis. Seperti pada kegunaan bagi penulis, instansi dan masyarakat secara keseluruhan.¹⁴

¹⁴ Tim Penyusun, *Pedoman Penulisan Karya Tulis Ilmiah* (Jember: Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember, 2021), 45.

Pada penelitian ini dapat memberikan manfaat apabila digunakan oleh semua pihak. Terdapat beberapa manfaat yang diharapkan oleh peneliti, sebagai berikut :

1. Manfaat Toritis

- a. Menambah wawasan dan ilmu pengetahuan bagi para pembaca.
- b. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan mengenai sejarah dan alih fungsi Stasiun Kereta Api Lumajang, Kelurahan Tompokersan, khususnya pada para peneliti selanjutnya agar dapat dijadikan sumber rujukan mengenai sejarah dan alih fungsi stasiun kereta api Lumajang, yang terdapat di kelurahan Tompokersan.
- c. Menambah referensi dan gambaran mengenai bagaimana sejarah dan alih fungsi stasiun kereta api Lumajang yang berada di Kelurahan Tompokersan.

2. Manfaat Praktik

- a. Bagi Peneliti

Manfaat praktis bagi peneliti yaitu menambah wawasan yang lebih dalam mengenai sejarah jalur kereta api di Lumajang. membuka peluang untuk pengembangan peneliti terkait mengkaji dampak sosial ekonomi setelah terjadinya penutupan jalur kereta api Lumajang.

- b. Bagi Lembaga

Manfaat praktis bagi lembaga yaitu menambah khazanah ilmu pengetahuan khususnya dalam bidang sejarah, dan khususnya bagi Mahasiswa dan anggota akademis. Dan juga pengembangan penelitian

mengenai penutupan jalur kereta api serta dampaknya terhadap masyarakat, khususnya di wilayah Jawa Timur.

c. **Bagai Masyarakat**

Manfaat praktis bagi masyarakat yaitu memberikan pemahaman lebih baik mengenai bagaimana sejarah jalur kereta api Lumajang di bangun sampai ditutupnya jalur kereta api. Yang menimbulkan dampak bagi masyarakat baik secara ekonomi maupun sosial dalam kurun waktu 1988-1992.

F. Studi Terdahulu

Pada bagian ini, peneliti akan memberikan ringkasan mengenai penelitian sebelumnya yang relevan dengan penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti. Pada bagian ini, juga menjelaskan beberapa topik yang sama, namun juga akan dijelaskan beberapa perbedaan yang ada antara peneliti dan peneliti sebelumnya, yang nantinya akan dijadikan sebagai pembanding. Beberapa diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Jurnal penelitian yang ditulis oleh Aldilla Dinda Yuniarta, Akhmad Ryan Pratama, dan Kayana Swastika, yang berjudul mengenai “Jalur Kereta Api dan Perkembangan Kota Lumajang Pada Masa Kolonial Hindia Belanda, 1893-1942”. Hasil dari penelitian ini yaitu mengenai perkembangan kawasan Affdeeling Lumajang yang menjadi kota modern yang mana pada awalnya dipengaruhi oleh beberapa berkembangnya sarana transportasi kereta api untuk pengangkutan perkebunan maupun angkutan penumpang yang berasal dari daerah pedalaman. Pada penelitian ini menggunakan

metode sejarah dan melalui pendekatan sejarah kota. Kemudian tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengkaji dari perubahan kawasan *Afdeeling* Lumajang dari kota tradisinonal menjadi kota yang modern dengan ditandai pembangunan jalur kereta api Klakah-Lumajang.¹⁵ persamaan dengan penelitian kami yaitu sama-sama membahas mengenai Kereta Api, sedangkan perbedaan dalam penelitian kami dengan Aldilla Dinda Yuniarta, Akhmad Ryan Pratama, dan Kayana Swastika terdapat di fokus penelitiannya, yang mana pada penelitian kami lebih fokus pada sejarah dan alih fungsi stasiun kereta api di kelurahan Tompokersan, Kabupaten Lumajang.

2. Jurnal penelitian yang ditulis oleh Dedi Nur Cahyo dan Agus Trilaksana yang berjudul mengenai “Perkembangan Transportasi Kereta Api di Kabupaten Lamongan Tahun 1899-1932”. Hasil dari penelitian yang dilakukan yaitu, perkembangan kereta api jalur Babat – Djombang dan Surabaya-Gundih yang melintasi Kabupaten Lamongan pada tahun 1899 memberikan pengaruh yang cukup besar terhadap perekonomian Kabupaten Lamongan. Diantara pengaruh tersebut yaitu dapat mempermudah lalu lintas pengangkutan dari wilayah pedalaman menuju ke pelabuhan besar semkin lancar sehingga juga berdampak terhadap proses ekspor. Penelitian ini menggunakan metode sejarah yang meliputi heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi. Adapun tujuan dari penelitian ini yaitu memberikan referensi mengenai bagaimana

¹⁵ Aldilla Dinda Yuniarta, Akhmad Ryan Pratama, Kayan Swastika, “Jalur Kereta Api Dan Perkembangan Kota Lumajang Pada Masa Kolonial Hindia Belanda, 1893-1942,” *Sejarah Indonesia* Vol.7, no. No.1 (2024): 10.

perkembangan transportasi kereta api di Kabupaten Lamongan Tahun 1899-1932.¹⁶ Persamaan dari penelitian ini yaitu sama-sama membahas mengenai kereta api, sedangkan perbedaan dalam penelitian kami dengan Dedi Nur Cahyo dan Agus Trilaksana yaitu terletak pada fokus penelitiannya, ang mana penelitian kami lebih fokus pada sejarah dan alih fungsi stasiun kereta api di kelurahan Tompokersan, Kabupaten Lumajang.

3. Jurnal penelitian yang ditulis oleh Ahmad Muhajir, Syaiful Anwar, dan Pulung Sumantri yang berjudul mengenai “Jaringan Kereta Api Sebagai Sarana Transportasi Pendukung Industri Perkebunan di Sumatera Timur : Peranan *Deli Maatschappij* dan *Deli Spoorweg Maatschappij*, 1881-1940”. Hasil dari penelitian yang dilakukan yaitu bahwa sejarah dari kereta api di Sumatera Timur tidak bisa lepas dari sejarah perkebunan tembakau *Deli Maatschappij*. Karena *Deli Maatschappij* lah yang membangun seluruh jaringan kereta api dan juga dengan segala fasilitasnya di sepanjang kawasan perkebunan di Sumatera Timur pada abad ke-19 melalui anak perusahaannya yang bernama (*Deli Spoorweg Maatschappij*) DSM. Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui titik temu sejarah perkebunan tembakau Deli dan munculnya jaringan kereta api di sepanjang wilayah perkebunan di Sumatera Timur.¹⁷

Persamaan dari penelitian ini yaitu sama-sama membahas mengenai per

¹⁶ Dedi Nur Cahyo, Agus Trilaksana, “Perkembangan Transportasi Kereta Api Di Kabupaten Lamongan Tahun 1899-1932,” *Pendidikan Sejarah* Vol.5, no. No.1 (2017): 1.

¹⁷ Ahmad Muhajir, Syaiful Anwar, Pulung Sumantri, “Jaringan Kereta Api Sebagai Sarana Transportasi Pendukung Industri Perkebunan Di Sumatera Timur: Peranan *Deli Maatschappij* Dan *Deli Spoorweg Maatschappij*, 1881-1940,” *of History and Cultural Haeritage* Vol.1, no. No.1 (2020): 1–2.

kereta api an, sedangkan perbedaannya terletak pada fokus penelitiannya, yang mana fokus penelitian kami lebih ke sejarah dan alih fungsi stasiun kereta api di kelurahan Tompokersan, Kabupaten Lumajang.

4. Jurnal penelitian yang ditulis oleh Jumardi, Ruly R, Abdulhadi, dkk, yang berjudul mengenai “Perkembangan Transportasi Kereta Api di Jakarta”. Hasil dari penelitian ini yaitu, kereta api khususnya di Jakarta dimulai pada tahun 1869 hingga 1873, yang mana pembangunan jalur kereta api hanya diperuntukkan sebagai angkutan hasil bumi di wilayah Buitenzorg ke Batavia atau sebaliknya. Kemudian pada perkembangannya, kereta api juga dianggap mampu menjadi angkutan massal di DKI Jakarta. Metode yang dilakukan yaitu dengan menggunakan historis dan wawancara, sedangkan tujuan dari penelitian ini yaitu mengetahui perkembangan transportasi kereta api khususnya di Jakarta.¹⁸ Persamaan dengan penelitian kami yaitu sama-sama membahas mengenai kereta api, sedangkan perbedaannya dengan penelitian kami yaitu pada fokus penelitian, dimana fokus penelitian yang ditulis oleh Jumardi, Ruly R, Abdulhadi, dkk, membahas mengenai Perkembangan Kereta Api di Jakarta, sedangkan fokus penelitian kami membahas mengenai sejarah dan alih fungsi stasiun kereta api di kelurahan Tompokersan, Kabupaten Lumajang.
5. Jurnal penelitian yang dilakukan oleh Sike Alfia Nurfaahma dan Nasution yang berjudul mengenai “Peranan Transportasi Kereta Api Surabaya –

¹⁸ Jumardi, Ruly R, Abdulhadi, Dkk, “Perkembangan Transportasi Kereta Api Di Jakarta,” *Pemikiran Pendidikan dan Penelitian Kesejahteraan* Vol.7, no. No.1 (2020): 1.

Lamongan Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Lamongan 2004-2020". Hasil dari penelitian ini yaitu mengenai dibukanya kereta api relasi Surabaya-Lamongan atau biasa dikenal dengan KA Komuter Sulam berdampak pada kondisi sosial ekonomi terutamanya masyarakat kabupaten Lamongan serta membuka lapangan pekerjaan baru bagi masyarakat sekitar. Kemudian penelitian ini memiliki tujuan yaitu, untuk mengetahui latar belakang dibukanya kereta api relasi Surabaya-Lamongan, mengetahui dinamika perkereta apian KA Komuter Sulam dan Stasiun Lamongan, dan juga untuk menganalisis sosial ekonomi dengan dibukanya kereta api relasi Surabaya-Lamongan.¹⁹ Persamaan pada penelitian kami yaitu sama-sama membahas mengenai kereta api, sedangkan perbedaannya terletak pada fokus penelitian, yang mana penelitian yang ditulis oleh Sike Alfia Nurfahma dan Nasution lebih membahas mengenai dibukanya rel kereta api relasi Surabaya-Lamongan yang memiliki dampak ekonomi bagi masyarakat sekitar pada tahun 2004-2020, sedangkan pada penelitian kami lebih fokus pada sejarah dan alih fungsi stasiun kereta api Lumajang.

G. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual merupakan suatu kerangka berpikir atau suatu model yang digunakan dalam sebuah penelitian. Kerangka konseptual juga salah satu bagian yang paling penting dalam pembahasan penelitian dan berfungsi untuk memberikan suatu penjelasan yang terperinci mengenai berbagai istilah yang

¹⁹ Sike Alfia Nurfahma, Nasution, "Peranan Transportasi Kereta Api Surabaya-Lamongan Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Lamongan 2004-2020," *Pendiidikan Sejarah* Vol.11, no. N0.2 (2021): 1.

digunakan dalam suatu penelitian. Penelitian ini bertujuan untuk menguraikan rekonstruksi suatu peristiwa masa lalu dengan melakukan pendekatan historis. Penelitian ini disusun untuk menggambarkan secara sistematis, rinci dan objektif mengenai transformasi penutupan jalur kereta api Lumajang pada tahun 1988-1992. Selain itu, skripsi ini juga bertujuan untuk menganalisis dampak sosial, ekonomi yang muncul akibat di tutupnya stasiun dan jalur kereta api Lumajang terhadap masyarakat Lumajang, terutama pada masyarakat kelurahan Tompokersan. Adapun istilah-istilah yang digunakan oleh peneliti dalam penelitian ini meliputi :

1. Toeri Diversifikasi Transportasi

Diversifikasi transportasi merupakan sistem transportasi dalam suatu wilayah yang mengalami suatu perkembangan dan dipengaruhi oleh beberapa faktor baik faktor sosial, ekonomi maupun teknologi. Munculya diversifikasi transportasi ketika masyarakat atau pelaku ekonomi mmebutuhkan suatu moda ataupun jalur baru yang dapat dinilai lebih efisien daripada menggunakan moda yang sebelumnya. Menurut Todaro, perkembangan transportasi merupakan suatu bagian dari dinamika pembangunan suatu wilayah, seperti munculnya moda jalan raya, rel kereta api, maupun pelabuhan yang mencerminkan proses diversifikasi infrastruktur guna untuk memperluas jaringan ekonomi.²⁰

Dalam konteks penelitian tentang penutupan jalur kereta api Lumajang yang terjadi pada tahun 1988, menjadi titik fokus yang signifikan. Ketika jalur kereta api di wilayah Lumajang mengalami pergeseran akibat adanya moda baru

²⁰ Veronica Adelin Kumurur, “*Pembangunan Kota*”, 24.

seperti kendaraan bermotor. Dapat dilihat pada tahun 1934, dengan adanya pembangunan jalan raya di Selatan Gunung Semeru yang menghubungkan wilayah Lumajang dengan Malang. Hal tersebut menjadikan adanya diverifikasi transportasi yang mengubah orientasi angkutan komoditas di wilayah Lumajang, yang bermula menggunakan jalur rel kereta api beralih ke moda jalan menggunakan angkutan truk.

Penggunaan moda transportasi truk dinilai cukup efisien untuk pengangkutan komoditas. Namun resiko yang dimiliki ketika produk komoditas diangkut menggunakan truk yaitu volume angkutan menjadi berkurang tidak seperti saat menggunakan moda kereta api, yang volume angkutannya lebih besar. Meski begitu, tidak dapat dipungkiri ketika menggunakan moda truk dapat menjangkau perkebunan-perkebunan kecil yang terletak di wilayah pedalaman.

Pembangunan jalan raya yang dilakukan di selatan Gunung Semeru guna mempermudah akses lahan komoditas yang terletak di area pegunungan yang cenderung memiliki jalan yang berkelok-kelok. Hal tersebut mengakibatkan fungsi kereta api di Lumajang sebagai alat angkut komoditas menjadi tergeser dengan adanya pembangunan jalan raya dan juga penggunaan kendaraan bermotor yang cukup dinilai efisien. Sehingga pada tahun 1988 jalur kereta api Lumajang di tutup secara bersamaan hingga jalur paling ujung yaitu jalur Pasirian.

2. Teori Perubahan Sosial

Perubahan sosial merupakan suatu proses perubahan yang terjadi dalam kehidupan masyarakat yang mana meliputi perubahan struktur, sistem, dan organisasi sosial. Dan setiap masyarakat selalu mengalami perubahan baik lambat

maupun cepat, dan perubahan tersebut tidak dapat dihindari. Perubahan sosial muncul dari penyesuaian pola-pola kehidupan manusia. Dimana perubahan tersebut dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu adanya kebutuhan internal masyarakat seperti bentuk adaptasi terhadap norma-norma budaya, maupun faktor eksternal seperti pengaruh teknologi, atau juga bentuk interaksi dengan lingkungan luar.²¹

Menurut Selo Soemardjan berpendapat bahwa, perubahan sosial merupakan segala perubahan pada suatu lembaga kemasyarakatan di dalam suatu masyarakat yang mempengaruhi sistem sosialnya termasuk nilai, sikap dan pola perilaku di antara kelompok masyarakat.²² Di sisi lain Kingsley Davis berpendapat bahwa, perubahan sosial merupakan perubahan yang terjadi dalam struktur dan fungsi masyarakat. sedangkan Mac Iver berpendapat bahwa, perubahan sosial merupakan suatu perubahan dalam interaksi sosial masyarakat atau juga dalam keseimbangan hubungan sosial.²³

Keterkaitan antara teori perubahan sosial dengan alih fungsi stasiun kereta api menjadi gudang ekspedisi dapat dilihat setelah terjadinya setelah penutupan jalur kereta api Lumajang pada tahun 1988-1992 yang mana mempengaruhi pola kehidupan masyarakat setempat. Yang mana pada awal tahun 1900-an wilayah Lumajang mengalami berbagai masalah ekonomi sosial, terutama pada minimnya infrastruktur yang kurang baik menjadi salah satu faktor dari ketidaksejahteraan

²¹ Ellya Rosana, "Modernisasi Dalam Perspektif Perubahan Sosial", *Al-AdYan* Vol.10 No.1, (2015), 75-76. <https://ejournal.radenintan.ac.id/index.php/alAdyan/article/view/1423/1129>

²² Herabudin, *Pengantar Sosiologi* (Bandung: Pustaka Setia, (2015).

²³ Lorentis Goa, "Perubahan Sosial Dalam Kehidupan Bermasyarakat", *SAPA : Jurnal Kateketik dan Pastoral*, Vol, 2 No.2, (2017), 56, <https://e-journal.stp-ipi.ac.id/index.php/sapa/article/view/40>

masyarakat Lumajang. Yang mana kondisi lingkungan terutama dengan buruknya aliran sungai yang disebabkan oleh banjir setiap tahun.²⁴ Hingga akhirnya pada tahun 1988 jalur kereta api Lumajang-Pasirian di-nonaktifkan. Hal tersebut dapat mempengaruhi nilai ekonomi masyarakat, yang sebelumnya bergantung pada saat jalur kereta api Lumajang masih aktif, seperti berdagang, ataupun menjadi staf stasiun, menjadi kehilangan pekerjaan. Selain itu, ditutupnya jalur kereta api Lumajang-Pasirian mempengaruhi aspek budaya, yang mana sebelumnya bangunan stasiun menjadi ruang publik, namun sekarang menjadi ruang logistik yang bersifat tertutup.

Penelitian ini mengungkapkan bahwa penutupan jalur kereta api Lumajang memberikan dampak pada kehidupan masyarakat setempat, baik dalam kehidupan sosial masyarakat maupun aspek ekonomi masyarakat. Oleh karena itu, dengan menggunakan berbagai macam teori perubahan sosial, kita dapat menganalisis lebih dalam mengenai perubahan alih fungsi bangunan stasiun menjadi gudang ekspedisi dan dampaknya terhadap kehidupan masyarakat.

H. Metode Penelitian

Metode penelitian yaitu suatu cara atau suatu strategi untuk menemukan atau mengumpulkan data yang diperlukan. Metode penelitian pada dasarnya adalah suatu cara ilmiah untuk mendapatkan suatu informasi, dengan tujuan dan kegunaan tertentu.²⁵ Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah,

²⁴ Sri Margana, Baha' Uddin, Agus Suwignyo, dkk, "*Lumajang Dari Praaksara Hingga Awal Kemerdekaan*", ed. Moh. Masruhan (Lumajang: Pemerintah Kabupaten Lumajang Dan Departemen Sejarah FIB UGM), (2022), 286.

²⁵ Irawan Soeharto, *Metode Penelitian Sosial* (Bandung: PT Remaja Rosdakarya) : 9.

sebagaimana Kuntowijoyo memaparkan bahwa sejarah mempunyai lima tahap,²⁶ yaitu sebagai berikut :

1. Pemilihan Topik Pembahasan

Pada tahap pertama yang dilakukan oleh peneliti yaitu memilih tema dan topik penelitian. Skripsi yang berjudul mengenai “Sejarah dan Alih Fungsi Stasiun Kereta Api Lumajang Menjadi Gudang Ekspedisi Pada Tahun 1988-1992” dengan menggunakan pendekatan historis. Pemilihan topik ini sengaja dipilih peneliti dikarenakan ingin menganalisis bagaimana proses transformasi penutupan jalur kereta api Lumajang dan bagaimana dampak yang ditimbulkan setelah penutupan jalur kereta api Lumajang, khususnya terhadap masyarakat Tompokersan dengan rentang waktu 1988-1992. Alasan peneliti memilih topik ini yaitu karena minimnya penelitian yang mendalam mengenai sejarah dan alih fungsi stasiun kereta api Lumajang.

2. Pengumpulan Sumber (*Heuristik*)

Heuristik dalam konteks sejarah merupakan suatu usaha untuk mencari, menemukan dan mengumpulkan sumber-sumber sejarah sebagai data supaya dapat mengetahui segala suatu peristiwa atau kejadian pada masa lampau, baik dalam sumber benda, sumber tulisan, maupun dalam sumber lisan. Sehingga pada tahap *heuristik* ini peneliti melakukan observasi yang akan terjun langsung ke lapangan guna menemukan suatu informasi melalui obyek-obyek sejarah.²⁷ Pada sumber tulisan dan lisan ini dibagi menjadi dua bagian yaitu sumber primer dan sumber sekunder :

²⁶ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah* (Yogyakarta: Tiara Wicana, 1995), 69 .

²⁷ Aditia Muara Padiatra, *Ilmu Sejarah*, ed. Muklas Irwanto Subaktiar, 1st ed. (Gresik: CV. Jendela Sastra Indoensia Press, 2020) : 22-23.

a. Sumber Primer

Sumber primer merupakan suatu usaha yang mana sebuah informasi di dapatkan langsung dari seorang pelaku, saksi maupun benda-benda bersejarah. Sumber primer juga bisa di dapatkan dari orang yang mengalami, menyaksikan ataupun mendengar sendiri suatu peristiwa sejarah. Sumber primer juga berisi dari bentuk wawancara, naskah, artefak, dokumen-dokumen, dan lainnya.²⁸ Dalam penelitian ini, sumber primer yang digunakan peneliti meliputi, buku, maupun surat kabar yang mempengaruhi tergesernya peran kereta api Lumajang. Seperti munculnya kendaraan bermotor di Jawa Timur, dan dibangunnya akses jalan raya Lumajang-Malang. Selain itu, peneliti juga menemukan foto bangunan stasiun kereta api Lumajang pada masa kolonial, tempat tandon air, dan foto jalur Lumajang-Pasirian serta berbagai halte yang dilewati.

b. Sumber Sekunder

Sumber sekunder merupakan sumber yang digunakan untuk penguat dari sumber primer. Sumber sekunder merupakan sumber sejarah yang di dapatkan melalui sumber-sumber pendukung seperti buku-buku, skripsi, arsip, surat, dan sumber internet yang dipandang sangat relevan²⁹ dengan penutupan stasiun Lumajang. Oleh karena itu, sumber sekunder merupakan sumber yang digunakan oleh peneliti untuk melengkapi informasi yang diperoleh dari sumber primer. Untuk penelitian ini, sumber sekunder meliputi wawancara dengan masyarakat setempat yang mengetahui kejadian yang bersangkutan. Seperti wawancara

²⁸ Ketut Witara, Gede Dharmawan, Gunawan Siti Maisaroh, dkk. *Metodologi Penelitian Bidang Pendidikan*, ed. Erfina Rianty, 1st ed. (Yogyakarta: PT. Green Pustaka Indonesia, 2023) : 99.

²⁹ Imam Nawawi, *Sejarah Islam Lokal*, ed. Agus S, 1st ed. (Yogyakarta: Idea Press Yogyakarta, 2021) : 56

kepada masyarakat yang mengetahui bagaimana perkembangan jalur kereta api di Lumajang. Dan apa saja dampak yang ditimbulkan setelah terjadinya penutupan jalur kereta api Lumajang, hingga akhirnya bangunan stasiun Lumajang dijadikan sebagai gudang ekspedisi. Dan juga melakukan pencarian di web, seperti Dhelper dan juga KITLV.

3. Verifikais (Kritik Sumber)

Pada tahap kritik sumber ini merupakan langkah yang sangat penting, karena kritik sumber merupakan usaha untuk memperoleh keabsahan data atau sumber suatu informasi (autentisitas). Pada tahap kritik sumber dalam sejarah terbagi menjadi dua, yaitu kritik sumber eksternal dan kritik sumber internal.³⁰

1. Kritik Eksternal berfokus pada Kritik Eksternal berfokus pada keaslian dan kredibilitas sumber dari luar yang melibatkan analisis tentang siapa yang membuat, kapan dan dimana sumber tersebut dibuat. Dan aspek yang dinilai yakni dilihat dari otentisitas yaitu memastikan bahwa dokumen atau sumber yang dianalisis yakni asli dan bukan tiruan, dan juga memeriksa bahan yang digunakan untuk membuat dokumen seperti jenis kertas, tinta dan teknik penulisan yang berupa tulisan tangan atau cetakan. Pada kritik eksternal sangat penting dilakukan dalam penelitian sejarah, yang mana pada kritik eksternal dilakukan dengan mengajukan sebuah pertanyaan-pertanyaan apakah informasi yang di dapatkan benar-benar akurat atau tidak. Karena sebuah peneliti historis harus bersifat tertib, sehingga pada

³⁰ Solihah Titin Sumanti, *Sejarah Peradaban Islam : Teori Dan Metodologi Sejarah*, ed. Nasihudin Ali, Taslim Batubara, 1st ed. (Jakarta: KENCANA, 2024) : 10

kritik eksternal bertujuan untuk menguji keaslian data-data yang telah di dapat.³¹

Pada bagian kritik eksternal, peneliti menggunakan kritik eksternal yang berupa surat kabar. Langkah pertama yang dilakukan oleh peneliti yaitu memastikan koran ini diterbitkan sesuai dengan peristiwa yang dilaporkan, seperti surat kabar yang berjudul “De Bandjir in Loemadjang”, memiliki kesesuaian, dengan diterbitkannya koran ini dan jarak terbitnya sesuai dengan penyebab menurunnya angkutan komoditas akibat banjir lahar dingin yang berdampak pada pabrik gula Sukodono. Selain itu, peneliti melihat kondisi fisik Koran yang dilihat dari warna kertas dan ejaan yang digunakan dalam teks sesuai dengan Ejaan dulu.

2. Kritik Internal bertujuan untuk menguji kredibilitas dan reliabilitas sumber-sumber yang telah diperoleh dengan cara mempelajari isi sumber. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan kritik internal untuk melihat kebenaran informasi yang diperoleh dari narasumber dan dokumen. Langkah yang digunakan oleh peneliti yakni membandingkan informasi dari berbagai sumber seperti halnya wawancara dengan masyarakat setempat yang mengikuti jejak jalur kereta api Lumajang yang berada di kelurahan Tompokersan. Peneliti juga membandingkan informasi tersebut dengan Koran yang sudah didapat oleh peneliti. Perbandingan ini bertujuan untuk menemukan bahwa kesaksian masyarakat setempat sesuai dengan bukti yang sudah ada.

³¹ Sudarwan Darwin, *Sejarah Dan Metodologi*, ed. Monica Ester, 1st ed. (Jakarta: Anggota IKAPI, 2003) : 65

3. Interpretasi (Analisis Sumber)

Interpretasi sumber adalah langkah penting dalam penelitian sejarah yang bertujuan untuk memahami, menjelaskan dan memberikan makna terhadap peristiwa berdasarkan bukti yang ada. Interpretasi dibagi menjadi 2 yaitu analisis dilakukan dengan cara mengumpulkan data yang diperoleh dari dokumen, wawancara, dan observasi yang mengharuskan peneliti untuk menguraikan fakta fakta sejarah sesuai sumber yang sudah diperoleh oleh peneliti. Peneliti harus mencari persamaan dan perbedaan antara dokumen yang sudah didapat dengan orang yang diwawancarai sehingga dengan adanya persamaan yang ditemukan dapat memperkuat informasi yang diperoleh. Sintesis yakni langkah yang menggabungkan informasi dari berbagai sumber, Pada hal ini peneliti mencari fakta fakta melalui dokumen, wawancara dan observasi sehingga peneliti dapat menemukan persamaan data yang diperoleh untuk memperkuat kevalidan sumber sedangkan adanya perbedaan menjadi tugas untuk peneliti untuk mencari apa yang menjadi faktor adanya perbedaan tersebut yang kemudian dipecahkan permasalahannya.

Tahap analisis sumber merupakan suatu tahapan untuk mengarahkan data sesuai dengan konsep tertentu. Sedangkan pada interpretasi merupakan suatu proses yang dapat memberikan suatu arti yang penting terhadap suatu analisis yang dilakukan, dimana dapat memberikan penjelasan mengenai pola-pola yang bersifat deskriptif serta mencari hubungan yang berkaitan antara deskripsi data yang ada pada suatu penelitian. Sehingga, analisis sumber dapat juga dikatakan

sebagai bentuk untuk merangkum apa saja yang telah diperoleh, menilai apakah data yang di dapatkan bersifat kenyataan, terpercaya dan benar.³²

4. Historiografi (Penulisan Sejarah)

Langkah terakhir dalam metodologi sejarah yaitu historiografi. Historiografi merupakan cara penulisan pemaparan atau bentuk laporan hasil penelitian sejarah yang telah dilakukan. Historiografi merupakan tahap penjelasan dari tahapan heuristik, kritik sumber, serta interpretasi yang kemudian dijabarkan menjadi suatu cerita dan berbagai materi yang ada. Fakta-fakta yang diperoleh kemudian dirangkai menjadi suatu rangkaian yang berurutan secara kronologis dan strategis agar menghasilkan penelitian yang menarik.³³ Hasil penelitian ini akan menjelaskan bagaimana penutupan jalur kereta api Lumajang dan dampaknya hingga bangunan stasiun ber alih fungsi menjadi gudang ekspedisi, dalam periode 1988-1992.

I. Sistematika Pembahasan

Penulisan karya ilmiah ini disusun dengan bentuk laporan secara sistematis agar dapat mudah dipahami baik bagi peneliti maupun bagi pembaca. Menyusun dengan BAB satu ke BAB berikutnya merupakan bagian dari struktur perencanaan. Adapun dalam penelitian ini terdapat lima BAB yang telah disusun secara sistematis guna mempermudah pembahasan penulisan penelitian. , sebagai berikut :

³² Martinus Robert Hutauruk, Yacobus Sutarmo, Yanuar Bachtiar, *Metodologi Penelitian Untuk Ilmu Sosial Humaniora*, ed. Gofur Sartika (Jakarta: Salemba Empat, 2023) : 23.

³³ Herlina, *Metode Sejarah*, (2020), 79-80.

BAB I PENDAHULUAN Dalam bab ini peneliti membahas mengenai konteks penelitian, fokus penelitian, ruang lingkup penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian, studi terdahulu, kerangka konseptual, metode penelitian, sistematika pembahasan. Dalam bab ini tentu sangat berguna untuk mendapatkan gambaran secara umum mengenai suatu pembahasan kepenulisan.

BAB II GAMBARAN UMUM KABUPATEN LUMAJANG Pada bagian bab ini, peneliti akan membahas mengenai sejarah Lumajang. Yang terdiri dari pembahasan aspek sosial masyarakat Lumajang, aspek pertumbuhan kota Lumajang, dan aspek transportasi.

BAB III PENUTUPAN JALUR KERETA API LUMAJANG Pada bagian bab ini, peneliti akan membahas mengenai Sejarah jalur kereta api Lumajang pada masa Kolonial. Peran Kereta Api Lumajang pada tahun 1896. Transformasi penutupan jalur kereta api Lumajang pada tahun 1906-1988. Transformasi stasiun kereta api Lumajang Menjadi Gudang Ekspedisi Paa Tahun 1988-1992.

BAB IV DAMPAK ALIH FUNGSI STASIUN KERETA API LUMAJANG MENJADI GUDANG EKSPEDISI Pada bab ini, peneliti membahas mengenai Stasiun Kereta Api Lumajang Sebelum Beralih Fungsi Menjadi Gudang Ekspedisi. Dampak alih fungsi stasiun Lumajang terhadap sosail ekonomi masyarakat.

BAB V PENUTUP Pada bagian bab ini merupakan tahap akhir yang berisi mengenai kesimpulan dan saran. Pada bab ini dapat diambil kesimpulan

dari persoalan yang telah menjadi rumusan masalah sebelumnya, dan juga beberapa saran dari peneliti bagi pembaca atau peneliti-peneliti selanjutnya.



BAB II

GAMBARAN UMUM KABUPATEN LUMAJANG

A. Sejarah Lumajang

Wilayah Lumajang memiliki sejarah yang cukup panjang, dimulai dari masa pra aksara, kolonial hingga masa kemerdekaan. Pada masa pra aksara, Lumajang dijuluki dengan nama Lamajang, yang mana telah disebutkan pertama kali pada prasasti Mula Manurung tepatnya pada tahun 1177 saka atau pada tahun 1255 Masehi. Kemudian pada zaman sejarah Lumajang sendiri di mulai pada tahun 1182 dengan ditemukannya prasasti di Ranu Kumbolo. Penggunaan kata Lamajang dilihat dari tradisi lisan yang beredar, memiliki dua makna yaitu bersifat material dan spiritual. Jika dilihat dari segi spiritualnya, nama Lamajang memiliki arti yaitu, *Luma* yang artinya rumah sedangkan *Hyang* yang artinya Dewa, sehingga jika keduanya digabungkan memiliki makna yaitu Rumahnya para Dewa atau arti lainnya rumah yang suci.³⁴

Wilayah Lumajang pada masa kerajaan menjadi wilayah yang disebut sebagai Kerajaan Lamajang Tigang Juru, tepatnya pada masa kekuasaan Arya Wiraraja. Arya Wiraraja merupakan raja pertama yang terkenal di Kerajaan Majapahit Timur, yaitu di wilayah Lumajang sendiri. Pada saat itu, Kerajaan Lamajang Tigang Juru menguasai dari beberapa wilayah seperti, Panarukan, Blambangan (yang sekarang menjadi daerah Banyuwangi), Madura dan Bali. Dapat dilihat dengan adanya situs Biting di wilayah Lumajang, yang mana situs

³⁴ Mansur Hidayat, *Arya Wiraraja Dan Lamjang Tigang Juru : Menafsir Ulang Sejarah Majapahit Timur*, ed. Slamet Trisila dan Akhmad Mustafa Jamil (Pustaka Larasan, 2013), 5-7.

Biting terdapat benteng dan tempat bersemayamnya atau makam dari Arya Wiraraja.³⁵

Wilayah Lumajang memasuki akhir abad ke-15 telah ditemukannya komunitas muslim yang ditandai dengan adanya makam Adipati Terung di kompleks situs Biting. Adipati Terung Pecah Tondo atau Raden Kusen yang sosoknya sangat dikenal sebagai murid dari Sunan Ampel. Kehadirannya sangat berperan penting karena telah membentuk komunitas muslim awal di Lumajang.³⁶ Tidak hanya itu, terdapat bukti lain yang juga menyatakan bahwa Islam telah memasuki wilayah Lumajang yaitu pada akhir abad ke-17, yang mana pada masa itu Islamisasi di Kabupaten Lumajang terjadi sangat besar ketika pada masa Mataram.

Kemudian pada abad ke-18 masyarakat Lumajang ikut serta dalam melakukan perlawanan bersenjata terhadap VOC dipimpin oleh Raden Kertanegara, yang mana pada saat itu bertepatan dengan terjadinya perubahan politik di daerah Jawa Tengah, sehingga juga mempengaruhi keadaan politik yang ada di ujung timur Jawa salah satunya yaitu wilayah Lumajang.³⁷ Wilayah Lumajang kemudian berubah menjadi *afdeeling* (penyebutan dalam bahasa Belanda) pada abad ke-19, atau bisa disebut dengan wilayah administratif, kemudian berkembang menjadi *zelfstanding afdeeling* (*afdeeling* mandiri) dan akan terus berkembang sampai berubah menjadi *Regentschap* hingga

³⁵ Suyartono Suwandi, *Wisata Religi Islami : Saya Menjejak Sejarah Spiritualitas Nusantara*, ed. Muh Taufik (Makassar: PT. Nas Media Indonesia Anggota IKAPI, 2023), 291.

³⁶ Sri Margana, Baha' Uddin, Agus Suwignyo, dkk, *Lumajang Dari Praaksara Hingga Awal Kemerdekaan*, ed. Moh. Masruhan (Lumajang: Pemerintah Kabupaten Lumajang Dan Departemen Sejarah FIB UGM, 2022), 143.

³⁷ Aldilla Dinda Yuniarta, "Lumajang : Dari Praaksara Hingga Awal Kemerdekaan (Ulasan Buku)," *Jurnal Sejarah dan Budaya* Vol.18, No.1 (2024),124.

kemerdekaan. Terdapat nama lain yang sama untuk pemakaian wilayah administratif, yaitu distrik. Distrik merupakan penyebutan wilayah yang setingkat dengan kecamatan, yang menjadi ibukota dari Afdeeling Lumajang sendiri. Oleh karena itu, Lumajang merupakan sebuah nama kota distrik sekaligus *afdeeling* yang mulanya berada di wilayah Karesidenan Probolinggo.³⁸

Wilayah *afdeeling* Lumajang kemudian digolongkan sebagai kota tradisional dengan adanya alun-alun sebagai pusat kota Lumajang. Alun-alun masa Belanda menggunakan sebutan kata “*oost Indische stadeploin*”, yaitu sebidang tanah yang berumput di dalam kota disertai dengan pohon beringin di tengah-tengahnya. Pada saat itu penguasa Belanda mempetak alun-alun untuk kepentingan pemerintahan dan warganya sendiri.

Bagian selatan alun-alun Lumajang berupa lapangan tenis untuk prasarana rekreasi para pejabat teras Belanda dan tuan-tuan besar pemilik pabrik-pabrik seluruh wilayah Lumajang. Kemudian sepetak tanah dikapling lagi untuk gedung “*landraad*” yang kini ditempati oleh TK Dharma Wanita Kab. Lumajang. Gedung tersebut berseberangan dengan “*scieteit*” yaitu gedung yang digunakan untuk pertemuan Belanda untuk memperingai hari besar dengan berdansa.

Alun-alun bagian timur dimanfaatkan untuk lapangan sepak bola yang digunakan oleh perkumpulan sepak bola PS-Semeru, PS-Hizbul Wathan, PS-RAS (Rukun Agama Sentose), PS-YOFA (*Young Chinese Football Association*). Tidak hanya itu, murid-murid juga memanfaatkan tempat untuk bermain kasti atau main korfball (bola keranjang ala Belanda). Pada musim kemarau anak-anak bermain

³⁸ Sri Margana, Baha' Uddin, Agus Suwignyo, dkk, *Lumajang Dari Praaksara Hingga Awal Kemerdekaan*, ed. Moh. Masruhan (Lumajang: Pemerintah Kabupaten Lumajang Dan Departemen Sejarah FIB UGM, 2022), 203.

layang-layang di alun-alun ini. Alun-alun sebelah utara sampai ke barat (kini lapangan upacara) dipersiapkan apabila ada pertunjukan umum, seperti halnya pasar malam atau sebuah sirkus.³⁹

Wilayah *regentschap* Lumajang pada akhir kolonial terdiri dari empat distrik yaitu Loemadjang, Ranoelamongan, Tempeh dan Kandangan. Yang mana distrik Lumajang mempunyai kedudukan sebagai ibukota Kabupaten. Kemudian tanah yang dimiliki oleh kabupaten Lumajang tidak kalah baik, yang mana tanahnya terbentuk dari tumpukan abu vulkanik dari ketiga gunung di sekelilingnya meliputi Gunung Semeru, Tengger, dan Lamongan. Ketiga gunung tersebut masih bersifat aktif.⁴⁰

Masa Pemerintahan Deandels, wilayah Lumajang dan Kraksaan bagian dari Probolinggo akan dijual kepada seorang pengusaha Tionghoa yang bernama Han Tik Ko, Kapten Tionghoa Pasuruan. Kebijakan yang dilakukan oleh Deandels karena membutuhkan dana yang cukup besar untuk membangun dari kekuatan militer untuk menghadapi dari serbuan Inggris.

Tetapi wilayah-wilayah yang akan dijual tersebut akan dibeli lagi oleh pemerintah setelah terjadinya peristiwa “Kepruk Cina” atau yang biasa disebut dengan pemberontakan Demang Muneng pada tahun 1813.⁴¹ Wilayah Lumajang

³⁹ Soetadji SW, “Alun-Alun Kota Lumajang Saksi Bisu Sejarah Selama Satu Abad,” WordPress.Com, last modified 2021, <https://cindyviolibrarian.wordpress.com/2021/01/22/satu-abad-alun-alun-kota-lumajang-2/> diakses pada tanggal 14 Februari 2024

⁴⁰ Sri Margana, Baha’ Uddin, Agus Suwignyo, dkk, *Lumajang Dari Praaksara Hingga Awal Kemerdekaan*, ed. Moh. Masruhan (Lumajang: Pemerintah Kabupaten Lumajang Dan Departemen Sejarah FIB UGM, 2022), 204.

⁴¹ Aldilla Dinda Yuniarta, Akhmad Ryan Pratama, Kayan Swastika, “Jalur Kereta Api Dan Perkembangan Kota Lumajang Pada Masa Kolonial Hindia Belanda Tahun 1893-1942,” *Jurnal Sejarah Indonesia* Vol.7, no. 1 (2024), 14.

dalam perkembangannya dapat dilihat dari berbagai aspek yaitu aspek sosial, aspek pertumbuhan kota, dan aspek transportasi.

B. Aspek Sosial Masyarakat Lumajang

Wilayah Lumajang merupakan wilayah yang tumbuh dari basis agropolitan yaitu dari bidang pertanian maupun perkebunan. Kabupaten Lumajang juga memiliki kekayaan alam yang sangat melimpah, yang mana telah dikenal oleh masyarakat Indonesia, kekayaan alamnya seperti kelapa, pasir, pisang, kapulaga dan masih banyak lagi sumber daya alam yang lainnya. Kekayaan alam tersebut telah melimpah pada abad ke-19 an di Kabupaten Lumajang dan menjadi komoditas tertinggi perkebunan pada masa kolonial Belanda.

Pertumbuhan wilayah Lumajang sangat subur dan memiliki beberapa komoditas yang dapat di ekspor ke luar negeri, seperti tebu, tembakau, teh, kopi. Komoditas tebu merupakan komoditas utama yang ada di wilayah Lumajang. Namun, terdapat komoditas lainnya yang dikembangkan di wilayah Lumajang untuk di ekspor ke Eropa yaitu tembakau. Oleh karena itu, bahkan pada abad ke-19 wilayah Lumajang menjadi salah satu produsen terpenting di Jawa.

Budidaya tembakau di wilayah Lumajang dikembangkan oleh pengusaha Tionghoa yang ikut berkontribusi dengan perkembangan wilayah Lumajang. Dikembangkannya budidaya tembakau di wilayah Lumajang sebagian besar dikenal dengan *varietas voor oogst* yang mana sangat cocok ditanam pada musim kemarau.

Terdapat 24 perusahaan tembakau di wilayah Lumajang, yang mana sebagian besar perkebunan tersebut dimiliki oleh seorang pengusaha Eropa,

terutama Belanda. Sementara itu, terdapat pengusaha tembakau Tionghoa satu-satunya di Lumajang yaitu milik Tan Sian Hien. Karen pada mas kolonial dibagi menjadi kelas menengah atas dan bawah, dan pada saat itu juga penduduk Tionghoa menduduki kelas atas daripada pribumi. Berikut tabel nama-nama perusahaan tembakau di wilayah Lumajang dan angka produksinya dari tahun 1884-1885.⁴²



⁴² Sri Margana, Baha' Uddin, Agus Suwignyo, dkk, *Lumaja-ng Dari Praaksara Hingga Awal Kemerdekaan*, ed. Moh. Masruhan (Lumajang: Pemerintah Kabupaten Lumajang D-an Departemen Sejarah FIB UGM, 2022), 222-224.

Tabel 2.1 Perkebunan Tembakau di Wilayah Kabupaten Lumajang Pada Tahun 1884-1885

Sumber : Buku Lumajang Dari Praaksara Hingga Kemerdekaan

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

	en Boelakletjes								
10	Tjengkok	j.j.l. Berghuis en M.A. Schrader	M.A.Schrader	-	-	-	-	-	-
11	Lempeni	Idem	J.L.L. Berghuis	-	-	156.250	-	7	10-30
12	Pasirian	F.H.J. von Bihl	B.F.V. Boolen	100.000	-	150.000	-	-	-
13	Omboelan	Tan Sian Hien	Tan Sian Hien	350.000	-	-	65.625	-	10-20
14	Kloemprit	A.W. de Rijk & Co	-	-	-	-	-	-	-
15	Tamblang (Kedoeng Wingin)	W.W. van der Hout	W.E. van der Hout	85.000	200.000	81.250	300.000	-	4-40
16	Klakah	C.Maarsckhalik & Co	-	-	-	-	-	-	-
17	Djokarto	Abraas & Co	-	-	-	-	-	-	-
18	Tamboek	C.C. Phefferkorn	C.C. Phefferkorn	40.000	43.750	40.000	-	-	4-12
19	Klodjen	A.M. Arends jr	A.M. Arends jr	-	-	-	-	-	-
20	Tjondro	H.G. Stap	H.G. Stap	-	-	500.000	-	-	10-100

21	Tamboek	Wijsman	Wijsman	-	-	-	96.918	8	2-32
22	Broock	Diederikz	Diederikz	-	-	9.000	-	2	4
23	Kebon Toeroes	H.Koster	H.Koster	-	-	-	-	3	10-20
24	Wonomerto	Ph. E. Tissot	Ph. E. Tissot	-	-	-	-	-	-



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
J E M B E R

Selain tebu dan tembakau, kopi juga merupakan komoditas ekspor lain yang berkembang di wilayah Lumajang. Terdapat data produksi kopi ditanam di wilayah Lumajang tercatat pada tahun 1891-1895. Diketahui pada tahun 1892 total produksi kopi mengalami capaian tertinggi di wilayah Lumajang yang mencapai 7.124 pikul. Sedangkan produksi kopi terendah terjadi pada tahun 1893 yang hanya menghasilkan total produksi kopi 430 pikul saja. Pada tahun 1893 produksi kopi mengalami naik turun. Namun, pada tahun berikutnya naik level mencapai 3.651 pikul kopi. Pada tahun 1895 total pohon kopi yang ditanam di wilayah Lumajang sebanyak 5.287.125 pohon. Pohon kopi di Distrik Lumajang sebanyak 832,937, pohon kopi di Distrik Tempeh sebanyak 971.032, pohon kopi di Distrik Ranulamongan sebanyak 901.412, dan pohon kopi di Distrik Kandangan sebanyak 1.016.154. Berikut tabel perkebunan kopi di wilayah Lumajang :

Tabel 2.2 Perkebunan Kopi di Lumajang Pada Tahun 1891-1895

Sumber : Buku Lumajang Dari Praaksara Hingga Kemerdekaan

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

C. Aspek Pertumbuhan Kota Lumajang

a. Aspek Penduduk

Lumajang masa Belanda sudah ditetapkan sebagai kota tradisional, karena mendapati pusat kota yang dinamakan alun-alun. Kata “kota” sendiri merupakan tata ruang di atas permukaan darat dengan adanya batas-batas wilayah administrasi yang mana di dalamnya terjadi fokus pemusatan penduduk dengan berbagai aktivitas seperti ekonomi, sosial, maupun politik.

Kota merupakan bentuk suatu tata ruang dengan didapati penduduk dengan jumlah yang banyak di atas lahan perkotaan yang terbatas. Kota dan perkotaan mempunyai makna yang berbeda. Kota (*city*) merupakan suatu kepadatan penduduk yang didalamnya terdapat berbagai aktivitas seperti ekonomi, sosial, dan politik, yang telah ditentukan batas-batas wilayahnya secara administratif. Sedangkan perkotaan (*urban*) merupakan area yang sudah dibangun dan memiliki struktur perkotaan atau disebut dengan suatu permukiman penduduk dengan kepadatan tingkat tinggi.⁴³

Pada dasarnya, kepadatan penduduk atau suatu permukiman baik di desa maupun di kota akan terus mengalami perkembangan, desa akan berkembang menjadi kota kecil, kota kecil akan berkembang menjadi kota sedang, dan seterusnya akan berkembang menjadi kota metropolitan. Pembentukan kota metropolitan terdiri dari kabupaten-kabupaten dan terdapat sebuah pusat kota. Perkembangan suatu kota tidak terjadi dalam waktu yang cukup singkat, melainkan membutuhkan waktu yang panjang. Terdapat juga elemen-elemen tata

⁴³ Luthfi Muta'ali, Arif Rahman Nugroho, *Perkembangan Program Penanganan Permukiman Kumuh Di Indonesia Dari Masa Ke Masa*, ed. Dimas Siti, Hilman Luthfi (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2019), 1.

ruang perkotaan pada skala kota metropolitan yaitu ruang terbuka, daerah terbangun, jaringan transportasi, dan berbagai aspek urban lainnya.⁴⁴

Kota-kota di Indonesia pada masa kolonial direncanakan dan dikembangkan sebagai kota perdagangan dan pusat kotanya terdiri dari pasar dan juga kawasan perdagangan.⁴⁵ Konsep kota yang digunakan pada masa kolonial merupakan bentuk perpaduan antara prinsip kota Indonesia lama yang memiliki sifat “komologis” dengan konsep kota modern.

Pernyataan berikut dapat dibuktikan dengan banyaknya kota di Indonesia pada masa itu memiliki ibu kota kabupaten (*regency*) yang mana dikepalai oleh seorang Residen, sedangkan kecamatan (*district*) dikepalai oleh seorang wedana. Pada pembagian wilayah administratif ini tercermin pada struktur morfologi kota, yang memiliki alun-alun, rumah bupati, rumah penjaga, pohon beringin, dan masjid di sebelah barat, penjara, serta terdapat tempat tinggal para residen bangsa kolonial Belanda yang terletak di sebelah timur alun-alun.

Kemudian pada tahun 1870, kota-kota di sekitar wilayah Belanda mengalami banyak beberapa perubahan, yang sejalan dengan dari beberapa daerah jajahannya. Seperti kota-kota pedalaman dijadikan sebagai pusat produksi dari hasil perkebunan maupun pertanian, sedangkan kota-kota di dekat pantai dijadikan sebagai pusat pengiriman barang ke luar negeri.⁴⁶

⁴⁴ Chafid Fandeli, Muhammad, *Pembangunan Kota Hijau : Perkembangan Pedesaan Menjadi Kota*, ed. Siti (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2021), 49-50.

⁴⁵ Eko Budihardjo, *Aneka Gagasan Begawai Arsitek Tentang Arsitektur, Urbanisme, Dan Perancangan Kota*, ed. Tim Alumni, 1st ed. (Jakarta: P.T. Alumni, 2023), 106.

⁴⁶ Agus Sachari, *Budaya Visual Indonesia : Fenomena Desain Modern Di Indonesia Abad Ke-20*, ed. Lemeda Simarmata (Jakarta: Erlangga, 2007), 81-82.

Perkembangan maupun pertumbuhan kota tidak lepas dari suatu proses pengkotaan atau bisa disebut dengan urbanisasi dari suatu wilayah. Urbanisasi merupakan suatu proses perkembangan masyarakat yang mengarah pada peradaban yang sesungguhnya dan menjadikan suatu perkembangan ekonomi yang modern.

Terjadinya suatu proses urbanisasi yaitu bagian dari proses pembangunan yang tidak bisa lepas dari aspek “ruang” yang mana merupakan tempat proses itu terjadi, sedangkan “ruang” tidak bisa terlepas dari tanah sebagai sumber daya alam untuk mendukung semua kebutuhan hidup manusia. Urbanisasi juga merupakan suatu proses perubahan dari wilayah pedesaan ke perkotaan sebagai hasil dari bentuk perkembangan ekonomi yang berkembang secara cepat.⁴⁷

Wilayah Lumajang seperti pada pembahasan diatas, yaitu pada masa kekuasaan Belanda, Lumajang merupakan wilayah *afdeeling* (wilayah administratif) dengan pemerintahannya seorang Residen. Yang mana di dapati bangunan alun-alun sebagai pusat kota, di tengah alun-alun juga terdapat pohon beringin, kemudian di sekitar alun-alun terdapat bangunan penjara, masjid di sebelah barat, rumah bupati, dan terdapat bekas rumah-rumah residen pada masa Belanda.

Wilayah Lumajang hingga tahun 1920 penduduknya terdiri dari berbagai suku. Suku-suku tersebut terbagi ke dalam ras pribumi. Yang mana penduduk pribumi terdiri dari beberapa kelompok seperti orang Sunda, Makassar, Banjar dan beberapa dari suku pribumi, akan tetapi pada saat itu kelompok yang paling

⁴⁷ Ragil Haryanto, *Transformasi Liberal Demokrasi Ruang Dalam Ruang Kota*, ed. Yahya Abdulloh, 1st ed. (Jawa Tengah: CV. Sarnu Untung, 2020).

besar tingkatannya yaitu orang Jawa dan Madura.⁴⁸ Salah satu faktor masyarakat Madura melakukan imigran ditandai dengan kondisi alamnya yang tidak mendukung untuk dijadikan sektor pertanian karena tanahnya yang sangat kering, sehingga tidak dapat dipungkiri masyarakat Madura melakukan migrasi ke luar pulau Madura.⁴⁹

Imigran yang mulai berdatangan di Lumajang tidak hanya dari Madura saja, ada juga dari etnis Tionghoa. Imigran Madura juga turut serta dalam berkontribusi terhadap perkembangan sekaligus eksistensi Kabupaten Lumajang. Tidak hanya pendatang dari Madura saja yang berkontribusi bagi masyarakat Lumajang, melainkan masyarakat etnis Tionghoa yang berasal dari Cina juga turut serta dalam perkembangan di wilayah Lumajang terutama dalam hal perekonomian.⁵⁰

Lumajang selama satu tahun dari periode 1920 hingga 1930 mengalami pertumbuhan yang sangat pesat, karena hampir semua kelompok penduduknya meningkat. Yang mana penduduk bumiputra pada tahun 1920 dari 294.836 jiwa dan meningkat pada tahun 1930 menjadi 394.075 jiwa. Penduduk tertinggi ditunjukkan oleh etnis Tionghoa yang lebih dari 100 persen dari 1653 jiwa, meningkat pada tahun 1930 menjadi 3.610 jiwa.

Penduduk bumiputra jumlah perempuannya lebih besar daripada penduduk laki-laki, untuk penduduk non- bumiputra menunjukkan kepadatan sebaliknya.

⁴⁸ Sri Margana, Baha' Uddin, Agus Suwignyo, dkk, *Lumajang Dari Praaksara Hingga Awal Kemerdekaan*, ed. Moh. Masruhan (Lumajang: Pemerintah Kabupaten Lumajang Dan Departemen Sejarah FIB UGM, 2022), 248.

⁴⁹ Ronal Ridhoi, Sendi Dwi Andika, Rini Sucahwati, dkk, *Kawasan Lumajang Dalam Kajian Sejarah Tematik*, ed. Ronal Ridhoi (Malang: Universitas Negeri Malang, 2023), 67.

⁵⁰ Rizqiyah, "Kesenian Glipang Di Kabupaten Lumajang Pada Tahun 1992-2020" (Universitas Islam Kiai Haji Achmad Siddiq Jember, 2022), 45

Kemudian sebagian besar penduduk non-bumiputra khususnya Eropa dan Tionghoa bertempat disekitar kota Lumajang.⁵¹

Tabel 2.3 Penduduk Lumajang Pada Tahun 1920-1930

Sumber : Buku Kawasan Lumajang Dalam Kajian Sejarah Tematik

Tahun	Jenis Kelamin	Bumiputra	Eropa	Cina	Timur Asing Lian	Total
1920	Laki-Laki	144.871	485	938	82	146.376
	Perempuan	149.965	376	715	48	151.104
	Total	294.836	861	1.635	130	297.480
1930	Laki-Laki	194.775	774	2.114	188	197.851
	Perempuan	199.300	566	1.496	142	201.504
	Total	394.075	1.340	3.160	330	339.355

b. Aspek Transportasi

Transportasi menjadi aspek paling penting pada masa Pemerintahan Belanda, yang digunakan sebagai keberhasilan ekonominya. Yang mana Pemerintah Belanda membangun jalur kereta api pertama di Jawa yaitu jalur lintas Semarang tepatnya di desa Kemijen, Jawa Tengah. Karena kota Semarang memiliki peran penting pada masa Belanda, yang merupakan kota administrasi dan sebagai pusat kota perdagangan terutama gula yang menjadi komoditas utama.

⁵¹ Ronal Ridhoi Sendi Dwi Andika Rini Sucahwati, *Kawasan Lumajang Dalam Kajian Sejarah Tematik*, ed. Ronal Ridhoi (Malang: Universitas Negeri Malang, 2023), 68.

Pembangunan jalur kereta api pertama yang dilakukan di Semarang menjadi semakin luas keseluruh Jawa dan di luar pulau Jawa.⁵² Seperti pembangunan jalur kereta api pertama kali di Jawa Timur yang berada di Surabaya-Pasuruan-Malang, dan jalur ini selesai dibangun pada tanggal 20 Juli 1879. Pembangunan jalur pertama di Surabaya dikarenakan Surabaya menjadi pusat pergerakan barang-barang ekspor dari sebagian wilayah Jawa Timur. Seperti halnya ketika pembukaan jalur kereta api Surabaya-Pasuruan, pengangkutan komoditas gula dari Surabaya menjadi lancar. Kemudian terdapat juga komoditi lainnya seperti kopi terdapt di wilayah Kediri, Pasuruan, Besuki dan Madiun. Adapun transportasi kereta api di Jawa Timur digunakan sebagai pengangkutan hasil perkebunan saja, dan juga sebagai alat transportasi pekerja perkebunan dari satu ke perkebunan lainnya.⁵³

Tanggal 1 November 1894 antara Batavia dan Surabaya telah terhubung dengan jaringan kereta api, karena tidak lepas dari selesainya jalur antara Cicalengka sampai Cilacap. Jalur kereta api antara Btavia-Surabaya sudah terhubung dengan jalur yang melewati antara Bandung, Tasikmalaya, Ciamis, Cilacap, dan Yogyakarta dan Madiun. Yang mana kota-kota tersebut digunakan untuk dilewatinya kereta api karena memiliki jumlah penduduk yang cukup banyak dan juga daerahnya yang sanga subur.⁵⁴

⁵² Yusi Ratnawati, *Perkembangan Keretaa Apian Pada Masa Kolonial di Semarang Tahun 1867-1901*, "Journal of Indonesian History Vol.3, no.2 (2015), 1.

⁵³ Nurudin Fitroh, "Peran Kereta Api Di Jawa Timur Dalam Pengangkutan Hasil Perkebunan Ke Surabaya Tahun 1878-1930," *Pendidikan Sejarah* Vol.3, no. 3 (2015), 464-465.

⁵⁴ Umar Mohtar, "Dari Hasil Angkutan Perkebunan Ke Angkutan Manusia: Sejarah Kereta Api Cepat Di Hindia Belanda" Vol.12, no. 1 (2021), 4-10.

Pembangunan jalan rel kereta api Surabaya-Malang dilakukan secara berangsur. Pada tahap pertama yang dibangun yaitu jalan rel jalur Surabaya-Pasuruan dan selesai dikerjakan pada tanggal 16 Mei 1878. Tahap kedua yaitu jalur jalan rel jalur Pasuruan-Malang dan selesai dikerjakan pada tanggal 20 Juli 1879.⁵⁵ Jalur rel kereta api dari Probolinggo terhubung dengan jalur Lumajang-Pasirian.

Kemudian dari wilayah Lumajang memiliki dua cabang yaitu ke arah Lumajang-Pasirian dan Lumajang-Balung yang membentang dari arah Utara-Selatan. Jalur kereta api Lumajang-Pasirian dibuka pada tanggal 16 Mei 1896 oleh *Staatsspoor-en Tramwegen (Oosterlijnen)* (SS-OL) pada masa pemerintahan Belanda. Lokomotif yang digunakan yaitu lokomotif uap dan kayu bakar menjadi bahan bakarnya.

Pada tahun 1896 jalur kereta api Lumajang-Pasirian mulai digunakan, yang merupakan kelanjutan dari jalur Probolinggo. Pada saat itu, wilayah *Afdeeling* Lumajang merupakan salah satu wilayah yang terpenting bagi perekonomian Hindia-Belanda di Jawa Timur. Karena memiliki komoditi terbesar yaitu tebu.

Untuk itu, tidak dapat dipungkiri bahwa alat transportasi kereta api dapat mendorong untuk keberlanjutan ekonomi di wilayah Lumajang. Jalur kereta api Klakah-Pasirian dibuka dengan panjang lintasan kereta api 36 KM dan juga

⁵⁵ Prita Ayu Kusumawardhani, *Kereta Api Di Surabaya 1910-1930*, ed. Gapura Omah Desain (Yogyakarta: Gapura Publishing.com, 2017), 40.

menggunakan ukuran lebar rel standart yang digunakan di Hindia-Belanda yaitu 1.067 mm⁵⁶

Pembangunan jalur kereta api lintas Lumajang-Pasirian tujuannya yaitu tidak lain untuk memudahkan Belanda mengangkut hasil komoditas dari daerah Lumajang sendiri untuk dikirim ke pelabuhan Surabaya. Wilayah Lumajang menjadi basis perkeonomian pemerintah Belanda karena wilayahnya yang memiliki beberapa komoditas yang cukup bagus untuk di ekspor ke pelabuhan Surabaya, seperti tembakau, kopi, tebu. Karena wilayah Lumajang memiliki perkebunan tebu swasta yang cukup besar terletak di Sukodono. Oleh karena itu, wilayah yang tumbuh dengan basis perekonomian sangat membutuhkan alat transportasi yang cukup efisien guna memudahkan jalan pengangkutan komoditas tersebut.

Bersamaan diresmikannya pembangunan jalur kereta api Lumajang-Pasirian, juga diresmikannya bangunan stasiun Lumajang. Stasiun Lumajang mulai beroperasi pada tahun 1986 dengan memiliki ketinggian sekitar +51 M diatas permukaan laut. Stasiun Lumajang terletak di kelurahan Tompokersan, Kabupaten Lumajang. Salah satu stasiun yang terletak di dekat alun-alun kota Lumajang. Meski sudah memasuki beberapa tahun, bangunannya masih utuh dan tidak ada bentuk renovasian baik dari platform, kusen pintu maupun jendela.

Stasiun pertama pada lintasan cabang Lumajang-Pasirian yaitu terletak di wilayah *Afdeeling* Lumajang sendiri yang berada di pusat kota yaitu Stasiun Lumajang (LM) di wilayah Distrik Lumajang. Stasiun Lumajang (LM)

⁵⁶ Nanag Setiawan, "Jejak Infrastruktur: Perkembangan Jaringan Transportasi Regentschap Lumajang Periode Kolonial Tahun 1884-1934," *Kajian Ilmu Sejarah* Vol.15, no. No.2 (2024): 108.

merupakan stasiun kereta api kelas I yang mempunyai ketinggian +51 M diatas permukaan laut. Stasiun kereta api Lumajang merupakan stasiun kereta api kelas I di wilayah *Afdeeling* Lumajang, yang berarti stasiun utama yang perannya sangat penting pada masa kolonial dan juga memiliki angka pengangkutan barang yang tinggi. Sedangkan Stasiun terakhir pada lintas Lumajang-Pasirian yaitu stasiun Pasirian (PSR) yang terletak di sisi selatan pusat kota Lumajang. Stasiun Pasirian terletak di Distrik Tempeh yang merupakan stasiun kelas II. Stasiun Pasirian mempunyai ketinggian sekitar +155 M.⁵⁷



STASIUN LUMAJANG TAHUN 1899

Gambar 2.1 Stasiun Lumajang Tahun 1899

Sumber : Kantor Dinas Perpustakaan dan Arsip Kabupaten Lumajang

Stasiun Lumajang didirikan oleh perusahaan kereta api Hindia Belanda yaitu *Staatspoorwege* pada tanggal 16 Mei 1896. Stasiun Lumajang juga memiliki beberapa aset pada masa Belanda berupa rel, bangunan seperti rumah dinas, dan juga *watertoren* yang digunakan sebagai tempat untuk pengisi air pada kereta api yang akan siap diberangkatkan.

Rumah dinas merupakan salah satu aset yang diberikan kepada karyawan atau pegawai kereta api yang dipergunakan untuk menjaga dan merawat bangunan stasiun itu sendiri. Letak rumah dinas tersebut bersebelahan dekat dengan stasiun.

⁵⁷ Aldilla Dinda Yuniarta, Akhmad Ryan Pratama, Kayan Swastika, “*Jalur Kereta Api Dan Perkembangan Kota Lumajang Pada Masa Kolonial Hindia Belanda Tahun 1893-1942*,” *Jurnal Sejarah Indonesia* Vol.7, no. 1 (2024), 25-26.

Terlihat gaya arsitektur bangunannya sangat kolonial, dan tidak ada bentuk renovasian sama sekali. Dengan adanya aset rumah dinas sangat efisien, efektif, dan optimal bagi para pegawai atau karyawan pekerja stasiun.



Gambar 2.2 Rumah Dinas Pegawai Stasiun

Sumber : (Observasi langsung di lapangan)

Selain daripada itu, *Watertoren* juga merupakan salah satu aset peninggalan masa Belanda yang masih berdiri tegak di tengah-tengah padatnya pemukiman warga. *Watertoren* ini digunakan sebagai tempat penyimpanan air kereta api yang berada di stasiun Lumajang. Penggunaan *watertoren* ini juga sangat penting dan sangat dibutuhkan ketika kereta api akan diberangkatkan. Berdasarkan hasil wawancara dari Bapak Soleh selaku masyarakat setempat :

“Ini namanya water toren mbak tempatnya pengisian air kalo kereta api mau jalan. Dulunya kan kereta api pakek kereta api uap, jadi kalo mau jalan harus diisi dulu pakek air, ngisinya ya dari sini.”⁵⁸



Gambar 2.3 Watertoren Kereta Api

Sumber : (Observasi langsung di lapangan)

⁵⁸ Wawancara dengan Bapak Soleh selaku masyarakat setempat, 11 Februari 2025

BAB III

PENUTUPAN JALUR KERETA API LUMAJANG

A. Sejarah Kereta Api Lumajang Pada Masa Kolonial

Bangsa Eropa pada abad ke-18 telah mengembangkan lokomotif uap yang digunakan sebagai alat transportasi modern. Richard Trevithic merupakan seorang Insinyur yang berasal dari Inggris, yang mana pada awal tahun 1804 pertama kali merancang kereta api uap dan kemudian dilanjutkan oleh putranya yaitu Stevenson pada tahun 1829. Alat transportasi seperti kereta api ini merupakan alat transportasi darat yang nilainya cukup efisien, yang mana dapat mengangkut banyak muatan seperti orang maupun barang.⁵⁹

Berkembangnya kereta api dapat memberikan dampak yang baik bagi kehidupan manusia. Karena pada saat itu transportasi kereta api sendiri mampu menempuh jarak jauh dan dinilai tepat waktu, sehingga tidak heran jika kereta api menjadi salah satu transportasi yang cukup efektif untuk proses pengangkutan baik manusia maupun barang pada saat itu.

Pada tahun 1830-1850 ketika sistem tanam paksa masuk di Indonesia, yang mana hasil pertanian di Jawa bukan lagi sekedar memenuhi kebutuhannya sendiri melainkan juga memenuhi kebutuhan pasar internasional. Maka dari itu, diperlukan adanya sarana transportasi yang dapat mengangkut hasil komoditas perkebunan dari kota ke pelabuhan.⁶⁰

Pemerintah kolonial Belanda di Indonesia kemudian menerapkan tiga kebijakan baru pada abad ke-19 yaitu kebijakan sistem sewa tanah, sistem

⁵⁹ Prita Ayu Kusumawardhani, *Kereta Api Di Surabaya 1910-1930* (Yogyakarta: Gapura Publishing.com, 2017), 1-2.

⁶⁰ Hermanto Dwiarmoko, *Peran Transportasi Perkereta Apian*, ed. Suwito (Jakarta: Kencana, 2018), 62.

cultuurstelsel dan sistem liberal. Sistem sewa tanah diciptakan oleh Letnan Gubernur Raffles yaitu seorang pengusaha Inggris di Jawa yang pemerintahannya berlangsung selama lima tahun (1811-1816), dan dasar-dasar kebijakan ekonominya mempengaruhi sifat dan arah bagi kebijakan pemerintah berikutnya sampai pada tahun 1830.

Pada tahun 1830 kebijakan pemerintah kolonial guna meningkatkan tanaman ekspor dilanjutkan oleh Johannes van den Bosch. Yang mana van den Bosch memperkenalkan sistem baru yaitu *Cultuurstelsel* atau *stelsel*, penanaman. Sehingga sistem *Cultuurstelsel* dengan segala sistem paksaan dan monopolinya dapat memberikan hasil besar bagi pemerintah kolonial Belanda dan dapat memajukan suatu perdagangan dan pelayarannya.⁶¹

Namun, dengan diberlakukannya tanam paksa timbul penderitaan bagi rakyat Hindia Belanda, karena sistem tanam paksa tersebut mengakibatkan semacam teguran keras bagi berbagai belah pihak terutama dari para penganut paham liberal (kaum liberal mulai muncul pada abad ke-19 dimana paham ini telah merembet ke seluruh belahan Eropa Barat terutama Belanda).

Yang mana kaum liberal menginginkan supaya di hapuskannya *verplichten* (pajak hasil bumi), guna segala kegiatan ekonomi diserahkan kepada pihak swasta tanpa adanya campur tangan dari pemerintah. Dari tuntutan tersebut dijawab dengan dikeluarkannya *Agrarische Wet* (Undang-Undang Agraria) pada tahun 1870.⁶²

⁶¹ Yulianti, "Dampak Kebijakan Kolonial Di Jawa," Sejarah dan Budaya Vol.7, no. 1 (2013): 97.

⁶² Nurudin Firtroh, "Peranan Kereta Api Di Jawa Timur Dalam Pengangkutan Hasil Perkebunan Ke Surabaya Tahun 1878-1930," Journal Pendidikan Sejarah Vol.3, no. 3 (2015),

Undang-undang Agraria pada isi pokoknya terdiri dari persyaratan sewa tanah dengan persyaratan tertentu yaitu, tanah milik pribumi yang penyewaannya berlangsung selama lima tahun, juga tanahnya yang dapat disewa selama 30 tahun dan semua akses kontrak harus didaftarkan. Selain hal itu, tanah pemerintah dapat disewa dalam jangka waktu yang cukup lama yaitu selama 75 tahun yang disebut sebagai *hak erpacht*. Adanya *hak erpacht* mengakibatkan munculnya perkebunan besar seperti gula, teh, tembakau dan berupa tanaman dagang lainnya. Oleh karena itu, salah satu aspek terpenting dalam perekonomian Hindia Belanda yaitu perkebunan.⁶³

Pada 6 April 1875 telah disepakati untuk memulai proyek pembangunan jalur kereta api melintasi daerah-daerah penghasil perkebunan seperti tembakau, kopi, dan tebu. Tahap pertama yang dibangun yaitu jalur Surabaya-Pasuruan dengan panjang ± 36 km selesai pada tahun 1878 dan terus diperpanjang ± 40 km sampai pusat Kota Probolinggo.

Pada tahun 1893 pembangunan dimulai lagi yang mengarah ke selatan, merupakan bentuk percabangan ke Klakah menuju wilayah Lumajang dan Pasirian, dan sudah dapat dioperasikan pada tahun 1896 oleh *Staatsspoorwegen*. Jalur lain yang terus diperpanjang melewati jalur Bondowoso, Situbondo, dan menuju Pelabuhan Panarukan dengan panjang jalur ± 151 km dan dapat dioperasikan pada tahun 1897. Oleh karena itu, jalur kereta api yang melintas di Jawa Timur merupakan jalur yang mengelilingi lingkaran Gunung Hyang. Terlebih

⁶³ Yulianti, "Dampak Kebijakan Kolonial Di Jawa" Sejarah dan Budaya Vol.7 no.1, 100.

lanjut, tahap terakhir di ujung Jawa Timur jalur diperpanjang \pm 88 km dengan stasiun terakhir di Banyuwangi sudah terselesaikan dan dapat dioperasikan.⁶⁴

Dioperasikannya jalur kereta api di wilayah Lumajang tepatnya di keluarahan Tompokersan, tidak lain untuk memudahkan masyarakat pribumi mengangkut hasil komoditasnya seperti tebu dan kopi. Keberadaan jalur kereta api juga tidak jauh dengan keberadaan pabrik di suatu wilayah. Dilihat pada tahun 1880 di Lumajang terdapat pabrik pengolahan tebu atau gula salah satunya yaitu Pabrik Gula Sukodono dan Tempeh.⁶⁵

Kemudian pada tahun 1885 jumlah produksi tebu di pemerintah Sukodono mengalami peningkatan. Disebutkan dari *Koloniaal Verlag* tahun 1886 bahwa pada tahun 1855 perkebunan tebu memiliki luas wilayah penanamannya meningkat yang menjadi 26 bau dengan panennya sebesar 27.975 pikul, dan dapat menghasilkan cairan gula sebanyak 11.521.50 liter.



Gambar 3.1 Pabrik Gula Sukodono Tahun 1930

Sumber : (Kantor Dinas Perpustakaan dan Arsip Kabupaten Lumajang)

⁶⁴ Nanang Setiawan, "Probolinggo Stoomtram Maatshappij : Modernisasi Transportasi Publik di Kota Probolinggo Tahun 1894-1930", Jurnal Hasil Penelitian Ilmu Sosial dan Humaniora. Vol.8, no.2 (2022), 277.

⁶⁵ Ronal Ridhoi, *Kawasan Lumajang Dalam Kajian Sejarah Tematik*, ed. Ronal Ridhoi (Malang: Universitas Negeri Malang, 2023), 71.

Dan perkebunan tebu yang ada di distrik Tempeh diberi nama Tempeh N.V. Koloniaal Verslag van pada tahun 1891, yang mana pada tahun 1890 luas perkebunan tebu di Tempeh menjadi 1.355,5 bau yang terdiri dari 751,5 yang dikelola oleh perusahaan Sukodono, dan 604 bau dikelola oleh perusahaan Tempeh N.V. pada tahun tersebut perusahaan Sukodono menghasilkan 81.989 pikul tebu yang per bau nya 109,10 pikul, sedangkan perusahaan Tempeh menghasilkan 26.030 pikul tebu atau per bau nya 43,09 pikul tebu. Sehingga pendapatan panen perusahaan Sukodono memperoleh 45.00 pikul gula (*stroopsuiker*), sedangkan perusahaan Tempeh memperoleh 1.245 pikul gula sirup dan 5.500 pikul gula kantong (*zaksuiker*).⁶⁶

Perusahaan perkebunan tebu lainnya di Lumajang pada masa kolonial juga terletak di Tempeh, Dajrit, dan Djeroek Kidoel. Yang mana dari ketiga perusahaan tersebut melaporkan hasil produksi gula tersbesarnya sebesar 1000.000 kg, dan juga telah memperkerjakan buruh lepas terbanyak hingga 75 orang dan 90 orang. Namun, terdapat perusahaan tebu di distrik Tempeh yang dikelola oleh seorang pengusaha Arab yang bernama Hadji Abdul Wahab dan seorang adminisitratornya yang bernama Hadji Omar.

Selain itu, terdapat seorang pengusaha yang memiliki lebih dari satu perkebunan yaitu Larsen van de Ven & Co, perusahaan tebunya yaitu Tjengkok, Toempang, Boeloh Gempol, dan Toekoen. Pengusaha tersebut juga mengangkat

⁶⁶ Sri Margana, Baha' Uddin, Agus Suwignyo, dkk, *Lumajang Dari Praaksara Hingga Awal Kemerdekaan*, ed. Moh. Masruhan (Lumajang: Pemerintah Kabupaten Lumajang Dan Departemen Sejarah FIB UGM, 2022), 217.

seorang Tionghoa yang dijadikan sebagai administratornya yang bernama Tjoa Ing Djoe di perkebunan Tjengkok dan Toekoen.⁶⁷

Diberlakukannya sistem tanam paksa oleh pemerintah Belanda, dan dibukanya lahan perkebunan dapat menambah pertumbuhan ekonomi Belanda semakin meningkat. Sehingga, perlu adanya sarana prasarana yang cukup efektif untuk berlangsungnya kegiatan pengangkutan hasil produksi perkebunan tersebut. Kereta api memiliki peran yang sangat penting pada masa kolonial, yaitu guna mengangkut barang-barang hasil produksi perkebunan seperti tembakau, gula.

Disisi lain kereta api juga dimanfaatkan oleh masyarakat setempat seperti tembakau, dan tebu. Pembukaan jalur kereta api merupakan bentuk inovasi baru yang dibawa oleh pemerintah Belanda. Sehingga jalur kereta api inilah yang menumbuhkan timbulnya mobilitas sosial yang memiliki skala besar seperti dari orang-orang Madura, Jawa, Cina, Arab, dan dari orang-orang Belanda itu sendiri.⁶⁸

Awalnya, pengangkutan komoditas seperti tebu, tembakau, kopi, dan lain sebagainya masih menggunakan alat transportasi tradisional seperti yang dipikul orang, diangkut dengan kereta yang ditarik oleh hewan dan diangkut juga dengan perahu melalui sungai. Akan tetapi, hal tersebut dirasa kurang efektif dan kurang memadai dalam hal pengangkutan komoditas perkebunan secara keseluruhan.

Sehingga, pemerintah kolonial Belanda untuk mengatasi masalah tersebut membuka jalur alternatif, dengan mengembangkan sarana transportasi massal

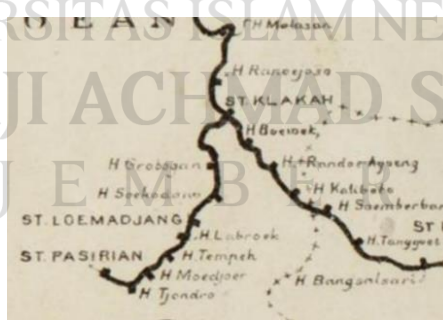
⁶⁷ Sri Margana, Baha' Uddin, Agus Suwignyo, dkk, *Lumajang Dari Praaksara Hingga Awal Kemerdekaan*, ed. Moh. Masruhan (Lumajang: Pemerintah Kabupaten Lumajang Dan Departemen Sejarah FIB UGM, 2022), 218.

⁶⁸ Tri Chandra Aprianto, *Perjuangan Landreform Masyarakat Perkebunan*, ed. M. Nazir Salim (Yogyakarta: STPN Press, 2016), 10.

yaitu kereta api, yang semula memiliki lebar 600 mm menjadi 1.067 mm. Dikembangkannya sarana transportasi kereta api salah satunya yaitu dikarenakan transportasi tradisional tidak lagi memungkinkan untuk pengangkutan hasil komoditas dalam jumlah yang cukup besar.

Dinamika pembangunan jalur kereta api semakin menarik jika melihat meningkatnya mobilitas sosial yang berkembang jumlah penduduknya, terutama dalam memnfaatkan kereta api sebagai alat transportasi mereka. Pembangunan jalur kereta api dapat mempengaruhi suatu kehidupan masyarakat, terutama dalam aspek sosial ekonomi.

Selain itu, pembangunan jalur kereta api perlahan-lahan akan mendorong proses perkembangan ekonomi di Jawa Timur. Surabaya merupakan urat nadi dari jaringan kereta api di Jawa Timur, karena proses pengiriman barang-barang ekspor sebagian dari Jawa Timur menyalurkan barangnya di pusat pelabuhan Surabaya. Karena Surabaya memiliki letak strategis yang cocok untuk pusat Pemerintahan maupun keberlangsungan kegiatan ekonomi.⁶⁹



Gambar 3.2 Peta Jalur Kereta Api Lintas Cabang Klakah-Pasirian dan disertai lokasi stasiun dan halte.

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

⁶⁹ Nurudin Firtroh, "Pernanan Kereta Api Di Jawa Timur Dalam Pengangkutan Hasil Perkebunan Ke Surabaya Tahun 1878-1930.", 460-465.

Pembangunan jalur kereta api terutama di Jawa Timur tidak lain untuk menghubungkan wilayah-wilayah di Jawa Timur ke Surabaya sebagai kota pelabuhan. Selain itu, dibangunnya jalur kereta api guna memperlancar pengangkutan komoditas menuju suatu pelabuhan Surabaya.⁷⁰ Seperti halnya wilayah Lumajang bisa dikatakan berkembang sejak adanya transportasi kereta api, sehingga dapat memudahkan pengangkutan komoditas perkebunan seperti gula (tebu) tembakau, teh, kopi, untuk dikirim ke pelabuhan Surabaya.

Selain itu dibukanya jalur kereta api di Lumajang dapat meningkatkan mobilitas sosial ekonomi di sekitar stasiun, yang mana wilayah Lumajang tidak hanya dihuni oleh penduduk asli Lumajang sendiri, melainkan terdapat warga Madura, Cina, Arab, Tionghoa juga ikut serta dalam meningkatkan pertumbuhan sosial ekonomi di wilayah Lumajang. faktor ini terjadi karena ketertarikan para imigran pada potensi ekonomi yang ada di daerah Lumajang, salah satunya yaitu imigran asal Tionghoa yang cukup banyak di Kabupaten Lumajang⁷¹

Pembangunan jalur kereta api pada umumnya tidak dilakukan di Jawa saja, melainkan juga dibangun di beberapa tempat, yang mana kondisi wilayahnya membutuhkan untuk dibangunnya jalur transportasi yang relevan pada saat itu. Transportasi kereta api dibangun pada masa Belanda yang diperakarsai oleh perusahaan kereta api yaitu *Nederlandsch Indische Spoorweg* (NISM). Pada masa kependudukan Belanda, transportasi kereta api digunakan sebagai kebutuhan

⁷⁰Nurudin Firtroh, "Pernanan Kereta Api Di Jawa Timur Dalam Pengangkutan Hasil Perkebunan Ke Surabaya Tahun 1878-1930.", 465-466.

⁷¹ Ronald Ridhoi Sendi Dwi Andika Rini Sucahwati, *Kawasan Lumajang Dalam Kajian Sejarah Tematik*, ed. Ronal Ridhoi (Malang: Anggota IKAPI, Universitas Malang, 2023), 70.

penunjang ekonomi, seperti halnya untuk mengangkut hasil komoditas yang akan dikirim ke pelabuhan.

Perusahaan kereta api di Indonesia memiliki dua perusahaan yaitu perusahaan milik Negara dan juga milik Swasta. Perusahaan kereta api swasta milik Belanda yang berada di Jawa bernama *Nederlandsch Indische Spoorweg* (NISM) yang mana perusahaan tersebut didirikan pada tahun 1862. Setelah berhasil mendirikan perusahaan kereta api swasta, kemudian pada tahun 1875 dilanjutkan dengan mendirikan perusahaan kereta api milik Negeranya sendiri yang bernama *Staatsspoorwegen* (SS). Dengan dibangunnya jalur rel kereta api di Jawa bagian timur tepatnya di wilayah Semarang yang menghubungkan dengan Tanggung.⁷²

Pembukaan jalur kereta api pertama yang dilakukan di Semarang menarik perhatian pihak swasta lainnya untuk dibukanya jalur-jalur baru. Seperti dibukanya jalur *Semarang-Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS) dan *Semarang-Chirebon Stoomtram Maatschappij* (SCS). Yang mana kedua perusahaan kereta api swasta tersebut telah mengajukan permohonan izin kepada Pemerintah Belanda yang akhirnya disetujui pada tahun 1881-1896.

B. Peran Kereta Api Lumajang Tahun 1896

Kereta api di wilayah Lumajang memiliki peran penting pada masa Hindia Belanda dilihat sejak peresmian pembukaan jalur Lumajang–Pasirian pada tanggal 16 Mei 1896 oleh pemerintah Belanda *Staatsspoorwegen*. Pembukaan

⁷² Aldi Rizaldi, Endang Susilowati, “Dinamika Perkeretaapian Lintas Semarang-Juwana Tahun 1950-1988”, *Historiografi*, Vol. 1, no.1 (2020), 1.

jalur kereta api tersebut sangat menunjang arah perkembangan ekonomi maupun sosial di wilayah tersebut.

Kereta api sebagai infrastruktur transportasi yang terhubung dengan jaringan pelabuhan di berbagai pesisir timur Jawa. Jalur ini menjadi peran yang penting untuk pengiriman hasil perkebunan terutama tebu dan tembakau ke pabrik gula, maupun pelabuhan untuk di ekspor. Pada saat itu, jaringan rel membantu memperpendek jarak tempuh sehingga mendorong peningkatan produksi tanaman komoditas ekspor dan memberikan keuntungan bagi pemerintah kolonial Belanda.

Kereta api pada umumnya tidak hanya berfungsi sebagai penggerak mobilitas manusia saja, melainkan juga penggerak angkutan barang yaitu komoditas pada masa Belanda. Keberadaan stasiun-stasiun seperti Lumajang, Tempeh, dan Pasirian juga menciptakan penggerak berbagai aktivitas ekonomi maupun sosial disekitar stasiun dan juga beberapa fasilitas penyokong lain untuk perkembangan suatu wilayah.⁷³

Secara garis besarnya, jalur kereta api merupakan alat bagi pemerintah kolonial untuk menyatukan sebuah wilayah. Infrastruktur kereta api memperkuat struktur ekonomi kolonial yang menghubungkan tingkatan produksi lokal dengan pasar internasional dan institusi perusahaan Belanda. Dari sisi teknologi dan infrastruktur, pembangunan jalur kereta api Lumajang-Pasirian yang mempunyai rel lebar 1.067 mm.⁷⁴

⁷³ Aldilla Dinda Yuniarta, Akhmad Ryan Pratama, Kayan Swastika, "Jalur Kereta Api Dan Perkembangan Kota Lumajang Pada Masa Kolonial Hindia Belanda, 1893-1942," *Sejarah Indonesia* Vol.7, no. No.1 (2024): 20.

⁷⁴ Faris Dwi Ristian, "Eksistensi Stasiun Kereta Api Pasirian Tahun 1896-1942" <https://www.kompasiana.com/farisdwiristian3416/655df4b5ee794a572f0fe184/eksistensi-stasiun-kereta-apa-pasirian-tahun-1897-1920?l=c> diakses pada tanggal 3 Oktober 2025.

Pemasangan rel, stasiun, dan fasilitas pendukung lainnya memperkenalkan gaya operasional modern pada saat itu, serta menyalurkan keterampilan perkeretaapian ke tenaga kerja lokal meskipun banyak posisi yang masih dikuasai oleh pihak kolonial Belanda. Jalur kereta api Lumajang-Pasirian berguna untuk memudahkan angkutan komoditas perkebunan untuk dikirim ke pelabuhan terdekat yaitu pelabuhan Probolinggo dan di ekspor ke luar Negeri.

Oleh karena itu, aspek terpenting pada masa kolonial Belanda yaitu perkebunan. Sebelum adanya kereta api, angkutan hasil perkebunan menggunakan alat tradisional seperti gerobak yang ditarik oleh manusia maupun hewan, juga perahu sungai. Hal tersebut dinilai cukup kurang efisien untuk pengangkutan hasil perkebunan, ketika angka panen mulai lebih tinggi dari biasanya.⁷⁵

Jalur kereta api Lumajang terbentang ke arah barat yaitu Pasirian dan bercabang lagi ke arah selatan yaitu arah Jember. Angkutan komoditas perkebunan dari stasiun Lumajang juga dikirim ke Pabrik Gula Jember yang bernama Pabrik Gula Gunungsari Jember. Namun, pabrik gula tersebut mengalami kerugian sehingga berhenti operasi sejak tahun 1977.⁷⁶

⁷⁵ Nurudin Fitroh, “Peranan Kereta Api di Jawa Timur dalam Pengangkutan Hasil perkebunan Ke Surabaya Tahun 1878-1930,” e-Journal Pendidikan Sejarah Volume 3, no.3, Oktober 2015

⁷⁶ Ikwan Setiawan, “Kisah Pabrik Gula Gungsari Kencong Yang Menunggu Lenyap” <https://www.kompasiana.com/dekajekita/633166a08a8b55860191f24/menelusuri-pabrik-gula-gunungsari-yang-menunggu-lenyap>, diakses pada tanggal 3 Oktober 2025.



Gambar 3.3 Pabrik Gula Gungsari Jember

Sumber : www.facebook.com/cak.baut.2025

Dinamika perkembangan kereta api menjadi semakin menarik jika melihat realitas sosial yang semakin berkembang. Pada saat itu, kereta api sangat berguna bagi suatu wilayah maupun suatu pabrik untuk mengangkut hasil perkebunan ke pelabuhan terdekat. Dan juga dapat menghemat biaya maupun waktu dibandingkan saat menggunakan alat transportasi tradisional. Pembangunan transportasi kereta api tidak hanya melayani kebutuhan pabrik gula saja. Namun, dengan kemunculannya juga berdampak pada kehidupan masyarakat, serta memperbaiki kondisi sosial ekonomi masyarakat. Oleh karena itu, kereta api dipilih sebagai moda transportasi umum pilihan utama masyarakat pada saat itu.⁷⁷

C. Transformasi Penutupan Jalur Kereta Api Lumajang Tahun 1906-1988

Penutupan jalur rel kereta api Lumajang disebabkan oleh beberapa fenomena, baik secara internal maupun eksternal. Sehingga mengakibatkan transportasi kereta api tidak lagi efisien sebagai penunjang alat pengiriman komoditas perkebunan. Berikut beberapa fenomena yang menyebabkan ditutupnya jalur rel kereta api Lumajang :

⁷⁷ Nanang Setiawan, "Dampak Sosial Ekonomi Transportasi Kereta Api Yogyakarta - Pundong Terhadap Masyarakat Kotagede Tahun 1917- 1942". Jurnal Sejarah Indonesia, Vol .2 ,no2. (2017), 25.

1. Fluktuasi Tembakau (1906)

Wilayah Lumajang dilihat secara administratif mengalami dinamika yang cukup beragam pada awal tahun 1900-an. Yang mana dapat mempengaruhi aktivitas infrastruktur transportasi kereta api di Lumajang yang pada saat itu digunakan untuk mengangkut hasil perkebunan seperti tebu, tembakau, kopi. Yang mana dapat dilihat pada tahun 1906 Lumajang mengalami fluktuasi produk tembakau, penurunan hasil dan juga harga tembakau.

Terjadinya fluktuasi produk tembakau dikarenakan pada kualitas daun tembakau berbeda pada tiap tahunnya, yang bergantung pada keadaan cuaca. Selain itu juga adanya bentuk persaingan produk tembakau di wilayah Besuki, yang mana produk tembakau di Besuki lebih besar dan berkualitas dibandingkan di wilayah Lumajang. Karena keberadaan wilayah Lumajang yang terletak di pinggiran.

Fluktuasi produksi tembakau di Lumajang dikarenakan jumlah Pak krosok dan pak blad mengalami ketidak stabilan dari tahun ke tahun. Seperti pada tahun 1896 pak krosok menghasilkan sebanyak 14.706, sedangkan pak blad menghasilkan 21.316. Sedangkan pada tahun 1900 mengalami kenaikan drastis yang melebihi 14.989 pak. Kemudian terjadinya fluktuasi harga produk tembakau dikarenakan harga tembakau berubah-ubah pada setiap tahunnya, seperti harga pak krosok kisaran 16-23½ gulden, sedangkan harga pak /blad kisaran 22-36 gulden. Sehingga pada tahun 1897-1905 harga tembakau relatif tinggi, namun pada tahun 1899-1901 tembakau cenderung memiliki harga lebih rendah, karena

kualitas daun tembakau berubah-ubah pada saat panen.⁷⁸ Berikut tabel fluktuasi produk dan harga jual tembakau :

Opbrengsten te Loemadjang					idem in Besoeki				
	pak				pak				
	krossok	prijs	pak blad	prijs	krossok	prijs	pak blad	prijs	
1896	14706	21	21316	36	51369	34	39454	59	
1897	17322	23½	20156	32½	52703	27	53265	45	
1898	23011	21	25571	28	65854	27	40052	51	
1899	28972	16	20194	23	71363	17	49512	40	
1900	14989	19	8794	22	58377	25	36375	48½	
1901	20194	18	16178	26	74147	23	36436	42	
1902	19525	16½	22914	22	76317	20	45589	39	
1903	23330	18	21322	26½	73127	26½	41357	46	
1904	29066	17	16237	28½	70726	27	34009	45	
1905	23973	19½	24566	34½	129853	24½	53656	41	
1906	nog	onbekend							

(w.g.) Herman Stap,
A. Noordhoek Hegt,
J. H. Reinking,
Reinking,
G. M. Schaaij,
F. van Kappen,
Andrée Korff,
Dunlop,
H. Boelaan,
Lebrandt,
Semijn,
A. A. D. Stelling,
Rusting.

Gambar 3.4 Fluktuasi Produksi dan harga Tembakau

Sumber : Soerabaiasch-Handelsblad : Opbrengsten te Loemadjang

Akibat terjadinya fluktuasi tembakau mengakibatkan aktivitas pengiriman ekspor menjadi terhambat, ketika pasar Eropa sendiri mengalami ketidak stabilan pemasokan, dan produksi tembakau sendiri di Lumajang juga mengalami naik turun akibat kualitas daun tembakau yang berbeda pada setiap tahunnya. ketika suatu produksi tidak konsisten pada hasil kualitas yang dihasilkan, harga jual yang mengalami naik turun, maupun biaya logistik yang tidak sebanding dengan keuntungan. Kondisi tersebut membuat terhambatnya niali ekspor produk tembakau dari wilayah Lumajang.

Meskipun data fluktuasi pada data hanya menunjukkan satu tahun tertentu, dan secara agraris dapat dipulihkan kembali melalui penanaman berikutnya, dinamika ekspor tidak kolonial tidak semata mata ditentukan pada kemampuan produksi pulih kembali, tetapi oleh kepastian suplai. Selain itu, proses penanaman ulang dengan hasil yang maksimal membutuhkan waktu yang panjang. Sehingga ketika suatu produksi mengalami kendala dalam kualitas ekspor dan tidak dapat diprediski waktu pemuylihannya, maka hal tersebut juga berdampak pada kegiatan ekspor.

⁷⁸ Kolff & Co, Soerabaiasch-Handelsblad : Opbrengsten te Loemadjang, 1907

2. Banjir lahar dingin Lumajang⁷⁹ (1909)

Wilayah Lumajang secara geografis dikelilingi oleh tiga gunung aktif yaitu gunung Semeru, gunung Bromo, dan gunung Lemongan. Terutama pada gunung semeru yang terhubung dengan wilayah Lumajang dan terletak di selatan wilayah Lumajang. Dan Lumajang merupakan wilayah yang tumbuh dari adanya perkebunan. sehingga peran kereta api masa kolonial merupakan transportasi masal yang efisien digunakan sebagai angkutan manusia maupun barang.

Sebelum diberlakukannya sistem tanam paksa, alat angkutan komoditas di wilayah Lumajang masih menggunakan alat yang sederhana yaitu gerobak yang ditarik menggunakan hewan ternak yaitu kerbau atau sapi. Biasanya, sebelum musim panen tiba, para pemilik perkebunan dan pabrik tebu merekrut gerobak-gerobak untuk pengangkutannya dan memastikan kelancaran pada saat proses panen tebu dilakukan. Pada era saat itu, gerobak-gerobak tersebut dapat mengangkut komoditas seberat 7-10 pikul dan setiap harinya dapat menempuh jarak hingga 7-9 kilometer.⁷⁹ Namun, sejak adanya perusahaan perkebunan di wilayah Lumajang transportasi yang digunakan tentu membutuhkan transportasi yang sangat efisien untuk digunakan, terutama dalam pengangkutan komoditas dalam jumlah yang cukup besar. Oleh karena itu peran kereta api di Lumajang cukup memperlancar pengiriman komoditas perkebunan ke pelabuhan terdekat seperti ke Surabaya. Keberadaan kereta api di Lumajang melewati tiga sungai yaitu kali asem, kali besuksat, dan kali mujur. Ketiga sungai tersebut merupakan wadiah muntahan dari vulkanik gunung semeru.

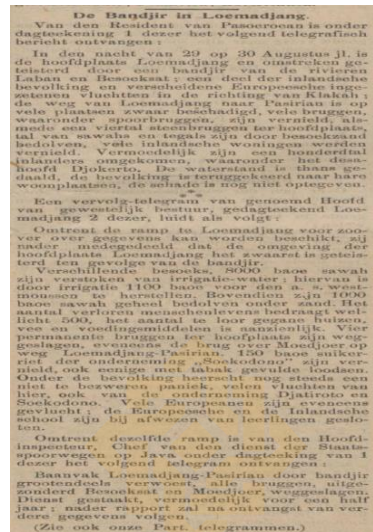
⁷⁹ Nanang Setiawan, "Jejak Infrastruktur : Perkembangan Jaringan Transportasi Regentschap Lumajang Periode Kolonial Tahun 1884-1934", Mozaik : Kajian Ilmu Sejarah Vol.15 No.2 (2024), 99-100.

Tahun 1909 wilayah Lumajang mengalami keadaan geografis yang tidak sehat dengan munculnya banjir lahar dingin yang disebabkan letusan gunung semeru. Terutama pada keberadaan tiga sungai tersebut yang mengakibatkan banjir lahar dingin. Sungai tersebut merupakan wadah muntahan lahar dingin dari letusan gunung Semeru, yang mengakibatkan perkebunan warga tidak dialiri air irigasi dengan baik dan jembatan penghubung juga terputus. Hal tersebut juga mengakibatkan salah satunya hambatan angkutan komoditas dan juga merugikan pada pemilik perkebunan.⁸⁰

Letusan gunung semeru mengakibatkan meluapnya sungai laban dan besuksat, sehingga sekitar 8.000 bau (kisaran 5.600 hektar) sawah kehilangan air irigasi yang bersih, 10.000 bau sawah tertimbun pasir dan sekitar 500 rumah-rumah ikut hancur, kemudian jembatan penghubung kereta api juga terputus, dan 150 barel gula dari perkebunan Sukodono ikut terbawa air. Dan juga mengakibatkan jalur kereta api Lumajang-Pasirian rusak parah, dan perkiraan perbaikan jalur kereta api memakan waktu cukup lama, sekitar pada setengah tahun.⁸¹ Berikut surat kabar banjir di Lumajang :

⁸⁰ Nanang Setiawan, “Jejak Infrastruktur : Perkembangan Jaringan Transportasi Regentschap Lumajang Periode Kolonial Tahun 1884-1934”, Mozaik : Kajian Ilmu Sejarah Vol.15 No.2 (2024), 103.

⁸¹ NV Mijj, Het Nieuws Van Den Dag : De Bandjir in Loemadjang, 1909



Gambar 3.5 Banjir di Lumajang

Sumber : www.delpher.nl

3. Pembakaran ladang tebu (1903-1927)

Permasalahan sosial ekonomi Lumajang terus timbul pada awal tahun 1900. Yang mana disusul dengan terjadinya unsur kesengajaan kebakaran tebu yang dilakukan di beberapa wilayah, termasuk wilayah Lumajang. Dilihat dari sisi sosial-ekonomi, dilakukannya kesengajaan pembakaran ladang tebu dikarenakan keresahan para petani yang dipaksa menanam tebu dengan diberikan hasil yang tidak seimbang dibandingkan para administrasi pabrik gula yang lebih dominan diuntungkan. Sehingga hal tersebut menimbulkan konflik antar petani dengan kepala desa, dan juga pihak perkebunan. Pada akhirnya pembakaran ladang tebu menjadi bentuk perlawanan terhadap pejabat desa maupun sistem tanam paksa kolonial.

Pembakaran ladang tebu dilakukan selama dua periode yaitu periode 1903-1911, dan periode kedua dilakukannya pada tahun 1912-1927. Dalam menghadapi persoalan tersebut, Pemerintah Kolonial mencoba menangani permasalahan dengan

melalui berbagai cara seperti mengeluarkan peraturan daerah yang mewajibkan penduduk ikut serta dalam memadamkan kebakaran ladang tebu yang sedang terjadi, mem-perkerjakan penjaga desa, hingga membentuk kelompok mata-mata. Akan tetapi, cara tersebut berujung merugikan bagi pemerintah kolonial, yang mana sistem tersebut menjadi sarana pemerasan bahkan korupsi.⁸² Berikut tabel kebakaran tebu per wilayah :

Tabel 3.1 Kebakaran Tebu (ton) per wilayah (afdeeling) pada tahun 1903-1927

Sumber : Buku *Between People and Statistic* (Published : Nijhof, The Hague)

Wilayah	Jumlah Kebakaran Tebu (ton)								
	1903	1907	1911	1912	1913	1918	1921	1924	1927
Pasuruan	51	215	315	96	19	45	44	32	10
Bangil	122	267	420	232	37.	45	47	39	4
Malang	-	29	16	49	7	34	25	17	11
Probolinggo	59	184	89	78	42.	41	56	55	15
Kraksaan	113	139	343	231	39..	41	28	11	15
Lumajang	25	68	200	75	30	52	39	27	21

⁸² Francien van Anrooji, Dirk H.A. Kolff, Jan T.M. van Laanen, dkk. "Between People and Statistic", ed. Royal Tropical Institute (Amsterdam, Martinus Nijhoff, Den Haag), 222-226.

4. Pembangunan akses jalan raya Lumajang (1934)

Pembangunan jembatan Lumajang-Malang dilakukan karena adanya tuntutan perusahaan swasta yang berada di Lereng Gunung Semeru menginginkan akses jalan yang lebih baik. Karena lintasan perkebunan di lereng gunung Semeru cenderung berkelok-kelok, sehingga tidak layak untuk membangun percabangan rel kereta api dan tidak aman ketika mengangkut produk perkebunan seperti kopi, teh, tembakau dalam jumlah yang cukup besar. Dan pada tahun 1939 dilakukan iring-iringan mobil untuk melakukan percobaan ketangguhan jembatan tersebut.⁸³

Akses jalan raya tersebut terletak di bagian Selatan Gunung Semeru yang menghubungkan Lumajang-Malang dibangun oleh Pemerintah Hindia Belanda yang bernama G.J. Zuyderhoff dengan menetapkan biaya anggarannya £140.000. Dan jembatan yang menghubungkan Lumajang-Malang diresmikan pada tanggal 1 November 1934.⁸⁴



Gambar 3.6 Jembatan Selatan Semeru
Sumber : KITLV A296

Sebelum dibukanya jalur akses jalan, kereta api percabangan Lumajang-Pasirian memegang sentral sebagai pengangkut komoditas perkebunan

⁸³ Nanang Setiawan, “Jejak Infrastruktur : Perkmembangan Jaringan Transportasi Regenschap Lumajang Periode Kolonial Tahun 1884-1934”, *Mozaik : Kajian Ilmu Sejarah*. Vol,15 no,2 (2024), 107.

⁸⁴ Nanang Setiawan, “Jejak Infrastruktur : Perkmembangan Jaringan Transportasi Regenschap Lumajang Periode Kolonial Tahun 1884-1934”, *Mozaik : Kajian Ilmu Sejarah*. Vol,15 no,2 (2024), 105.

seperti tebu, kopi dan tembakau. adanya stasiun Lumajang juga berfungsi sebagai bongkar muat komoditas yang mana produk akan dikirim melalui pelabuhan terdekat seperti pelabuhan Surabaya. Namun, peran kereta api Lumajang sebagai alat transportasi angkut komoditas menjadi tergeser akibat dibukanya akses jalan raya yang dinilai cukup fleksibel.

Pembangunan akses jalan raya yang diresmikan pada tahun 1934 memperlihatkan ke-fleksibelan nya daripada penggunaan rel kereta api. Yang mana akses jalan raya dapat mempercepat masuknya transportasi alternatif yaitu truk ke suatu distribusi komoditas perkebunan yang terletak di pedalaman. Transportasi alternatif truk menawarkan suatu keunggulannya dari segi efisiensi waktu dan juga bentuk daerah jangkauannya.

Kendaraan truk mampu menjangkau produksi komoditas perkebunan yang berada di wilayah pedalaman terutama pada wilayah lereng gunung yang akses jalannya cenderung berkelok-kelok. Penggunaan alat transportasi alternatif truk menawarkan pengambilan produk komoditas menjadi lebih singkat dan juga tidak lagi bergantung pada stasiun sebagai tempat transit utama. Oleh sebab itu, terjadinya perubahan orientasi tersebut berdampak langsung pada peran kereta api sebagai alat angkut komoditas, yang mana pada masa kolonial transportasi kereta api dianggap sebagai transportasi massal yang efisien baik dalam hal mengangkut manusia maupun barang.⁸⁵

⁸⁵ Nanag Setiawan, "Jejak Infrastruktur: Perkembangan Jaringan Transportasi Regentschap Lumajang Periode Kolonial Tahun 1884-1934," *Kajian Ilmu Sejarah* Vol.15, no. No.2 (2024): 115.

Adanya pernyataan diatas mengakibatkan peran kereta api Lumajang sebagai alat angkut komoditas perkebunan mulai mengalami penurunan volume angkutan. Dengan adanya pembangunan akses jalan pada tahun 1934 memperlihatkan keterlibatannya yang berpengaruh pada mobilitas komoditas Lumajang. Di sisi lain, jalur kereta api Lumajang merupakan bentuk jalur percabangan dari jalur utama Probolinggo. Yang mana, ketika jalur tersebut mengalami suatu hambatan yang berpengaruh pada angkutan komoditas, maka dinilai tidak efisien lagi jalur tersebut. Sehingga pembangunan akses jalan raya Lumajang menjadi titik awal transformasi transportasi di wilayah Lumajang.⁸⁶

5. Great Depression 1929-1939

Great depression atau yang sering disebut dengan krisis ekonomi merupakan suatu masa yang paling parah guna dalam pembangunan suatu ekonomi. Dan menyebabkan harga komoditas ekspor meerosot dan perdagangan internasional menjadi melemah. Terjadinya krisis ekonomi berawal dari runtuhnya pasar saham di Amerika Serikat yang mengakibatkan dampak kepada seluruh negara yang menjalin kerja sama dengan Amerika Serikat.

Khususnya di Indonesia yaitu di pulau Jawa. Dampak akibat terjadinya great depression menjadikan sektor industri menjadi runtuh. Runtuhnya perusahaan perkebunan swasta dan industri gula dapat mengakibatkan angka pengangguran naik, terutama pada buruh ladang dan pabrik tebu. Terjadi perputaran uang tunai menurun, upah para buruh menjadi meerosot, dan melemahnya masyarakat untuk membayar kredit bank. Kejatuhan harga saham

⁸⁶ Aldilla Dinda Yuniarta, Akhmad Ryan Pratama, Kayan Swastika, "Jalur Kereta Api Dan Perkembangan Kota Lumajang Pada Masa Kolonial Hindia Belanda, 1893-1942," *Sejarah Indonesia* Vol.7, no. No.1 (2024): 30.

juga berdampak pada harga komoditi ekspor dari Hindia Belanda yang menyebabkan harga komoditi ekspor seperti gula, kopi, tembakau, kopra, teh, juga menurun di pasaran antar bangsa. Krisis ekonomi yang terjadi mengakibatkan dampak yang sangat besar bagi kalangan negara manapun, terutama memperburuk kondisi keuangan pemerintah kolonial.

Salah satu konsekuensi terbesar dari terjadinya depresi ekonomi yaitu adanya perubahan arah kebijakan ekonomi. Sebelumnya, pemerintah kolonial mengembangkan sistem perdagangan bebas, maka pada tahun 1933 prinsip tersebut mulai ditinggalkan. Yang mana pemerintah kolonial beralih ke pola campur tangan pemerintah dengan ditandainya pembatasan produksi komoditas ekspor, adanya penerapan lisensi impor-ekspor, pengendalian harga dan gaji, proteksi industri pribumi kecil, serta pemberlakuan kebijakan impor bahan pangan seperti beras dan kedelai pada tahun 1934.

Dengan adanya campur tangan pemerintah, tumpuan dasar ekonomi beralih dari pembangunan barangan ekspor menjadi pengembangan kegiatan ekonomi dalam negeri. Jelasnya, akibat dari depresi ekonomi yang telah diamalkan di Hindia Belanda telah mengalami perubahan. Perubahan ini bermula pada tahun 1933 ditandai dengan kemunculan Rancangan Kerja Ekonomi pertama sebagai langkah untuk menangani masalah ekonomi selama depresi.

Sebelumnya, pada tahun 1930 telah diketahui pendapatan negara kurang daripada perbelanjaan namun perlu diketahui pemerintah tidak akan mengambil sembarangan suatu tindakan untuk menguranginya. Karena pemerintah meminjam dari luar untuk menampung defisit belanjaan. Dan pada

tahun 1931 hutang negara berjumlah f100 juta dan sebanyak f500 juta, namun pada tahun 1935 telah meningkat menjadi f1512 juta walaupun pada saat itu bebanan cukai telah meningkat sebanyak 80% dan terjadi penurunan harga barang menjadi lebih buruk akibat adanya pemotongan gaji hingga 45% terutama dilakukannya pada para pegawai rendah swasta, serta terjadinya semua pemberhentian proyek seperti kereta api, pengangkutan dan pengairan.⁸⁷

Terjadinya depresi ekonomi mengakibatkan banyak dampak yang dirasakan di pulau Jawa, salah satunya dalam konteks wilayah Lumajang yang pada masa Hindia Belanda produk tebu merupakan produk yang unggul, ketika terjadinya depresi ekonomi yang mengakibatkan komoditas tebu, kopi, teh, tembakau mengalami penurunan harga di pasar internasional dan permintaan pasar global menurun, mengakibatkan banyak perusahaan perkebunan tebu di pulau Jawa mengalami kebangkrutan, seperti pabrik gula gunung sari jember dan pabrik gula sukodono.⁸⁸ Akibatnya komoditas yang dihasilkan tidak lagi untuk dikirim ke luar negeri, melainkan dialihnya untuk kebutuhan dan pendistribusian dalam negeri.

6. Efisiensi Kendaraan Bermotor (1939-1950)

Secara historinya, beberapa angkutan kendaraan pribadi sudah ada pada masa pemerintahan Hindia Belanda, yang mana kendaraan bermotor sudah digunakan tepatnya pada tahun 1893 yang dipelopori oleh John C. Potter. Kemudian disusul dengan kendaraan mobil kisaran tahun 1900 di Surabaya.

⁸⁷ Nazarudin Zainun, "Depresi Ekonomi Dunia 1929-1935 : Perubahan Dasar Ekonomi, Hala Tuju Dan Involusi Pertanian Di Pulau Jawa", Vol. 10, No. 1 (2006), 106-114.

⁸⁸ Ikwan Setiawan, "Kisah Pabrik Gula Gunungsari Kencong yang Menunggu Lenyap", https://www.kompasiana.com/dekajekita/633166a608a8b55860191f24/menelurusi-pabrik-gula-gunungsari-yang-menunggu-lenyap#google_vignette dikases pada tanggal 27 Desember 2025.

Pelopop mobil pertama yaitu L.C.R Breeman, merupakan seorang pemimpin *Nutspaarbank*. Pada awalnya, kendaraan yang banyak diminati oleh masyarakat yaitu kendaraan tradisional yang memanfaatkan tenaga hewan dan manusia, ataupun masih berjalan kaki untuk melakukan beberapa aktivitas sehari-hari nya.

Kendaraan bermotor tidak hanya memasuki wilayah Jawa saja, melainkan memasuki sebagian kecil wilayah Madura. Sebagaimana Johny Alfian Khusyairi yang menulis tentang kenaikan jumlah kendaraan bermotor di Surabaya. Yang mana pada tahun 1900 kendaraan bermotor di Jawa hanya mendapati 15 unit, namun dalam jangka 10 tahun tepatnya pada tahun 1910 jumlah kendaraan bermotor meningkat menjadi 1.000 unit. Oleh karena itu, peningkatan jumlah kendaraan pribadi terjadi pada setiap tahunnya.⁸⁹

Banyaknya jenis kendaraan bermotor menunjukkan bahwa jalur jalan lebih dominan daripada pembenahan ruas rel kereta api. Karena keberadaan transportasi dapat mempengaruhi perkembangan di suatu wilayah. Pada masa kolonial Belanda wilayah Lumajang masih menjadi *small town* “kota kecil” dan menghadapi berbagai permasalahan sosial, termasuk dalam minimnya infrastruktur yang sehat. Namun, setelah diresmikannya pembangunan jalan raya, suatu wilayah dapat menjangkau wilayah pelosok, juga dapat meningkatkan mobilitas baru dan juga mendorong aktivitas ekonomi sosial yang lebih memadai.⁹⁰

⁸⁹ Ikhsan Rosyid Mujahidul Anwari, “Sistem Transportasi Darat Perkotaan Surabaya Masa Kolonial 1900-1942”, *Mozaik Humaniora* Vol.17, No.2 (2023), 226-228

⁹⁰ Sri Margana, Baha' Uddin, Agus Suwignyo, dkk, *Lumajang Dari Praaksara Hingga Awal Kemerdekaan*, ed. Moh. Masruhan (Lumajang : Pemerintah Kabupaten Lumajang Dan Departemen Sejarah FIB UGM, 2022), 247.

Berdasarkan data, penurunan peran kereta api Indonesia, pada tahun 1950-1960 kereta api angkutan barang mendapati permasalahan saingan dari truk. Yang mana rehabilitasi jaringan jalan lebih cepat teratasi daripada usaha perbaikan jalur rel kereta api. Sehingga lintasan rel cabang banyak yang tidak dioperasikan. Tidak heran jika sektor perkebunan masa kolonial Belanda sangat bergantung dengan penggunaan kereta api, kini mulai menggunakan angkutan truk. Dan angkutan truk memiliki mobilitas yang tinggi dan dapat memberikan layanan secara door to door, sehingga lebih ekonomis. Pada tahun 1950 jumlah truk pada tahun 1950 meningkat lebih dari 80%. Kemudian di tahun 1957 peningkatan lebih dari 500% dibandingkan dengan pada tahun 1939. Dengan pesatnya angka kenaikan truk juga mempengaruhi jumlah volume muatan perkebunan yang diangkut menggunakan angkutan jalan raya.⁹¹ Berikut tabel kendaraan bermotor :

Tabel 3.2 Kendaraan bermotor pada tahun 1939-1950-an.

Sumber : <https://irwatch.wordpress.com/2010/04/17/kemunduran-peran-perkeretaapian-indonesia-sejarah-permasalahan-dan-pembenahan/>

Tahun	Sedan	Bus	Truk	Sepeda Motor	Total
1939	53.090	7.216	9.655	13.239	83.200
1950	22.164	5.870	17.629	5.546	51.209
1951	31.064	5.870	21.649	7.633	68.001

⁹¹ Taufik Hidayat, “Kemunduran Peran Perkeretaapian Indonesia : Sejarah, Permasalahan, dan Pembenahan” <https://irwatch.wordpress.com/2010/04/17/kemunduran-peran-perkeretaapian-indonesia-sejarah-permasalahan-dan-pembenahan/> dikases pada tanggal 27 Desember 2025

1952	39.435	8.474	27.085	16.468	91.462
1953	41.026	8.644	27.767	21.082	98.519
1954	59.606	9.415	41.751	58.504	169.276
1955	61.104	9.620	43.128	67.194	181.064
1956	63.583	10.280	44.901	76.656	195.420
1957	70.974	12.796	51.001	96.149	230.920

Terjadinya beberapa akumulasi diatas, menyebabkan volume angkutan komoditas menggunakan kereta api menjadi berkurang, akibat truk menawarkan ke-fleksibelannya dibandingkan kereta api. Seperti yang tercantum pada Daftar C. 13c (landjutan), yang menampilkan bahwa. Volume kiriman barang dari beberapa stasiun di wilayah eksploitasi Timur pada periode 1950-1953. Bahwa pemberhentian di stasiun Lumajang mengalami naik turun volume angkutan komoditas, yang mana pada tahun 1950 muatan yang dikirim tercatat sebanyak 22.354 ton, sedangkan pada tahun 1951 muatan yang dikirim mengalami penurunan menjadi 11.389 ton. Berlanjut pada tahun 1952 muatan yang dikirim naik menjadi 13.697, dan pada tahun 1953 mengalami penurunan lagi menjadi 10.100 ton.

Penurunan volume angkutan juga terjadi pada stasiun Pasirian, yang merupakan stasiun paling ujung di wilayah Lumajang. Namun, penurunan angkutan komoditas di stasiun pasirian terjadi pada tahun 1951 yaitu 1.129 ton. Penurunan angkutan komoditas yang terjadi dikarenakan penggunaan truk yang menawarkan efisiensi nya dibandingkan akses rel kereta api. Yang mana dapat

wilayah Lumajang yang hanya dipasarkan di beberapa wilayah dan produk tebu sendiri dikelola di pabrik gula Jatiroto, karena pabrik tersebut satu-satunya yang masih mempertahankan eksistensinya walaupun terjadinya krisis ekonomi.⁹²

D. Transformasi Kereta Api Lumajang Menjadi Gudang Ekspedisi Pada Tahun 1988-1992

Terjadinya beberapa fenomena yang telah dibahas pada pembahasan sebelumnya mengakibatkan perlahan jalur rel kereta api Lumajang mengalami pergeseran fungsional sebagai alat angkut komoditas perkebunan. Sehingga mengakibatkan jalur tersebut tidak difungsikan pada tahun 1988. Tidak dioperasikannya jalur kereta api juga berdampak pada bangunan stasiun. Namun, dengan tidak dioperasikannya jalur kereta api Lumajang tidak dapat dikatakan sebagai kemunduran suatu wilayah, melainkan bagaimana masyarakat dapat beradaptasi dengan adanya suatu perubahan tersebut. Terdapat beberapa periode transformasi stasiun Lumajang menjadi gudang ekspedisi :

1. Stasiun Lumajang Pada Tahun 1988

Stasiun Lumajang pada masa kolonial cukup sibuk dilintasi dengan kereta api sebagai alat angkut komoditas. Bangunan stasiun Lumajang yang terletak di ketinggian 51m diatas permukaan laut menjadi titik simpul pergerakan ekonomi sosial masyarakat Lumajang ketika masih beroperasi. Banyak warga yang menggantungkan pekerjaannya pada saat stasiun Lumajang beroperasi. Seperti menjadi staf stasiun, buruh bongkar muat di stasiun, atau juga menjadi pengantar komoditas untuk dikirim ke pabrik terdekat. Keberadaan stasiun Lumajang dapat

⁹² Sri Margana, Baha' Uddin, Agus Suwignyo, dkk, *Lumajang Dari Praaksara Hingga Awal Kemerdekaan*, ed. Moh. Masruhan (Lumajang : Pemerintah Kabupaten Lumajang Dan Departemen Sejarah FIB UGM, 2022), 221.

menciptakan pekerjaan baru bagi masyarakat setempat, dan menjadi titik simpul pergerakan ekonomi sosial masyarakat setempat. Namun, terjadinya penutupan jalur rel kereta api Lumajang juga berdampak pada bangunan stasiun yang awalnya menjadi pergerakan sosial ekonomi masyarakat setempat.

Stasiun Lumajang ditutup salah satunya tidak dapat bersaing dengan efisiensi kendaraan bermotor yang menyediakan ke efektifannya dalam bekerja yang mana dapat menjangkau wilayah pedalaman yang berada di lereng gunung yang jalannya cenderung berkelok-kelok. Seperti yang dikatakan oleh mas adit staf stasiun kereta api Klakah :

“Sejarah stasiun Lumajang dulunya juga aktif mbak, tapi karena kalah saing sama kendaraan bermotor jadinya di tutup, sampai stasiun paling ujung di Pasirian.”⁹³

Penutupan jalur rel kereta api Lumajang membuat fungsi bangunan stasiun terbengkalai, dan tidak ada aktivitas apapun di dalamnya. Akan tetapi, meskipun bangunan stasiun tidak digunakan sebagaimana mestinya, bangunan tersebut masih tetap utuh khas kolonial. Dan juga tidak dilakukannya renovasi sedikitpun, baik keadaan dalamnya maupun keadaan luarnya seperti jendela, pintu, atap bangunan. Menurut salah satu warga bangunan tersebut merupakan bangunan kolonial yang harus dijaga, meskipun sudah tidak ada aktivitas apapun di dalamnya. Seperti yang dikatakan oleh bapak Soleh saat melakukan wawancara, yang menyatakan bahwa :

“Pada saat stasiun nya ditutup, otomatis pekerja stasiun kehilangan pekerjaannya mbak, dulu kan yo kerja apa kalau ndak ngandelin stasiun ini. Tapi ya ini kan bangunan peninggalan ya, jadi ya kita jaga. Dan ini

⁹³ Wawancara dengan Bapak Adit, selaku staf stasiun kereta api Klakah, 19 Juni 2024

juga ndak ada renovasi apapun mbak, ya tetap gini sudah. Meskipun fungsinya ndak kayak dulu lagi.”⁹⁴

Ruas rel yang berada di sekitar stasiun juga banyak yang hilang, dan sebagiannya juga dijadikan sebagai tiang lampu dan dipampang di depan pintu masuk stasiun Lumajang, selain itu ada juga bantalan rel yang dijadikan sebagai jembatan penghubung rumah warga yang menyebrang di area sungai. Hal ini sangat disayangkan, melihat bahwa stasiun Lumajang pada masa kejayaannya mempunyai nilai historis yang sangat penting.

Meskipun bangunan stasiun Lumajang tidak digunakan, bangunannya tidak ada sedikitpun coretan. Bangunan luarnya juga terlihat sudah tidak terawat lagi. Bangunannya yang masih kuat dan kokoh dengan catnya yang terlihat kusam dan tidak terawat menjadikan bangunan tersebut tidak ada aktivitas apapun didalamnya. Bangunan stasiun yang tetap berdiri kokoh tersebut kehilangan fungsinya sebagai transit utama pengangkutan komoditas.

2. Stasiun Lumajang Pada Tahun 1991

Setelah bangunan stasiun Lumajang tidak difungsikan dan terbengkalai, kemudian pada tahun 1991 yang dijadikan sebagai tempat sarang burung walet. Pemanfaatn stasiun Lumajang dijadikan tempat sarang walet dilakukan oleh warga di sekitar stasiun, yang menciptakan pekerjaan baru. Sehingga bangunan staisun memiliki fungsi meskipun tidak sama pada saat bangunan stasiun masih beroperasi. Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Orson selaku karyawan gudang ekspedisi :

⁹⁴ Wawancara dengan Bapak Soleh, selaku masyarakat setempat, 27 Desember 2025

“ndak lama staisun ini ditutup, stasiun ini dulu ya pernah jadi sarang walet mbak. Biar kata warga ada fungsinya. Kan sayang ini kalau ndak dimanfaatkan. Jadi ya dimanfaatkan sebagai tempate sarang walet, daripada ndak dipakai sama sekali ya,hahaha.”⁹⁵

Sehingga sejak saat itu, stasiun yang sebelumnya terbengkalai mulai dimanfaatkan sebagai tempat sarang burung walet⁹⁶, yang menandakan adanya peralihan fungsi dari ruang stasiun Lumajang. Sarang walet sendiri memiliki nilai ekonomi yang dapat terbilang tinggi, karena dalam produksinya digunakan dalam industri makanan dan minuman, terutama dalam proses pembuatan suplemen kesehatan dan makanan peningkat kecantikan. Sarang burung walet terbuat dari air liur yang dikeluarkan oleh burung walet yang mengeras hingga menjadi struktur yang kuat.⁹⁷

Pemanfaatan bangunan stasiun sebagai sarang walet membawa kehidupan baru bagi kawasan tersebut. Dengan dijadikannya tempat sarang walet, tidak hanya untuk menghidupkan kembali bangunan yang sebelumnya mati dan terbengkalai secara fungsi, namun juga memberikan nilai ekonomi bau tersendiri bagi masyarakat setempat. Meskipun tidak secara langsung mengembalikan fungsi sosial stasiun seperti sebelumnya.

Oleh karena itu, pada tahun 1991 stasiun Lumajang tidak lagi dipahami semata-mata sebagai bangunan yang terbengkalai, melainkan juga sebagai contoh perubahan fungsional ruang akibat terjadinya faktor ekonomi sosial yang menyebabkan bangunan stasiun Lumajang tidak difungsikan sebagaimana

⁹⁵ Wawancara dengan Bapak Orson selaku karyawan gudang ekspedisi, 26 Desember 2025

⁹⁶ Nabila Anjani Antariksa, “*Pelestarian Arsitektur Kolonial Eks Stasiun Kereta Api Lumajang*”, 1.

⁹⁷ Anang Kris Biyantoro, Rampi Yusuf, Ihsanulfu’ad Suwandi, “*Sistem Pemantauan Dan pengendalian Suhu Bangunan Burung Walet Berbasis IOT*”, Vol.2 No. 1 (2024), 1-2.

mestinya. Transformasi ini mencerminkan bagaimana bangunan bersejarah dapat mengalami adaptasi penggunaan sering dengan adanya suatu perubahan kebutuhan maupun kondisi lingkungan di sekitarnya.

3. Stasiun Lumajang Pada Tahun 1992

Pada tahun 1992 bangunan stasiun Lumajang kembali mengalami perubahan fungsi. Yang mana sebelumnya mengalami perubahan fungsi sebagai tempat sarang walet. Kini bangunan stasiun Lumajang dijadikan sebagai gudang ekspedisi. Gudang ekspedisi sendiri digunakan untuk ruang penyimpanan dan juga distribusi barang. Bangunan utama stasiun yang sebelumnya dijadikan sebagai tempat bongkar muat angkutan komoditas, kini menjadi sebagai bongkar muat barang ekspedisi seperti besi, kabel listrik, maupun batu bata untuk keperluan logistik.

Dijadikannya gudang ekspedisi, ruang-ruang utama stasiun mengalami renovasian satu kali yaitu pada tiang. Ekspedisi ini mengirim barang-barang yang tergolong besar menggunakan kendaraan truk yang dikirim ke Surabaya. Pihak yang mengelola gudang ekspedisi pertama yaitu Bapak Sutris. Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Orson yang menyatakan bahwa :

“Setelah stasiun dijadikan gudang ekspedisi ini baru dilakukan renovasi bagian tiangnya tok. Renovasi tiange itu dilakuakn pas sama pihak pertama yang menempati gudang ini namanya Bapak Sutris. Ekspedisi ini kan barang-barangnya dari toko di kota mbak, apa aja wes kain ada, besi ada, kabel listrik ada. Terus barang-barang nya itu dikirim ke Surabaya.”⁹⁸

⁹⁸ Wawancara dengan Bapak Orson selaku karyawan gudang ekspedisi, 10 Februari 2025



Gambar 3.8 Stasiun Lumajang Pada Tahun 1992

Sumber : (Kantor Dinas Perpustakaan dan Arsip Kabupaten Lumajang)

Bangunan stasiun Lumajang menjadi gudang ekspedisi menciptakan lapangan pekerjaan baru terhadap warga sekitar, terutama pada warga yang dekat dengan keberadaan stasiun Lumajang. Karena masyarakat mampu beradaptasi dengan adanya perubahan. Sehingga terjadinya penutupan stasiun dan juga rel kereta api bukan semata-mata mengakibatkan kemunduran bagi wilayah Lumajang. Justru dengan dimanfaatkannya bangunan yang sudah lama tidak dipakai, masyarakat mampu merawatnya dengan baik, meskipun perawatannya tidak secara utuh.

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
J E M B E R

BAB IV

**DAMPAK ALIH FUNGSI STASIUN KERETA API LUMAJANG
MENJADI GUDANG EKSPEDISI (1988-1992)**

A. Dampak Alih Fungsi Stasiun Lumajang Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat

1. Dampak Ekonomi

Beberapa faktor yang menyebabkan ditutupnya stasiun Lumajang pada tahun 1988 menimbulkan beberapa dampak. Dampak yang ditimbulkan bukan hanya kepada masyarakat sekitar melainkan juga para staf dari stasiun Lumajang sendiri. Masyarakat yang dulunya bergantung ekonomi dengan adanya stasiun kereta api kini menjadi kehilangan pekerjaan nya. Warga lokal yang bertugas di stasiun Lumajang juga kehilangan pekerjaan. Dengan bangunan stasiun yang sudah tidak beroperasi, stasiun Lumajang akhirnya digunakan sebagai sarang walet oleh warga.

Dilihat dalam persoalan tersebut, dapat disimpulkan bahwa setelah penutupan stasiun Lumajang warga menjadi kehilangan pekerjaan nya. Karena pada saat itu keberadaan stasiun Lumajang cukup meningkatkan ekonomi masyarakat sekitar, dan menciptakan lapangan pekerjaan baru. Namun, pada tahun 1992 bangunan stasiun direnovasi pada tiang, karena pada tahun tersebut stasiun Lumajang beralih fungsi menjadi gudang ekspedisi.

Penutupan stasiun Lumajang tidak dapat dilepaskan dengan meningkatnya penggunaan truk sejak pertengahan tahun 1930-1950. Terjadinya pergeseran moda transportasi tersebut terjadi seiring dengan pembangunan jalan

raya yang dapat dinilai cukup efisien ketika melintasi akses perkebunan yang cenderung berkelok-kelok. pada saat jalur kereta api masih beroperasi, angkutan komoditas di wilayah Lumajang dipasarkan ke luar negeri. Namun, ketika angkutan komoditas menggunakan truk, komoditas hanya di kirim di dalam wilayah saja, seperti di wilayah Jatiroto. Berdasarkan wawancara dengan Bapak Soleh selaku masyarakat setempat, yang menyatakan bahwa :

“Dulu pas kereta api masih jalan mbak, angkutan komoditas ini dikirim ke luar negeri. Tapi pas kalah saing sama truk ya diangkut pakek truk wes. Tapi ya ndak dikirim ke luar negeri,haha. Truk yo muatane Cuma sedikit ndak kayak kereta api dulu. Jadi ya sekarang cuma dikirim ke dalam wilayah Lumajang, kayak ke Jatiroto itu ya, karna memang pabriknya besar.”⁹⁹

2. Dampak Sosial

Penutupan stasiun Lumajang juga menyebabkan dampak sosial bagi masyarakat setempat. Sebagian warga meninggalkan kampung halamannya setelah stasiun Lumajang di tutup untuk melangsungkan hidupnya. Hal tersebut dilakukan pada salah satu staf pekerja stasiun yang meninggalkan wilayah nya ke wilayah lain guna untuk mencari pekerjaan lain. Seperti yang dikatakan oleh Ibu Munjiah ketika di wawancarai, yang menyatakan bahwa :

“Anak saya dulunya yo dinas ndek kene mbak, tapi pas stasiun di tutup anak saya pindah ke Cirebon. Anak saya dinas di stasiun sini bagian opo iku ngeterno tebu nang Pabrik kencing iku. Tapi saiki yo anakku neng Cirebon mbak kerjo ning kono.”¹⁰⁰

Terjadinya penutupan stasiun tidak serta merta mengakibatkan dampak negatif bagi masyarakat, melainkan juga menimbulkan dampak yang positif bagi masyarakat. Yang mana bekas jalur rel yang dilintasi kereta api kini

⁹⁹ Wawancara dengan Bapak Soleh selaku masyarakat setempat, 18 Februari 2025

¹⁰⁰ Wawancara dengan Ibu Munjiah selaku masyarakat setempat, 18 Februari 2025

menjadi jalan yang dapat menciptakan lapangan pekerjaan baru bagi warga sekitar, terutama bagi warga yang sangat menggantungkan hidupnya pada saat jalur kereta api masih beroperasi.

Keberadaan dari Pasar senggol Lumajang, tepatnya di Jalan kelurahan Tompokersan merupakan jalur yang dilintasi rel kereta api untuk mengangkut hasil perkebunan ke pabrik gula terdekat. Bekas rel kereta api yang dijadikan sebagai tempat jual beli warga menjadi peningkat ekonomi bagi warga Lumajang terutama bagi warga kelurahan Tompokersan, setelah terjadinya penutupan stasiun kereta api Lumajang.

Jalur kereta api yang terbengkalai sudah menjadi jalur jalan dan menjadi pusat perdagangan bagi warga sekitar terutama di kelurahan Tompokersan. Warga yang dulunya bergantung sejak kereta api masih beroperasi, kini menemukan lapangan pekerjaan baru dengan adanya pasar senggol, bekas rel kereta api dari Lumajang-Pasirian. Seperti yang dikatakan oleh Ibu Munjiah selaku pedagang Soto di sekitar area stasiun Lumajang, yang mengatakan bahwa :

“Ndek ngarep jalan raya iku, pasar senggol dulunya ya jalan bekas rel kereta api mbak. Ndisek pas stasiun di tutup ndak lama jalan di depan itu dibuat toko mbak, toko apa aja wes tapi seng paling akeh yo toko baju-baju. Namae pasar senggol itu karna dulu orang-orang sing blonjo senggol-senggolan saking ramene.”¹⁰¹

Berdasarkan hasil wawancara diatas bahwa keberadaan pasar senggol Lumajang tidak hanya mendorong perekonomian lokal saja, tetapi juga menciptakan sosial kehidupan masyarakat yang sejahtera dan sebagai penanda perkembangan perdagangan di Lumajang. Pasar senggol menyediakan beragam

¹⁰¹ Wawancara dengan Ibu Munjiah, selaku masyarakat setempat 18 Februari 2025

kebutuhan sehari-hari warga, seperti menjual berbagai pakaian yang menjadi minat utama masyarakat.



Gambar 4.2 Pasar Senggol Lumajang, kelurahan Tumpokersan

Sumber : <https://www.facebook.com/share/p/17D4secu5N/>



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan pada temuan penelitian mengenai “Sejarah Alih Fungsi Stasiun Kereta Api Lumajang Menjadi Gudang Ekspedisi Pada Tahun 1906-1992”, dapat ditarik kesimpulan melalui rangkuman abstraksi hasil kajian sebagai berikut :

1. Terjadinya penutupan jalur kereta api rute Lumajang-Pasirian pada tahun 1988 merupakan hasil dari adanya transformasi sistem transportasi di wilayah Lumajang, dan juga dikarenakan oleh beberapa faktor lainnya. Pada masa kolonial, kereta api rute Lumajang-Pasirian menjadi sarana utama untuk pengangkutan hasil komoditas perkebunan. Namun, pada awal tahun 1900-an wilayah Lumajang mengalami ketidak sejahteraan masyarakat, yang dimulai dengan faktor alam berupa banjir lahar dingin akibat letusan Gunung Semeru disepanjang jembatan rel kereta api. Terutama pada tiga aliran sungai yang menjadi penghubung jalur kereta api, yang terdiri dari sungai kali asem, sungai besoeksat, dan sungai mujur. Tiga sungai tersebut merupakan wadah muntahan lahar dingin dari letusan gunung Semeru, yang mengakibatkan perkebunan warga tidak dialiri air irigais dengan baik dan jembatan penghubung jalur kereta api juga terputus. Hal tersebut mengakibatkan hambatan angkutan komoditas dan juga

merugikan pada pemilik perkebunan. Kemudian faktor kedua, terjadinya pembakaran ladang tebu yang dilakukan pada dua fase. Fase pertama pada tahun (1903,1907,dan 1911), fase kedua pada tahun (1912-1927). Dilakukannya pembakaran ladang tebu menjadi bentuk perlawanan terhadap pejabat desa maupun sistem tanam paksa kolonial. Yang mana keresahan para petani yang dipaksa menanam tebu dengan diberikan hasil yang tidak seimbang dibandingkan para administrasi pabrik gula yang lebih dominan diuntungkan. Sehingga hal tersebut menimbulkan konflik antar petani dengan kepala desa, dan juga pihak perkebunan. terjadinya great depression yang terjadi selama sepuluh tahun (1929-1939) yang berawal dari jatuhnya saham Amerika Serikat, sehingga kegiatan ekspor tidak lagi dilakukan. Faktor terakhir yaitu populernya penggunaan jalan daripada ruas rel. Yang ditandai dengan pembangunan jalan raya di bagian Selatan Gunung Semeru pada tahun 1934. Oleh sebab itu, kemunculan kendaraan bermotor terutama truk dinilai cukup efisien sebagai transportasi pengangkutan komoditas.

2. Penutupan jalur kereta api Lumajang-Pasirian yang terjadi pada tahun 1988 menimbulkan dampak terhadap sosial dan ekonomi masyarakat Lumajang, terutama pada kelurahan Tompokersan sendiri. Secara ekonomi, angkutan komoditas yang awalnya menggunakan kereta api mengangkut lebih banyak dan dapat

diekspor keluar negeri. Ketika dibangunnya jalan raya yang menghubungkan Lumajang-Malang dan penggunaan truk dinilai cukup efisien, sehingga volume angkutan menjadi sedikit dan hanya dikirim ke dalam wilayah saja, seperti ke Pabrik Gula Jatiroto yang masih aktif. Dampak lainnya yaitu staf pekerja stasiun menjadi kehilangan pekerjaannya. Sehingga salah satu bentuk untuk melanjutkan hidupnya yaitu dengan berpindah ke wilayah lain. Adapaun dampak sosial nya yaitu jalur yang dilintasi rel kereta api kini telah menjadi jalur jalan yang digunakan sebagai peluang baru dan tempat aktivitas baru untuk masyarakat Tompokersan.

Hasil temuan saya dibandingkan dengan studi sebelumnya terletak pada analisis yang mendalam. Pada riset terdahulu umumnya hanya menyoroti satu aspek yaitu pada terjadinya alih fungsi eks stasiun Lumajang menjadi gudang ekspedisi. Sedangkan penelitian ini menggabungkan dari aspek transportasi, transformasi penutupan jalur kereta api, dan dampak sosial ekonomi masyarakat Tompokersan pada tahun 1906-1992. Temuan ini menunjukkan bahwa setelah terjadinya beberapa faktor yang terjadi pada awal tahun 1906 mengakibatkan diutusnya jalur kereta api Lumajang, dan juga mengungkap dampak sosial ekonomi bagi masyarakat Tompokersan yang belum diulas mendalam oleh peneliti sebelumnya.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian ini, disarankan agar kajian sejarah mengenai penutupan jalur kereta api Lumajang dapat terus dikembangkan dengan menggabungkan aspek kebijakan pemerintah, dinamika sosial ekonomi masyarakat. Serta penelusuran arsip yang dan sumber primer yang lebih luas lagi, terutama sumber dari Belanda dan Jepang masih sangat diperlukan untuk peneliti selanjutnya guna memperkaya perspektif dan juga mendalami mengenai faktor-faktor terjadinya penutupan jalur kereta api dan kebijakan yang mempengaruhi penutupan jalur kereta api Lumajang. selain itu kepada pemerintah daerah juga diharapkan dibukanya jalur kereta api Lumajang kembali, sehingga angkutan komoditas dapat diekspor ke luar negeri lagi.

Penulisan skripsi ini menunjukkan bahwa sejarah bukan hanya bentuk catatan masa lalu, dan suatu perubahan tidak selamanya memutus kisah lama. Melainkan dapat membuka lembaran yang baru bagi suatu kehidupan masyarakat. Namun, untuk lebih memaksimalkan kontribusi akademik dalam skripsi ini, penelitian lanjutan dengan rentang waktu yang lebih luas sehingga dalam periode kontemporer akan sangat membantu dalam menjelaskan kesinambungan dan perubahan struktural yang terjadi pada tahun 1988.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip :

Soerabaiasch-Handelsblad, Opbrengseten te Lomeadjang, tanggal 20 September 1907

Het Nieuws Van Den Dag, De Bandjir in Loemadjang, September 1909

Buku :

Departemen Sejarah FIB UGM Dan Pemerinatah Kabupaten Lumajang: *Lumajang Dari Praaksara Hingga Awal Kemerdekaan*, (Lumajang, 2022)

Penyusun, Tim, Pedoman Penulisan Karya Tulis Ilmiah, 2021, Jember : Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq

E-Book :

Antrooji Francien van, *Betweenm People and Statistic Essay on Modern Indonesia History*, Amsterdam : Royal Tropical Institute 1979,
https://books.google.com/books/about/Between_People_and-Statistics.html?hl=id&id=1iL2CAAAQBAJ#v=onepage&q=afdeeling%20lumajang&f=false

Agustin Imma Widyawati, Hariyanti Septiana, *Pengelolaan Infrastruktur Kota dan Wilayah*, Malang : Universitas Brawijaya Press 2023,
<https://share.google?DQatofXJomHYtDLZJ>

Aprianto Tri Chandra, *Perjuangan Landreform Masyarakat Perkebunan*, Yogyakarta : STPN Press 2016,
https://www.academia.edu/33524026/Perjuangan_Landrefrom_Masyarakat_Perkebunan.

Budihardjo Eko, *Aneka Gagasan Begawan Arsitek tentang Arsitektur, Urbanisme, Dan Perancangan Kota*, Jakarta : PT. Alumni 2023,
<https://books.google.co.id/>

Basundro Purnawan, *Pengantra Kajian Sejarah Ekonomi Perkotaan Indonesia : Kereta Api Dan Trem*, Jakarta : Kencana 2023,
https://www.google.co.id/books/edition/Pengantar_Kajian_Sejarah_Ekonomi_Perkota/xjLZEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=1&dq=pengantar+kajian+sejarah+ekonomi+perkotaan+indonesia&pg=PR9&printsec=frontcover

Dwiatmoko Hermanto, *Peran Transportasi Perkereta Apian*, Jakarta : Kencana 2018,
https://www.google.co.id/books/edition/Peran_Transportasi_Perkeretaapian

- Fandeli Chafid, Muhammad, *Pembangunan Kota Hijau : Perkembangan Pedesaan Menjadi Kota*, Yogyakarta : Gadjah Mada University Press 2021,
https://www.google.co.id/books/edition/PEMBANGUNAN_KOTA_HIJAU/3OpIEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=1&dq=pembangunan+kota+hijau+:+Perkembangan+Pedesaan+Menjadi+Kota.&pg=PA49&printsec=frontcover
- Fatimah Siti, *Pengantar Transportasi*, ed. Ningsih, Ponorogo : Myria Publisher 2019,
https://www.google.co.id/books/edition/PENGANTAR_TRANSPORTASI/PEnCDwAAQBAJ?hl=en&gbpv=1&dq=siti+fatimah+pengantar+transportasi&pg=PP1&printsec=frontcover
- Herabudin, *Pengantar Sosiologi*, 2015, Bandung : Pustaka Setia
- Hidayat Mansur, *Arya Wiraraja Dan Lamajang Tigang Juru : Menafsir Ulang Sejarah Majapahit Timur*, Pustaka Larasan 2013,
https://www.google.co.id/books/edition/JEJAK_PERADABAN_KERAJAA_N_HINDU_JAWA_1042/jBA1EAAAQBAJ?hl=en&gbpv=1&dq=
- Hutauruk Martinus Robert, Sutarmo Yacobus, Bachtiar Yanuar, *Metodologi Penelitian Untuk Ilmu Sosial Humaniora*, Jakarta : Salemba Empat 2023,
https://www.google.co.id/books/edition/Metodologi_Penelitian_untuk_Ilmu_Sosial/1sPcEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=1&dq=Metodologi+Penelitian+Untuk+Ilmu+Sosial+Humaniora+yanuar+bachtiar&pg=PA284&printsec=frontcover
- Haryanto Ragil, *Transformasi Liberal Demonstrasi Ruang Dalam Ruang Kota*, Jawa Tengah : CV. Sarnu Untung 2020,
https://www.google.co.id/books/edition/TRANSFORMASI_LIBERAL_DE_MOKRASI_RUANG_DAL/xJwMEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=1&dq=ragil+haryanto+transformasi+liberal&pg=PA27&printsec=frontcover
- Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, 1995, Yogyakarta : Tiara Wacana
- Kusumawardhani Prita Ayu, *Kereta Api Di Surabaya 1910-1930*, Yogyakarta : Gapura Publishing.com 2017,
https://www.google.co.id/books/edition/Kereta_Api_di_Surabaya_1910_1930/skWwDwAAQBAJ?hl=en&gbpv=1&dq=kereta+api+di+surabaya+1910-1930&pg=PA6&printsec=frontcover
- Muta'ali Luthfi, Nugroho Arif Rahman, *Perkembangan Program Penanganan Permukiman Kumuh Di Indonesia Dari Masa Ke Masa*, Yogyakarta : Gadjah Mada University Press 2019,
https://www.google.co.id/books/edition/Permukiman_Kumuh_di_Indonesia_dari_Masa/nZ6iDwAAQBAJ?hl=en&gbpv=1&dq=Perkembangan+Program+Penanganan+Permukiman+Kumuh+Di+Indonesia+Dari+Masa+Ke+Masa&pg=PA119&printsec=frontcover

- Nawawi Imam, *Sejarah Islam Lokal*, Yogyakarta : Ide Press Yogyakarta 2021,
https://books.google.co.id/books?hl=en&lr=&id=UYJSEAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=sejarah+islam+lokal+imam+nawawi&ots=rQo3jKY0c6&sig=MuP0lokQkXCrx4lpZSHXd5Ef3cI&redir_esc=y#v=onepage&q=sejarah%20islam%20lokal%20imam%20nawawi&f=false
- Nur Nur Kaherat, Rangan Parea Rusan, Mahyuddin, dkk, *Sistem Transportasi*, Medan : Yayasan Kita Menulis 2021,
- Nusantara, Tim Telaga Bakti, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia*, Bandung : Angkasa 1997,
https://www.google.co.id/books/edition/Sejarah_perkeretaapian_Indonesia/65PAAAAMAAJ?hl=en&gbpv=1&bsq=sejarah+perkeretaapian+indonesia&dq=sejarah+perkeretaapian+indonesia&printsec=frontcover
- Prathistha Adhi, Marlita Devi, Beno Jose, dkk. *Pengantar Transportasi*, Batam : Yayasan Cendikia Mulia Mandiri 2024,
https://www.google.co.id/books/edition/PENGANTAR_TRANSPORTASI/ITMwEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=1&dq=pengantar+transportasi,+adhi+prathista&pg=PA160&printsec=frontcover
- Rudini Ahmad, Azmi Rizal, *Metodologi Penelitian*, Jawa Timur : Anggota IKAPI 2023,
https://www.google.co.id/books/edition/Metodologi_penelitian_bisnis_dan_manajem/jycDEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=1&dq=metodologi+penelitian,+ahmad+rudini&pg=PA23&printsec=frontcover
- Soeharto Irawan, *Metode Penelitian Sosial*, Bandung : PT Remaja Rosdakarya 2020,
- Sumanti Solihah Titin, *Sejarah Peradaban Islam : Teori dan Metodologi Sejarah*, Jakarta : Kencana 2024,
https://www.google.co.id/books/edition/Sejarah_Peradaban_Islam/Qa_8EAAQBAJ?hl=en&gbpv=1&dq=titin+solihah+sumanti,+sejarah+peradaban+islam&pg=PA28&printsec=frontcover
- Suwandi Suyartono, Wisata Religi Islam, *Saya Menjejak Sejarah Spiritualitas*, Makassar : PT Nas Media Indonesia Anggota Ikapi 2023,
https://www.google.co.id/books/edition/Wisata_Religi_Islami_Saya_Menjejak_Sejarah/6_H3EAAAQBAJ?hl=en&gbpv=1&dq=suyartono+suwandi,+Saya+Menjejak+Sejarah+Spiritualitas&pg=PA451&printsec=frontcover
- Sachari Agus, *Budaya Visual Indonesia : Fenomena Desain Modern Di Indonesia Abad Ke-20*, ed. Lemeda Simarmata, Jakarta: Erlangga 2007,
https://www.google.co.id/books/edition/Budaya_visual_Indonesia/PoDI8Fn6GNcC?hl=en&gbpv=1&dq=agus+sachari,Budaya+Visual+Indonesia+:+Fenomena+Desain+Modern+Di+Indonesia+Abad+Ke-20&pg=PA80&printsec=frontcover

Witara Ketut, Dharmawan Gede, Maisaroh Gunawan Siti, dkk, *Metodologi Penelitian Bidang Pendidikan*, Yogyakarta : PT Green Pustaka Indonesia 2023,
https://www.google.co.id/books/edition/METODOLOGI_PENELITIAN_BIDANG_PENDIDIKAN/O6bfEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=1&dq=ketut+witara, Metodologi+Penelitian+Bidang+Pendidikan&pg=PA143&printsec=frontcover

Jurnal :

Anwari, Ikhsan Rosyid Mujahidul, “Sistem Transportasi darat Perkotaan Surabaya Masa Kolonial 1900-1942”, *Jurnal Mozaik Humaniora*. Vol 17, No. 2 (2023), <https://e-journal.unair.ac.id/MOZAIK/article/view/33853>

Cahyo Dedi Nur, Trilaksana Agus, “Perkembangan Transportasi Kereta Api Surabaya Di Kabupaten Lamongan Tahun 1899-1932”. *Jurnal Pendidikan Sejarah*. Vol 5, No. 1 (Maret 2017),
<https://ejournal.unesa.ac.id/index.php/avatara/article/view/17733/16146>

Fitroh Nurudin, Trilaksana Agus, “Peranan Kereta Api Di Jawa Timur Dalam Pengangkutan Hasil Perkebunan Ke Surabaya Tahun 1878-1930, *Jurnal Pendidikan Sejarah*. Vol. 3, No. 3 (Oktober 2015),
<https://ejournal.unesa.ac.id/index.php/avatara/article/view/12805>

Jumardi, R. Rully, Abdulhadi, dkk, “Perkembangan Transportasi Kereta Api Di Jakarta, *Jurnal : Pemikiran Pendidikan dan Penelitian Kesejahteraan*. Vol 7, No. 1 (April 2020),
<https://ojs.unm.ac.id/pattingalloang/article/view/13291>

Muhajir Ahmad, Anwar Syaiful, Sumantri Pulung, “Jaringan Kereta Api Sebagai Sarana Transportasi Pendukung Industri Perkebunan Di Sumatera Timur : Peranan Deli Maatschappij Dan Deli spoorweg Maatschappij 1881-1940, *Of History and Cultural Haeritage*. Vol 1, No. 1 (2020),
<https://mahesainstitute.web.id/ojs2/index.php/warisan/article/view/162>

Mohtar Omar, “Dari Hasil Angkutan Perkebunan Ke Angkutan Manusia : Sejarah Kereta Api Cepat di Hindia Belanda 1929-1942”, *Jurnal : Hasil Penelitian Ilmu Sosial dan Humaniora, Balai Pelestarian Budaya Sulsel*. Vol 12, No. 1 (Juni 2021),
https://www.academia.edu/74674681/Dari_Angkutan_Hasil_Perkebunan_ke_Angkutan_Manusia_Sejarah_Kereta_Api_Cepat_di_Hindia_Belanda_1929_1942

Nurfahma, Sike Alfia, Nasution, “Peranan Transportasi Kereta Api Surabaya-Lamongan Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Lamongan 2004-2020. *Jurnal Pendidikan Sejarah*. Vol 11, No. 2 (2021),
<https://ejournal.unesa.ac.id/index.php/avatara/article/view/42471/36507>

- Ratnawati Yusi, “Perkembangan Perkereta Apian Pada Masa Kolonial Di Semarang Tahun 1867-1901”. *Journal of Indonesia History*. Vol 3, No. 2 (2015), <https://journal.unnes.ac.id/sju/jih/article/view/7329/5075>
- Setiawan Nanang, “Jejak Infrastruktur : Pembangunan Jaringan Transportasi Regentschap Lumajang Periode Kolonial Tahun 1884-1934”. *Mozaik Kajian Ilmu Sejarah*. Vol 15, No. 2 (November 2024), https://scholar.google.com/citations?view_op=view_citation&hl=id&user=IedFHj0AAAAJ&citation_for_view=IedFHj0AAAAJ:hqOjcs7Dif8C\
- Yulianti, “Dampak Kebijakan Kolonial Di Jawa”, *Jurnal Sejarah dan Budaya*, Vol. 7, No. 1 (Juni 2013), <https://journal.um.ac.id/index.php/sejarah-dan-budaya/article/view/4740/2271>
- Zainun Nazarudin, “Depresi ekonomi Dunia 1929-1935 : Perubahan Dasar Ekonomi, Hala Tuju Dan Inovasi Pertanian Di Pulau Jawa”, *E-journal*. Vol.1 No. 1 (Maret 2006), <https://ejournal.stiesia.ac.id/ekuitas/article/view/260/245>
- Skripsi :**
- Rizaldi Aldi, “Dinamika Perkeretaapian Lintas Semarang-Juwana Tahun 1950-1988,” Skripsi, Universitas Diponegoro Semarang, 2019.
- Rizqiyah, “Kesenian Glipang Di Kabupaten Lumajang Pada Tahun 1992-2020”, Skripsi, Universitas Islam Kiai Haji Achmad Siddiq Jember, 2022.
- Ridhoi Ronal, Andika, Sendi Dwi, Sucahwati Rini, dkk, "Kawasan Lumajang Dalam Kajian Sejarah Tematik", Skripsi, Universitas Negeri Malang, 2023.
- Lain-Lain :**
- Latifah, Siti L. “Jenis-Jenis Truk”, <https://snglogistic.com/truk-angkut-barang.html> diakses pada tanggal 5 Juni 2025
- Mahmudi Ikhsan, “Jalur Kereta Api Lumajang Masa Kolonial, Tingkatkan Produksi dan Distribusi Komoditas Ekspor”, diakses pada tanggal 14 Februari 2025 <https://www.pantura7.com/2025/04/20/jalur-kereta-api-di-lumajang-masa-kolonial-tingkatkan-produksi-dan-distribusi-komoditas-ekspor/>
- Ristian, Faris Dwi, “Eksistensi Stasiun Kereta Api Pasirian Tahun 1896-1942”, diakses pada tanggal 25 Februari 2025 <https://www.kompasiana.com/farisdwiristian3416/655df4b5ee794a572f0fe184/eksistensi-stasiun-kereta-apa-pasirian-tahun-1897-1920>
- SW Soetadji, “Alun-Alun Kota Lumajang Saksi Bisu Sejarah Selama Satu Abad,” WordPress.Com, last modified 2021, diakses pada tanggal 14 Februari 2024

<https://cindyviolibrarian.wordpress.com/2021/01/22/satu-abad-alun-alun-kota-lumajang-2/>

Setiawan Ikwan, “Kisah Pabrik Gula Gungsari Kencong Yang Menunggu Lenyap”, diakses pada tanggal 3 Oktober 2025
<https://www.kompasiana.com/dekajekita/633166a08a8b55860191f24/menelusuri-pabrik-gula-gunungsari-yang-menunggu-lenyap>

Djawatan Kereta Api, Kiriman Biasa (dalam ton) Yang Dikirim di Wilayah Eksploitasi Timur, diakses pada tanggal 28 Desember 2025
<https://www.studiegroep-zwp.nl/halten/zwp-bijlagen/ZWP-160-Lintas-1950-1953-C13c.htm>

Wawancara :

Wawancara dengan Bapak Nur Soleh selaku masyarakat setempat, pada tanggal 11 Februari 2025

Wawancara dengan Ibu Munjiah selaku masyarakat setempat, pada tanggal 18 Februari 2025

Wawancara dengan Bapak Eko selaku karyawan gudang ekspedisi, pada tanggal 18 Februari 2025

Wawancara dengan Bapak Adit selaku staf stasiun kereta api Klakah, pada tanggal 18 Juni 2024

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
 KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
 J E M B E R

LAMPIRAN-LAMPIRAN

Dokumen/Gambar



STASIUN LUMAJANG TAHUN 1899

Gambar 1 Stasiun Lumajang Pada Tahun 1899

(Sumber : Kantor Dinas Perpustakaan dan Arsip Kabupaten Lumajang)



Gambar 2 Rumah Dinas Pegawai Stasiun

Sumber : (Observasi langsung di lapangan)



Gambar 3 Watertoren Kereta Api

Sumber : (Observasi langsung di lapangan)



Gambar 4 Pabrik Gula Sukodono Tahun 1930

Sumber : (Kantor Dinas Perpustakaan dan Arsip Kabupaten Lumajang)



Gambar 5 Peta Jalur Kereta Api Lintas Cabang KlakahPasirian dan disertai lokasi stasiun dan halte.

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



Gambar 6 Pabrik Gula Gungsari Jember

Sumber : www.facebook.com/cak.baut.2025

Opbrengsten te Loemadjang				
	pak			
	krossok	prijs	pak blad	prijs
1896	14706	21	21316	36
1897	17322	23½	20156	32½
1898	23011	21	25571	28
1899	28972	16	26194	23
1900	14989	19	8794	22
1901	20194	18	16178	26
1902	19525	16½	22914	22
1903	23330	18	21322	26½
1904	29966	17	16237	28½
1905	23973	19½	24566	34½
1906	nog	onbekend		

Gambar 7 Fluktuasi Produksi dan Harga Tembakau di Lumajang
Sumber : Soerabaiasch-Handelsblad : Opbrengsten te Loemadjang

De Bandjir in Loemadjang.

Van den Resident van Pasoeroean is onder dagteekening 1 dezer het volgend telegrafisch bericht ontvangen :

In den nacht van 29 op 30 Augustus jl. is de hoofdplaats Loemadjang en omstreken geteisterd door een bandjir van de rivieren Laban en Besoeksat ; een deel der inlandse bevolking en verscheidene Europeesche ingezetenen vluchtten in de richting van Klakah ; de weg van Loemadjang naar Pasirian is op vele plaatsen zwaar beschadigd, vele bruggen, waaronder spoorbruggen, zijn vernield, alsmede een viertal steenbruggen ter hoofdplaats, tal van sawahs en tegals zijn door besoekezend bedolven, vele inlandse woningen werden vernield. Vermoedelijk zijn een honderdtal inlanders omgekomen, waaronder het desahoofd Djokerto. De waterstand is thans gedaald, de bevolking is teruggekeerd naar hare woonplaatsen, de schade is nog niet opgegeven.

Een vervolg-telegram van genoemd Hoofd van gewestelijk bestuur, gedagteekend Loemadjang 2 dezer, luidt als volgt :

Omtrent de ramp te Loemadjang voor zoover over gegevens kan worden beschikt, zij nader medegedeeld dat de omgeving der hoofdplaats Loemadjang het zwaarst is geteisterd ten gevolge van de bandjir.

Verschillende besoeke, 8000 baow sawah zijn verstoken van irrigatie-water ; hiervan is door irrigatie 1100 baow voor den a. s. westmoussen te herstellen. Bovendien zijn 1000 baow sawah geheel bedolven onder zand. Het aantal verloren menschenlevens bedraagt wellicht 500, het aantal te loor gegane huizen, vee en voedingsmiddelen is aanzienlijk. Vier permanente bruggen ter hoofdplaats zijn weggeslagen, eveneens de brug over Moedjoer op weg Loemadjang-Pasirian. 150 baow suikerriet der onderneming „Soekodono” zijn vernield, ook eenige met tabak gevulde loodsen. Onder de bevolking heerscht nog steeds een niet te bezweren paniek, velen vluchten van hier, ook van de onderneming Djatiroti en Soekodono. Vele Europeanen zijn eveneens gevlucht ; de Europeesche en de Inlandsche school zijn bij afwezen van leerlingen gesloten.

Omtrent dezelfde ramp is van den Hoofd-inspecteur, Chef van den dienst der Staatspoorwegen op Java onder dagteekening van 1 dezer het volgend telegram ontvangen :

Baanvak Loemadjang-Pasirian door bandjir grootendeels verwoest, alle bruggen, uitgezonderd Besoeksat en Moedjoer, weggeslagen. Dienst gestaakt, vermoedelijk voor een half jaar ; nader rapport zal na ontvangst van verdere gegevens volgen.

(Zie ook onze Part. telegrammen.)

Gambar 8 Bencana Banjir di wilayah Lumajang

Sumber : Berita Hari Ini Untuk Hindia Belanda : De Bandjir In Loemadjang



Gambar 9 Jembatan Selatan Semeru

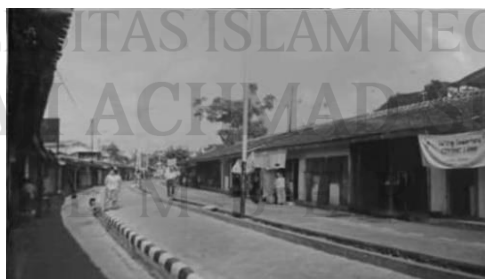
Sumber : KITLV A296



STASIUN LUMAJANG TAHUN 1992

Gambar 10 Stasiun Lumajang Pada Tahun 1992

Sumber : (Kantor Dinas Perpustakaan dan Arsip Kabupaten Lumajang)



Gambar 11 Pasar Senggol Lumajang, kelurahan Tompokersan

Sumber : <https://www.facebook.com/share/p/17D4secu5N/>



Gambar 12 wawancara dengan Bapak Soleh selaku masyarakat setempat, di stasiun Lumajang, pada tanggal 18 Februari 2025

Sumber : Dokumentasi Pribadi



Gambar 13 wawancara dengan Ibu Munjiah selaku masyarakat setempat, di warung soto beliau, pada tanggal 18 Februari 2025

Sumber : Dokumentasi Pribadi



Gambar 14 wawancara dengan Bapak Orson selaku karyawan gudang ekspedisi

Sumber : Dokumentasi Pribadi



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
J E M B E R

Gambar 15 Surat Penelitian Kepada Kepala PT KAI Kalakah



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ JEMBER
FAKULTAS USHULUDDIN, ADAB DAN HUMANIORA
 Jl. Mataran No. 1 Mangli, Jember, Kode Pos 68138
 Telp. (0331) 487550 Fax (0331) 427005 e-mail: fuah@uinkhas.ac.id
 Website: www.fuah.uinkhas.ac.id



Nomor : B.800/Un.22/5.a/PP.00.9/06/2024 Jember, 19 Juni 2024
 Sifat : Biasa
 Lampiran : 1 lembar
 Hal : **Permohonan Izin Penelitian**

Kepada
 Yth. Kepala PT.KAI Klakah, Lumajang
 di
 Klakah, Lumajang

Assalamualaikum wr wb.

Disampaikan dengan hormat, dalam rangka penelitian skripsi oleh mahasiswa Fakultas Ushuluddin, Adab dan Humaniora, kami mengharap kesediaan Bapak/Ibu memberikan izin kepada:

Nama : SITI CHOIRIYAH
 NIM : 212104040010
 Program studi : Sejarah Peradaban Islam
 Nomor Kontak : 085604451681
 Judul penelitian : Dampak Alih Fungsi Stasiun Kereta Api Menjadi Gudang Ekspedisi Terhadap Masyarakat Tompokersan Pada Tahun 1980-2000

agar dapat melaksanakan penelitian tersebut di tempat/instansi/lembaga Bapak/Ibu selama tiga hari.

Demikian, atas perhatian dan kesediaannya disampaikan terima kasih.

Wassalamualaikum wr. wb.

a.n. Dekan,
 Wakil Dekan Bidang Akademik
 dan Kelembagaan



Kasman

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
 KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
 JEMBER




LEMBAR PERSETUJUAN MENJADI INFORMAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini menyatakan bersedia menjadi informan dalam penelitian yang dilakukan oleh saudari Siti Choiriyah dengan judul penelitian **"SEJARAH ALIH FUNGSI STASIUN KERETA API LUMAJANG MENJADI GUDANG EKSPEDISI PADA TAHUN 1906-1992"**

Saya memahami bahwa penelitian ini tidak akan berakibat negatif terhadap semua hal, dan informasi yang saya kemukakan hanya digunakan untuk kepentingan penelitian. Oleh karena itu, saya bersedia menjadi informan dalam penelitian yang berjudul **"SEJARAH ALIH FUNGSI STASIUN KERETA API LUMAJANG MENJADI GUDANG EKSPEDISI PADA TAHUN 1906-1992"** yang ditulis oleh Siti Choiriyah.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Lumajang, 18 Mei 2025

Mengetahui

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
J E M B E R



Munjiah

LEMBAR PERSETUJUAN MENJADI INFORMAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini menyatakan bersedia menjadi informan dalam penelitian yang dilakukan oleh saudari Siti Choiriyah dengan judul penelitian **"SEJARAH ALIH FUNGSI STASIUN KERETA API LUMAJANG MENJADI GUDANG EKSPEDISI PADA TAHUN 1906-1992"**

Saya memahami bahwa penelitian ini tidak akan berakibat negatif terhadap semua hal, dan informasi yang saya kemukakan hanya digunakan untuk kepentingan penelitian. Oleh karena itu, saya bersedia menjadi informan dalam penelitian yang berjudul **"SEJARAH ALIH FUNGSI STASIUN KERETA API LUMAJANG MENJADI GUDANG EKSPEDISI PADA TAHUN 1906-1992"** yang ditulis oleh Siti Choiriyah.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Lumajang, 18 Mei 2025

Mengetahui

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
J E M B E R

Orson

LEMBAR PERSETUJUAN MENJADI INFORMAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini menyatakan bersedia menjadi informan dalam penelitian yang dilakukan oleh saudari Siti Choiriyah dengan judul penelitian **“SEJARAH ALIH FUNGSI STASIUN KERETA API LUMAJANG MENJADI GUDANG EKSPEDISI PADA TAHUN 1906-1992”**

Saya memahami bahwa penelitian ini tidak akan berakibat negatif terhadap semua hal, dan informasi yang saya kemukakan hanya digunakan untuk kepentingan penelitian. Oleh karena itu, saya bersedia menjadi informan dalam penelitian yang berjudul **“SEJARAH ALIH FUNGSI STASIUN KERETA API LUMAJANG MENJADI GUDANG EKSPEDISI PADA TAHUN 1906-1992”** yang ditulis oleh Siti Choiriyah.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Lumajang, 18 Mei 2025

Mengetahui

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
J E M B E R


Soleh

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN PENULIS

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Siti Choiriyah

NIM : 212104040010

Program Studi : Sejarah dan Peradaban Islam

Fakultas : Ushuluddin, Adab dan Humaniora

Institusi : Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa dalam hasil penelitian ini tidak dapat unsur-unsur penjiplakan karya penelitian atau karya ilmiah yang pernah dilakukan atau dibuat orang lain, kecuali secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila kemudian hari ternyata hasil penelitian ini terbukti terdapat unsur-unsur penjiplakan dan ada klaim dari pihak lain, maka saya bersedia untuk diproses sesuai peraturan dan perundang-undangan yang berlaku.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya dan tanpa paksaan dari siapapun.

Jember, 24 Oktober 2025

Saya menyatakan



Siti Choiriyah

NIM 212104040010

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
J E M B E R

BIODATA PENULIS



A. Identitas Penulis

Nama : Siti Choiriyah
 Tempat/Tanggal Lahir : Lumajang, 02 Februari 2003
 Jenis Kelamin : Perempuan
 Alamat : RT, 3 RW, 7. Desa Rowokangkung,
 Kecamatan Rowokangkung, Kabupaten
 Lumajang
 Fakultas : Ushuluddin Adab dan Humaniora
 Program Studi : sejarah dan Perdaban Islam
 NIM : 212104040010

B. Riwayat Pendidikan

TK : TK Muslimat Hasan Munadi II, Talun-Bji,
 Pasuruan
 SD : SDN Karangsari 03
 SMP : SMPN 01 Yosowilangun
 SMK : SMKN Rowokangkung

C. Pengalaman Organisasi

1. Anggota PMR SMPN 01 Yosowilangun
2. Anggota OSIS Periode 2018-2019
3. Anggota Dewan Ambalan 2019-2020