

Brug Over den Brantas te Kediri sebagai Penghubung Wilayah di Kediri Tahun 1855-1912

Nabila Niswaturrozanah, Rizal Zamzami

Prodi Sejarah Peradaan Islam, Fakultas Ushuluddin Adab dan Dakwah
UIN Sayyid Ali Rahmatullah Tulungagung

Email: nyssnabila1905@gmail.com, rizalzamzami@uinsatu.ac.id

Abstract

This research discusses the Brug Over den Brantas te Kediri in 1855-1912. People refer to this bridge as the Old Bridge which is a link to the Kediri region. The Old Bridge became one of the facilities built by the Dutch for smooth transportation and provided benefits for the people of the Kediri region because it could facilitate transportation over the river. This research describes several things related to the Old Bridge, first, how the history of the Old Bridge. Second, how the Old Bridge acts as a connector of the Kediri region. Third, how the influence of the Old Bridge on the economic development and progress of the Kediri region. This research uses historical research methods, namely heuristics, verification, interpretation, and historiography. The results of this study are: First, the Old Bridge was built by the Dutch East Indies government as groote postweg. Second, the Old Bridge plays an important role as a link between two important areas in Kediri, because of the Old Bridge the relationship between the west and east of the river became better. Third, the Old Bridge had a good influence on the economic growth and development of the Kediri region.

Keywords: *Bridge, Kediri, Infrastructure*

Pendahuluan

Kediri merupakan salah satu wilayah yang dilewati oleh Sungai Brantas. Sejak abad 15 Sungai Brantas merupakan sarana transportasi air yang digunakan untuk mengangkut barang, orang dan hasil-hasil ekonomi dari pedalaman menuju pusat perdagangan di Pelabuhan Besar.¹ Alat transportasi yang digunakan pada umumnya adalah perahu tambangan. Menjelang musim kemarau, pengangkutan barang dan hasil bumi menggunakan perahu dianggap kurang efektif karena ketika musim kemarau hanya perahu-perahu kecil yang dapat digunakan untuk menyeberangi sungai.²

Pada tahun 1830, Pemerintah Hindia Belanda mulai menguasai Jawa.³ Pemerintah Hindia Belanda banyak melakukan pembangunan di Kediri sebagai penunjang dalam kelancaran misinya. Pembangunan dimulai dari perbaikan jalan-jalan kecil yang sempit dan rusak, kemudian sisi-sisinya dibersihkan dari semak

¹ Ahmad Nurul Fauzi, "Study Komparatif Peran Bengawan Solo Dan Sungai Brantas Dalam Perkembangan Ekonomi Abad Ke-10 M-15 M Di Jawa Timur," *Avatara, e-Journal Pendidikan Sejarah* 3, no. 3 (2015): 274-285.

² Wawancara dengan Novi Bahrul Munif, 12 Januari 2023.

³ M. C Ricklefs, *Sejarah Indonesia Modern* (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2016). Hlm. 182

belukar sehingga jalan menuju antar kabupaten lebih mudah untuk dilalui.⁴ Pembangunan tersebut merupakan salah satu upaya Pemerintah Hindia Belanda agar infrastruktur lebih berkembang. Pembangunan terus berlanjut hingga pada tahun 1855 pemerintah Hindia Belanda mulai membangun jembatan di atas Sungai Brantas sebagai *grootte postweg* atau jalur pos utama menuju Surabaya dan Madiun.⁵

Brug Over den Brantas te Kediri (Jembatan Lama) merupakan jembatan di Jawa yang pertama kali dibangun dengan konstruksi besi dan merupakan sebuah karya yang luar biasa pada masanya.⁶ Jembatan ini menghubungkan Kecamatan Mojoroto dan Kecamatan Kota yang dipisahkan oleh Sungai Brantas. Jembatan ini memiliki panjang 160 m, lebar 5,8 m, dan tinggi 7,5 m dari permukaan air.⁷ Pembangunan Jembatan Lama membutuhkan waktu bertahun-tahun karena kesalahan konstruksi.

Jembatan Lama dibangun oleh Pemerintah Hindia Belanda untuk kepentingan pertahanan serta distribusi bagi kepentingan pemerintah Hindia Belanda sendiri.⁸ Adanya Jembatan Lama menjadikan Karisidenan Kediri terhubung dengan lebih banyak kota lainnya, sehingga terbentuk jaringan yang lebih luas. Pembangunan Jembatan Lama juga membawa manfaat bagi masyarakat pribumi karena adanya jembatan mempermudah masyarakat dalam kegiatan transportasi menuju seberang sungai, khususnya bagi para pedagang. Pada kanan dan kiri jembatan terdapat trotoar yang dikhususkan untuk para pejalan kaki agar jembatan lebih mudah dan nyaman diseberangi.⁹

Dibangunnya Jembatan Lama memberi pengaruh yang besar bagi masyarakat serta pertumbuhan ekonomi dan kemajuan wilayah Kediri. Adanya Jembatan Lama membuat wilayah Kediri menjadi lebih ramai karena dilalui banyak orang. Berdirinya Jembatan Lama merupakan pertanda awal kemajuan infrastruktur di Kediri. Jembatan Lama menjadi pembuka jalan bagi perekonomian Kediri sehingga berkembang menjadi wilayah yang lebih maju.¹⁰

Penelitian ini mengulas pokok permasalahan tentang, *pertama*, bagaimana sejarah pembangunan Jembatan Lama? Pada tahun 1854 pemerintah Hindia

⁴ “Inventaris van Het Archief van Het Ministerie van Koloniën”. Hlm. 18

⁵ J. Van Velzen, “De Ijzeren Brug Over de Kediri-Rivier, Ter Hoofdplaats van de Residentie Kediri”: 65–72. Hlm. 100

⁶ Olivier Johannes Raap, *Kota Di Djawa Tempoe Doeloe* (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2015). Hlm. 221

⁷ Tim Ahli Cagar Budaya Provinsi Jawa Timur, “Naskah Usulan Penetapan Jembatan Lama Kediri (*Brug Over Den Brantas Te Kediri*)”. Hlm. 2

⁸ Wawancara dengan Novi Bahrul Munif, 12 Januari 2023.

⁹ Th. E. Stufkens, “De Preager Bode,” 1915.

¹⁰ Novi Bahrul Munif, 2023. Wawancara.

Belanda mulai membangun sebuah *postweg* (jalan pos) melalui rute selatan melewati Yogyakarta, Surakarta, dan Kediri.¹¹ Adanya jalan pos ini sangat menjadikan transportasi menuju luar kota menjadi lebih mudah. Oleh karena itu, bagaimana sejarah dibangunnya Jembatan Lama sebagai penghubung wilayah Kediri?

Kedua, bagaimana Jembatan Lama berperan sebagai penghubung wilayah Kediri? Kediri merupakan salah satu kota yang wilayahnya terdapat banyak perkebunan dan lahan pertanian. Pengangkutan hasil bumi dalam jumlah banyak, tentu saja membutuhkan sarana transportasi yang memadai agar dapat dilalui oleh mobil terutama ke Surabaya yang merupakan pusat ekspor. Maka dari itu, bagaimana Jembatan Lama berperan sebagai penghubung wilayah Kediri?

Ketiga, bagaimana pengaruh berdirinya Jembatan Lama terhadap wilayah Kediri? Setelah pendirian jembatan banyak masyarakat yang terbantu dalam dalam kegiatan transportasi, sehingga banyak yang berlalu-lalang melewati jembatan. Hal ini menjadikan pertumbuhan ekonomi lebih cepat karena akses menuju seberang sungai lebih mudah. Adanya jembatan juga membawa dampak terhadap kemajuan wilayah dan infrastruktur Kediri. Oleh sebab itu, bagaimana pengaruh berdirinya Jembatan Lama terhadap perkembangan wilayah Kediri?

Tahun 1855 merupakan batasan temporal awal dalam penelitian ini, karena merupakan awal dimulainya pembangunan Jembatan Lama. Tahun 1912 merupakan batasan akhir, karena jembatan telah direnovasi yang disebabkan oleh naiknya volume air sungai akibat pasir yang disebabkan oleh letusan Gunung Kelud, sehingga berbahaya bagi para pengguna jalan dan juga terhadap kekuatan jembatan itu sendiri. Batasan spasial dari penelitian ini terletak di wilayah Karisidenan Kediri, karena Jembatan Lama terletak di Kota Kediri namun juga membawa manfaat untuk daerah sekitarnya.

Penelitian terkait sejarah Jembatan Lama belum pernah ada, namun ada beberapa penelitian yang membahas tentang peranan jembatan antara lain: "*Jembatan Gantung Ujung Gading Pasaman Barat (1929-1984)*" merupakan skripsi yang ditulis oleh Siti Bulan mahasiswa UIN Imam Bonjol Padang pada tahun 2017. Penelitian tersebut membahas tentang sejarah pembangunan dan perkembangan sebuah Jembatan Ujung Gading. Jembatan tersebut juga sama-sama dibangun atas dasar perintah dari kolonial Belanda dan juga membahas tentang perkembangan wilayah daerahnya setelah dibangunnya jembatan.

¹¹ Olivier Johannes Raap, *Kota Di Djawa Tempoe Doeloe* (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2015). Hlm. 171

Kedua, yaitu jurnal yang berjudul “*Eksistensi Jembatan Ampera Terhadap Perkembangan Sosial, Budaya, dan Ekonomi Masyarakat Ulu Palembang Tahun 1950-2010*” yang ditulis oleh Kabib Sholeh dan Dina Sri Indiaty dalam artikel Jurnal Historia, Vol. 6, tahun 2018. Dalam artikel jurnal tersebut terdapat dua wilayah yaitu Ulu dan Ilir, dimana kemajuan masyarakat Ulu masih tertinggal jauh dari masyarakat Ilir dikarenakan letak wilayahnya. Artikel jurnal tersebut lebih fokus membahas dampak adanya Jembatan Ampera terhadap perkembangan masyarakat Ulu. Pada awalnya perkembangan tersebut tidak berjalan sesuai dengan apa yang diharapkan, namun sekitar tahun 2000 pemerintah membuat sebuah kebijakan yang pada akhirnya menimbulkan sebuah kemajuan bagi masyarakat Ulu.

Ketiga, yaitu jurnal yang berjudul “*Peran Jembatan Merah Sebagai Tonggak Perkembangan Sektor Perdagangan Di Sekitar Sungai Kalimas 1800-1900*” yang ditulis oleh Try Septhika Nurjanah dan Artono dalam artikel Jurnal Avatara, Vol. 12, tahun 2022. Penelitian ini membahas tentang pengaruh adanya Jembatan Merah terhadap ekonomi masyarakat sekitar Sungai Kalimas dan Surabaya, serta nilai-nilai historis yang terdapat pada kawasan Sungai Kalimas dan Jembatan Merah. Jembatan ini juga dibangun pada masa pemerintahan kolonial Belanda.

Penelitian ini dan penelitian sebelumnya sama-sama membahas tentang sejarah jembatan, manfaat serta pengaruhnya terhadap ekonomi masyarakat dan wilayah. Metode yang digunakan oleh penelitian ini dan penelitian sebelumnya sama-sama menggunakan metode penelitian sejarah. Perbedaan penelitian ini dari penelitian sebelumnya terletak pada objek dan tempat penelitian. Penelitian yang dilakukan oleh Siti Bulan fokus pada sejarah pembangunan dan perkembangan wilayahnya pasca didirikan Jembatan Ujung Gading yang berada di Pasaman Barat, Provinsi Sumatra. Penelitian yang dilakukan oleh Kabib Sholeh dan Dina Sri Indiaty fokus terhadap kemajuan wilayah setelah dibangunnya Jembatan Ampera yang berada di Palembang. Selanjutnya penelitian yang dilakukan oleh Try Septhika Nurjanah dan Artono fokus pada nilai historis serta dampak ekonomi dan sosial di kawasan Jembatan Merah, Surabaya. Penelitian ini akan membahas tentang sejarah Jembatan Lama dan perannya, serta pengaruh yang ditimbulkan dari pendirian Jembatan Lama.

Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian sejarah yang dikemukakan oleh Kuntowijoyo, terdiri dari beberapa tahap

yaitu heuristik (pengumpulan data), verifikasi (pengecekan data), interpretasi (penafsiran data), dan historiografi (penulisan sejarah).¹²

Heuristik merupakan tahap pengumpulan sumber, yang terbagi menjadi sumber primer dan sekunder. Sumber primer dalam penelitian ini berupa dokumen-dokumen berupa Majalah *Tijdschrift van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs Afdeling Nederlandsch Indie* pada tahun 1877-1878, *De Preager Bode* tahun 1915, jurnal, foto-foto, dan buku yang berkaitan dengan Jembatan Lama dan yang membahas terkait perekonomian serta perkembangan Kediri. Sumber sekunder berupa majalah dan koran *De Locomotif*, Inventaris Kementrian, dan *Tijdschrift voor Neerland's Indië*. Selain itu, juga dilakukan wawancara dengan Imam Mubarok yang merupakan seorang budayawan yang telah meneliti tentang Jembatan Lama selama 6 tahun, Novi Bahrul Munif yang merupakan seorang sejarawan Kediri, dan Sigit Widiatmoko merupakan dosen Universitas Negeri PGRI Kediri. Wawancara dilakukan sebagai informasi tambahan yang dapat membantu penelitian ini.

Tahap selanjutnya adalah verifikasi atau kritik sumber, yakni menguji kebenaran data dengan mengaitkan satu sumber dengan sumber yang lain. Kritik sumber terbagi menjadi dua, yaitu kritik ekstern (keaslian sumber) dan kritik intern (kredibilitas). Dalam penelitian ini, keaslian sumber berdasarkan pada gaya tulisan dan bahasa pada masa itu. Kredibilitas sumber berdasarkan pada kesamaan dari beberapa sumber yang membahas tentang Jembatan Lama sehingga data tersebut dapat dipercaya. Sumber yang valid menjadi kunci dalam penulisan ini. Tahap selanjutnya adalah interpretasi, dengan menganalisis secara kritis dan mendalam terhadap rekaman sejarah yang didapatkan dengan menarik kesimpulan dari data yang telah diverifikasi. Tahap terakhir yaitu historiografi dengan menuliskan hasil penelitian yang berjudul “*Brug Over den Brantas te Kediri sebagai Penghubung Wilayah di Kediri Tahun 1855-1912*” dengan menghubungkan setiap peristiwa sejarah secara sistematis.

Hasil dan Pembahasan

Sejarah Pembangunan Jembatan Lama Kediri

Kediri disebut sebagai “harta karun Jawa”. Hal ini karena Kediri terletak di dekat Sungai Brantas dan di antara dua gunung, yaitu Gunung Kelud dan Gunung Wilis yang menjadikan daerah ini subur dan sangat menguntungkan.¹³ Kediri dipisahkan oleh Sungai Brantas, sehingga diperlukan jembatan sebagai penghubung wilayah. Pada saat itu, sebelum didirikan Jembatan Lama di atas

¹² Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah* (Yogyakarta: Tiara Wacana, 2013). Hlm. 69

¹³ I Ketut Ardhana, I Ketut Setiawan, and Sulandjari, *Kediri Dalam Perspektif Arkeologi, Sejarah, Dan Pariwisata* (Denpasar: Pustaka Larasan, 2017). Hlm. 109

Sungai Brantas, terdapat sebuah jembatan dari kayu besar dengan panjang sekitar 600 kaki, mengarah dari kota tepat diseberang sungai ke benteng.¹⁴ Pemerintah Hindia Belanda telah merencanakan sebuah jembatan di atas Sungai Brantas Kediri yang panjangnya akan mencapai 670 kaki dan dananya sudah dipersiapkan.¹⁵

Pada tanggal 16 Mei 1854 Pemerintah Hindia Belanda menetapkan sebuah keputusan untuk membangun jembatan lengkung batu yang didesain oleh Kapten Van Deventer pada tahun 1855 dengan anggaran *f* 128.891.¹⁶ Di tengah pengerjaan jembatan, seorang Insinyur Departmen Pengelolaan Air ke-4 di Surabaya menyatakan beberapa keberatan, *pertama*, Sungai Brantas memiliki aliran yang deras dan volume air yang banyak, sehingga diperlukan sebuah jembatan yang tidak menghambat aliran sungai. Jeram diantara tiang-tiang mengakibatkan amblesnya tiang karena dasar sungai yang berpasir. *Kedua*, pembendungan dan pengeringan lubang pondasi untuk tiang pancang dapat menimbulkan masalah karena dasar sungai yang berpasir, kemudian diajukan sebuah gambar gelagar kotak besi yang bertumpu pada dermaga dengan tumpukan skrup yang membentuk bukaan 24 m untuk menghindari kesalahan desain pertama.¹⁷ Keberatan tersebut ditolak oleh pemerintah, sehingga pembangunan jembatan lengkung batu tetap dilanjutkan.

Pada tanggal 28 Juni 1858 Kepala Insinyur Departmen Pengelolaan Air Surabaya menyatakan keberatan karena timbul masalah pada pondasi abutmen kiri, namun keberatan tersebut ditolak oleh gubernur.¹⁸ Pada tanggal 16 Desember 1858, kepala insinyur kembali menyatakan keberatan karena terjadi beberapa masalah yang membuat pekerjaan sulit untuk dilanjutkan, yaitu: penyempitan profil sungai, tanah yang berpasir, *cofferdam* yang kurang kedap air, dan pembangunan memakan waktu bertahun-tahun. Keberatan tersebut ditolak dan pembangunan tetap dilanjutkan hingga tanggal 29 September 1859, dengan hasil fondasi abutmen kiri telah selesai diikuti dengan pembangunan dinding depan dan sayap, serta pemancangan tiang pancang untuk abutmen kanan dan tiang pancang untuk dua pilar pertama.¹⁹

Pada tanggal 4 Juli 1861 penanggung jawab pembangunan mengonfirmasi laporan tentang hasil pekerjaan bahwa hanya sebagian dari pekerjaan yang telah selesai dan anggaran sebanyak *f* 73.335,34 telah digunakan. Pada akhirnya

¹⁴ Dr. P. Bleeker, "Fragmenten Eener Reis over Java" (1850). Hlm. 169

¹⁵ "Inventaris van Het Archief van Het Ministerie van Koloniën." Hlm. 23

¹⁶ Velzen, "De Ijzeren Brug Over de Kediri-Rivier, Ter Hoofdplaats van de Residentie Kediri." Dalam Tijdschrift van het Koninlijk Instituut van Ingenieurs. Afdeling Nedelandsch-Indie (1877-1878) plaat VIII. Hlm. 65

¹⁷ *Ibid.* Hlm. 66

¹⁸ Wim Ravesteijn en Jan Kop, *Bouwen in de Archipel Burgerlijke Openbare Werke in Nederlands-Indie En Indonesie 1800-2000* (Zutphen: Walburg Pres, 2004). Hlm. 102

¹⁹ *Ibid.*

pekerjaan ini dihentikan karena telah memakan waktu bertahun-tahun dan terjadi banyak kendala, sehingga diganti dengan desain jembatan baru.²⁰ Desain baru jembatan dibuat oleh seorang calon insinyur yang bernama Styze Westerbaan Muurling, lulusan Royal Academy Delf tahun 1859.²¹ Pada tanggal 1 Mei 1862, desain baru diserahkan kepada pemerintah yang terdiri dari gelagar besi yang bertumpu pada kuk dengan tiang pancang besi. Anggaran yang diperkirakan senilai f 230.825.²²

Pada tanggal 30 Oktober 1862, no. 7, Pemerintah Hindia Belanda memberikan otorisasi untuk pembangunan jembatan besi sesuai dengan desain yang telah diajukan dengan ketentuan bahwa pekerjaan tersebut akan ditenderkan. Pada tanggal 27 April 1863, tender yang dilakukan di Batavia mengalami kegagalan, sehingga dilakukan tender kedua dibawah perusahaan Azon eu Co di Batavia dengan pada tanggal 30 Desember 1863 dengan harga f 189.000, namun juga mengalami kegagalan karena perusahaan tidak memenuhi kewajiban. Tender yang ketiga yang diberikan kepada pemilik pabrik T. J. H. Baijer berhasil dilakukan dengan harga f 212.000, ditambah dengan bahan yang disediakan oleh pemerintah senilai f 13.152,27, sehingga total biaya menjadi f 225.152,27. Pembangunan jembatan dimulai pada tanggal 18 September 1865 dan diperkirakan akan selesai pada tanggal 18 September 1867. Proyek tersebut mengalami keterlambatan akibat masalah teknis, sehingga baru pada tanggal 8 November 1867 strukturnya siap untuk direkam. Pada 11 Maret 1869 dilakukan uji coba pada jembatan dan jembatan dibuka untuk umum pada tanggal 18 Maret 1869.²³

Gambar 1. Jembatan Lama setelah dibuka



Sumber : Olivier Johannes Raap, *Kota Di Djawa Tempoe Doeloe* (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2015). Hlm. 221²⁴

²⁰ Velzen, "De Ijzeren Brug Over de Kediri-Rivier, Ter Hoofdplaats van de Residentie Kediri." Hlm. 67

²¹ P C Molhuysen, P J Blok, and Fr K H Kossmann, "Nieuw Nederlandsch Biografisch Woordenboek," *Nbnw* (1974). Hlm. 507

²² Velzen, "De Ijzeren Brug Over de Kediri-Rivier, Ter Hoofdplaats van de Residentie Kediri." Hllm. 66

²³ *Ibid.* Hlm. 67

²⁴ Olivier Johannes Raap, *Kota Di Djawa Tempoe Doeloe* (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2015). Hlm. 221

Pada tahun 1901, letusan Gunung Kelud menyebabkan Sungai Brantas Kediri mengalami pendangkalan akibat pasir yang memenuhi dasar sungai dan menyebabkan debit air naik hingga dek atas jembatan terendam. Hal ini sangat berbahaya untuk lalu lintas jembatan dan untuk kekuatan jembatan. Pada tanggal 10 Maret 1912, alat pengukur yang diletakkan di sisi jembatan menunjukkan bahwa debit air sangat tinggi, sehingga diusulkan agar bangunan atas jembatan dinaikkan setinggi 1,5 m. Selama persiapan renovasi lalu lintas masih tetap berjalan, sehingga dibangun trotoar pada sisi kanan dan kiri yang tidak melekat pada jembatan untuk kenyamanan para pejalan kaki. Renovasi dimulai dengan menaikkan jembatan lalu memotong bagian tengah menjadi dua bagian, namun salah satu dongkrak gagal sehingga semua tiang pancang terangkat setinggi 4 cm, kemudian diputuskan bahwa jembatan akan didongkrak menjadi dua bagian sepanjang jembatan. Renovasi selesai dalam 11 hari dengan pengangkatan maksimum jembatan mencapai 24 cm dan struktur berhasil dinaikkan setinggi 1,5 m.²⁵

Gambar 2. Renovasi Jembatan Lama



Sumber : Olivier Johannes Raap, *Kota Di Djawa Tempoe Doeloe* (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2015). Hlm. 221²⁶

Peran Jembatan Lama Sebagai Penghubung Wilayah Kediri

Sarana transportasi sangat berguna untuk mempermudah pengangkutan barang ataupun hasil bumi. Sebelum tahun 1900, transportasi yang digunakan ada dua macam yaitu darat dan air.²⁷ Sungai Brantas merupakan jalur transportasi air yang digunakan sebagai jalur perdagangan oleh masyarakat. Alat transportasi yang digunakan berupa perahu dan kapal, karena dapat mengangkut barang maupun orang dalam jumlah besar.²⁸ Pada umumnya alat transportasi darat yang digunakan adalah delman dan dokar.²⁹ Jembatan merupakan salah satu prasarana transportasi

²⁵ *Ibid.*

²⁶ Olivier Johannes Raap, *Kota Di Djawa Tempoe Doeloe* (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2015). Hlm. 221

²⁷ Hafid Rofi Pradana and Wisnu, "Perkembangan Kediri Stoomtram Maatschappij Pada Tahun 1895 - 1930," *Avatara* 6, no. 2 (2018). Hlm. 206

²⁸ M. Sahari Besari, *Teknologi Di Nusantara: 40 Abad Hambatan Inovasi* (Jakarta: Salemba Teknika, 2008). Hlm. 24

²⁹ Hafid Rofi Pradana and Wisnu, "Perkembangan Kediri Stoomtram Maatschappij Pada Tahun 1895 - 1930." Hlm. 206

darat yang digunakan menghubungkan wilayah yang dipisahkan oleh sungai, laut, danau, ataupun medan yang lebih rendah.

Jembatan Lama dibangun oleh Pemerintah Hindia Belanda untuk memperlancar lalu lintas di *grootte postweg* (jalan pos utama) yang terpisah oleh Sungai Brantas. Jembatan Lama dibangun untuk menghubungkan akses jalan utama menuju Surabaya dan Madiun. Jalur ini sebelumnya telah digunakan oleh masyarakat pribumi untuk menuju Kadipaten Kediri, Mojokerto, Pace, dan Berbek.³⁰ *Grootte postweg* merupakan jalur yang digunakan sebagai jalan utama dalam pengiriman pos karena dengan dibangun *grootte postweg* pengiriman pos atau penyampaian informasi menjadi lebih cepat dan mudah.³¹ *Grootte postweg* pertama kali dicetuskan oleh Herman Willem Daendels pada tahun 1808, yang membentang dari Anyer di Banten hingga Panarukan. Jalur ini merupakan jalur militer yang digunakan untuk pertahanan serta kelancaran komunikasi.³² Pada tahun 1855 pemerintah Hindia Belanda mulai membangun sebuah *postweg* melalui rute selatan melewati Yogyakarta, Surakarta, dan Kediri.³³ Sejalan dengan *grootte postweg* pada masa Daendels, istilah “*post*” pada *postweg* di Kediri tidak terbatas dalam kegiatan surat-menyurat, namun juga memiliki makna bahwa jalur tersebut sebagai pos keamanan atau jalur militer di bawah pengawasan pemerintah Hindia Belanda. Berdirinya jembatan ini mengalihkan fungsi benteng karena pengawasan lalu lintas dan keamanan dilakukan di jembatan.³⁴

Jembatan Lama didirikan di atas Sungai Brantas untuk menghubungkan Kecamatan Kota dan Kecamatan Mojojoto. Lalu lintas di jembatan ini sangat ramai karena menghubungkan dua wilayah penting tersebut.³⁵ Daerah ini merupakan daerah yang strategis dan sangat mendukung jika didirikan sebuah jembatan. Sekitar lokasi berdirinya jembatan terdapat pasar dan pelabuhan yang dahulu disebut Pasar Pelabuhan Bandar.³⁶ Bagian barat sungai terdapat banyak bangunan-bangunan Belanda dan merupakan pusat pemerintahan. Di timur sungai terdapat perkebunan, kampung pecinan, pertokoan, dan pusat perdagangan.³⁷ Timur sungai merupakan pusat perdagangan dan perekonomian karena wilayahnya telah berkembang lebih dahulu. Adanya Jembatan Lama menghubungkan barat sungai

³⁰ Wawancara dengan Novi Bahrul Munif, 12 Januari 2022.

³¹ Peter J.M. Nas and Pratiwo, “Java and De Groote Postweg, La Grande Route, the Great Mail Road, Jalan Raya Pos,” *Bijdragen tot de taal-, land- en volkenkunde / Journal of the Humanities and Social Sciences of Southeast Asia* 158, no. 4 (2020): 707–725. Hlm. 712

³² *Ibid.* Hlm. 707

³³ Olivier Johannes Raap, *Kota Di Djawa Tempoe Doeloe (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2015)*. Hlm. 171

³⁴ Wawancara dengan Novi Bahrul Munif, 12 Januari 2023.

³⁵ Th. E. Stufkens, “De Preager Bode.”

³⁶ Wawancara dengan Novi Bahrul Munif, 12 Januari 2023.

³⁷ Wawancara dengan Imam Mubarak, 5 November 2022.

dengan timur sungai yang merupakan tempat-tempat pekonomian, sehingga menjadikan hubungan antara barat dan timur menjadi lebih baik, penyeberangan lebih mudah dan cepat karena tidak perlu menggunakan perahu.³⁸

Jembatan Lama juga mempunyai peran yang besar bagi penduduk pribumi terutama dalam membawa hasil bumi maupun barang karena adanya jembatan transportasi menuju seberang sungai menjadi lebih efektif. Pada sekitar tahun 1900, banyak masyarakat pribumi yang menggunakan dokar dan gerobak sebagai alat untuk mengangkut barang maupun hasil bumi. Produksi gerobak semakin bertambah karena banyaknya permintaan akan sarana transportasi.³⁹ Dengan adanya jembatan, transportasi gerobak maupun dokar akan menjadi lebih mudah dan menyingkat waktu. Gambar di bawah ini merupakan kondisi jembatan yang ramai, menunjukkan bahwa Jembatan Lama sangat penting sebagai prasarana transportasi serta penghubung wilayah Kediri.

Gambar 3. Jembatan Lama sebagai Sarana Penyeberangan di Kediri



Sumber *Grote Ijzeren Brug over E en Rivier Te Kediri*,
<http://hdl.handle.net/1887.1/item:803322>.

Pada tahun 1870 diberlakukan Undang-Undang Agraria dan Undang-Undang Gula.⁴⁰ Undang-Undang Agraria memberikan peluang bagi masyarakat non-pribumi untuk menyewa tanah pribumi. Banyak perusahaan swasta yang menyewa tanah pribumi untuk dijadikan sebagai perkebunan-perkebunan besar, tidak hanya tanah kosong, namun juga persawahan.⁴¹ Undang-undang Gula menghapus penanaman tebu sebagai tanaman wajib dan dilarang untuk dijadikan bahan ekspor sebelum diolah, sehingga banyak perusahaan swasta yang mulai mendirikan pabrik gula. Pada tahun 1870 terdapat 6 parik gula yang ada di Kediri.⁴² Dibukanya lahan-

³⁸ Wawancara dengan Sigit Widiatmoko, 5 Juni 2023.

³⁹ G. Kolff and Co., "Onderzoek Naar de Mindere Welvaart Dek Indlansche Bevolking Op Java En Madoera" (1906). Hlm. 8

⁴⁰ Sakafitri Rimasari, "Industrialisasi Gula Di Jawa Timur : Pabrik Gula Meritjan Kediri 1883-1929," *HISTORIOGRAPHY: Journal of Indonesian History and Education* 1, no. 1 (2021): 96–103. Hlm. 98

⁴¹ M Faizin, "Dinamika Industri Pabrik Gula Meritjan Di Kediri Tahun 1930–1945" (2016), <https://repository.unair.ac.id/56471/>. Hlm. 3

⁴² *Ibid.* Hlm. 38

lahan perkebunan dan pabrik-pabrik gula tersebut membuat para pemuda datang berbondong-bondong ke wilayah perkebunan untuk mencari pekerjaan.⁴³ Berdirinya Jembatan Lama sangat mendukung karena mempermudah transportasi bagi para buruh pabrik dan buruh perkebunan yang berada di seberang sungai. Adanya Jembatan Lama juga mempermudah akses pabrik gula yang menuju rumah residen, seperti Pabrik Gula Pesantren Lama yang terletak di timur sungai.⁴⁴

Pengaruh Berdirinya Jembatan Lama terhadap Perekonomian dan Perkembangan Wilayah Kediri

Bagi masyarakat pribumi jalan sangat penting untuk melakukan aktivitas terutama dalam menunjang aspek ekonomi, karena jalan merupakan penghubung antar daerah yang dapat menimbulkan berbagai aktivitas masyarakat. Kediri memiliki jalan yang baik dan infrastruktur yang semakin berkembang sejak kedatangan Bangsa Eropa. Jembatan Lama merupakan salah satu perkembangan infrastruktur jalan yang ada di Kediri. Pembangunan infrastruktur di suatu daerah dapat menciptakan lapangan kerja baru, mengurangi angka kemiskinan, dan meningkatkan pendapatan. Infrastruktur yang baik akan menjadikan mobilisasi lebih efisien, memperlancar pergerakan barang dan jasa, mengembangkan sumber daya, dan membuka akses untuk menciptakan suatu hal baru.⁴⁵

Kediri memiliki wilayah yang semakin strategis dengan adanya infrastruktur transportasi yang baik. Jembatan Lama tidak hanya menghubungkan sesama wilayah Kediri, namun juga menghubungkan wilayah luar Kediri yang akan menuju Surabaya dan sebaliknya. Pada saat itu jembatan ini merupakan jalur utama yang digunakan untuk menghubungkan Surabaya dan Madiun sebelum dibukanya Jembatan Kertosono sekitar tahun 1921.⁴⁶ Hal ini menjadikan Kediri memiliki konektivitas lebih luas dengan kota lain. Selain itu, kondisi geografis serta letak wilayah Kediri yang strategis menjadikan Kediri memiliki potensi yang besar dalam perekonomian serta pengembangan wilayahnya. Produk tembakau rakyat di Kediri banyak dibeli oleh pedagang wilayah barat seperti Surakarta dan Madiun, dari arah timur merupakan pedagang dari Surabaya.⁴⁷ Selain itu juga terjadi perkembangan pertokoan dan pasar di pusat Kota, sehingga pemerintah membentuk perusahaan yang khusus untuk mengelola pasar. Ada empat pasar utama di Kediri

⁴³ *Ibid.* Hlm. 3

⁴⁴ Bima Perkasa Putra Puji Irianto, "Perkembangan Gula Pesantren Kota Kediri dan Dampak Sosial Ekonomi Tahun 1926-1996," *UM Digital Repository* (2019). Hlm. 45

⁴⁵ Mutia Fajri Sirega et al., "Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Inklusif," *Journal of Management and Creative Business* 1, no. 1 (2022): 52-62. Hlm. 44

⁴⁶ "Een vaste brug voor rij-en. voertuigen over de Brantas. bij Kertosono". *De Locomotif* (1920).

⁴⁷ Nawiyanto et al., *Membangun Kemakmuran Di Pedalaman Bank Indonesia Dalam Perkembangan Ekonomi Kediri* (Jakarta: Bank Indonesia Institute, 2022). Hlm. 71

yang terletak di timur sungai, yaitu Pasar Alun-alun, Pasar Paing, Pasar Bandar, dan Pasar Bangsal. Selain di pasar, perdagangan juga berlangsung pada kawasan pertokoan di *Jl. Dhohostraat* di timur sungai yang berada di kawasan pemukiman Etnis *Tionghoa*.⁴⁸

Infrastruktur terus berkembang hingga tahun 1881 jaringan rel Kediri-Nganjuk telah dibuka, kemudian tahun 1883 Kediri dilewati oleh rel yang menghubungkannya dengan Surabaya.⁴⁹ Pada tahun 1895 didirikan sebuah perusahaan kereta api atau KSM (*Kediri Stoomtram Maatschappij*) di Kediri. Kereta api lebih efisien digunakan untuk mengangkut barang dalam jumlah banyak saat bepergian jauh. Ketika jaringan rel ini telah dibuka, pabrik-pabrik gula di Kediri berkembang pesat karena pengiriman dengan menggunakan kereta api lebih efektif.⁵⁰ Pembukaan jalur ini memberikan pilihan yang beragam kepada masyarakat, namun tidak banyak masyarakat pribumi yang memanfaatkan kereta api karena biayanya yang lumayan mahal.

Pada tahun 1905, penduduk Kediri mencapai 1.775.000 jiwa, yang terdiri dari masyarakat pribumi, bangsa Eropa, etnis *Tionghoa*, dan sebagian penduduk bangsa asing pada wilayah yang luasnya mencapai 7.000 km³. Akhir tahun 1905, kepadatan penduduk mencapai 253 per km³. Masuknya penduduk asing ini merupakan hal yang biasa terjadi pada wilayah yang memiliki potensi ekonomi dan didukung dengan adanya infrastruktur yang memandai.⁵¹ Sebagian dari mereka adalah pedagang, sebagian lainnya adalah buruh pabrik dan perkebunan. Berdirinya Jembatan Lama membawa keuntungan bagi para pedagang maupun pembeli karena dapat dengan mudah menyeberangi sungai untuk menuju pasar utama yang ada di timur sungai. Selain itu adanya Jembatan Lama juga menguntungkan para pembuka jasa kendaraan karena dapat menambah penghasilan, misalnya adalah becak seperti gambar di bawah ini. Hal ini merupakan bukti bahwa Jembatan Lama sangat membantu aktivitas dan perekonomian masyarakat. Pada gambar tersebut juga menunjukkan bahwa pemerintah sedang melakukan patroli untuk mengawasi keamanan.

⁴⁸ *Ibid.* Hlm. 71–72

⁴⁹ “De Ingenieur Organ Der Vereeniging van Burgerlijke Ingenieurs” (1899). Hlm. 152

⁵⁰ Hafid Rofi Pradana, “Perkembangan *Kediri Stoomtram Maatschappij* Pada Tahun 1895-1930.”

⁵¹ Muhammad Rosyid Ammar Murtadhi and Sri Mastuti Purwaningsih, “Rampogan Macan Di Kediri Tahun 1890-1925,” *AVATARA, e-Journal Pendidikan Sejarah* 6, no. 2 (2018): 307–316, <https://jurnalmahasiswa.unesa.ac.id/index.php/avatara/article/view/24637>. Hlm. 312

Gambar 4. Aktifitas Masyarakat di atas Jembatan Lama



Sumber: “*Brantasbrug Te Kediri*”, <http://hdl.handle.net/1887.1/item:839781>.

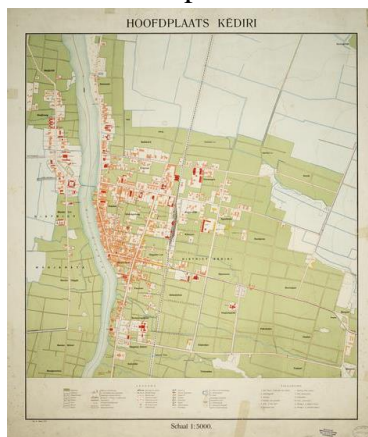
Pada tahun 1906, Kediri mendapatkan status *gemeente* sehingga dapat menjalankan kewenangannya untuk mengatur wilayahnya sendiri. Pemberian status ini karena Kediri memiliki wilayah yang layak sebagai *gemeente* dan mempunyai potensi yang besar dalam sektor perkebunan Pemerintah Hindia Belanda di Jawa Timur.⁵² Setelah status Kediri berubah menjadi *gemeente*, infrastruktur dan fasilitas di Kediri menjadi lebih berkembang. Pola penataan Kediri sejalan dengan sistem Jalan Raya yang dikembangkan oleh Daendels. Jembatan Lama merupakan jalur *grote postweg* yang membentang dari Minggiran hingga Semampir kemudian belok ke *grote postweg* (sekarang Jalan Brawijaya).⁵³ Pada jalur *grote postweg* ini banyak didirikan bangunan-bangunan Belanda. Pada awal abad 20 didirikan gedung *Societeit de Brantas* yang merupakan tempat pertemuan, musyawarah, dan sebagai tempat hiburan untuk melepas lelah setelah sepekan bekerja di pabrik-pabrik.⁵⁴ Gedung ini merupakan tempat berkumpulnya para petinggi-petinggi Belanda dari dalam maupun luar kota. Selain itu juga berdiri *De Javasche Bank*, *Societeit Phoenix*, *Zoutpakhuis*, bangunan-bangunan sekolah China dan pertokoan. Hal ini menunjukkan bahwa infrastruktur jalan yang bagus mempermudah para anggota ketika melaksanakan perkumpulan. Peta ini menunjukkan bangunan-bangunan yang terdapat di sekitar *grote postweg*.

⁵² Nawiyanto et al., *Membangun Kemakmuran Di Pedalaman Bank Indonesia Dalam Perkembangan Ekonomi Kediri*. Hlm. 30

⁵³ *Ibid.* Hlm. 403

⁵⁴ *Ibid.* Hlm. 408

Gambar 5. Peta Hoofdplaats Kediri tahun 1913



Sumber: “Hoofdplaats Kediri”, <http://hdl.handle.net/1887.1/item:2010882>.

Jembatan Lama membawa manfaat yang sangat menguntungkan bagi masyarakat maupun pemerintah Hindia Belanda sendiri. Adanya Jembatan Lama menjadikan wilayah Kediri semakin strategis karena banyak kendaraan yang berlalu lalang. Pada tahun 1907, Jembatan Lama dikunjungi oleh konvoi mobil yang digelar oleh importer mobil Verveij dan Lugard saat mencoba kelayakan jalan yang digunakan sebagai jalur utama.⁵⁵ Hal tersebut merupakan salah satu perkembangan kendaraan darat yang masuk di Kediri.

Simpulan

Pada tahun 1855 Pemerintah Hindia Belanda mulai membangun sebuah jembatan yang menghubungkan Kecamatan Kota dan Kecamatan Mojoroto sebagai jalan raya pos dan jalan lalu lintas utama. Jembatan ini adalah *Brug Over den Brantas te Kediri* yang dibuka untuk umum pada 18 Maret 1869. Pada tahun 1901 letusan Gunung Kelud menyebabkan pasir memenuhi dasar sungai dan menyebabkan dek atas jembatan terendam. Hal tersebut sangat berbahaya bagi para pengguna jembatan sehingga jembatan dinaikkan setinggi 1,5 m.

Jembatan Lama dibangun untuk kelancaran lalu lintas di *grootte postweg* (jalan pos utama) yang digunakan Pemerintah Hindia Belanda sebagai jalur militer untuk pertahanan dan keamanan serta memperlancar komunikasi. Jembatan Lama berperan sebagai penghubung wilayah di Kediri karena mempermudah transportasi menuju barat maupun timur sungai. Sekitar tahun 1900, gerobak dan dokar banyak digunakan oleh masyarakat pribumi sebagai sarana pengangkutan barang dan hasil bumi. Adanya jembatan membuat penyeberangan sungai lebih mudah dan efektif.

⁵⁵ Nawiyanto et al., *Membangun Kemakmuran Di Pedalaman Bank Indonesia Dalam Perkembangan Ekonomi Kediri*. Hlm. 17

Jembatan Lama merupakan awal perkembangan infrastruktur di Kediri sebagai pembuka bagi pembangunan infrastruktur lainnya. Jembatan Lama memberikan pengaruh yang baik terhadap perekonomian dan perkembangan wilayah Kediri, didukung dengan wilayahnya yang subur sehingga banyak dijadikan perkebunan dan hasilnya banyak dibeli oleh pedagang luar Kediri. Jembatan Lama menjadikan hubungan wilayah barat dan timur menjadi lebih baik, karena pada saat itu wilayah timur sungai telah berkembang lebih dahulu. Dengan begitu konektivitas wilayah Kediri lebih luas sehingga dapat menambah penghasilan sebagai penunjang perekonomian.

Daftar Sumber

Arsip

- Bleeker, Dr. P. "Fragmenten Eener Reis over Java". *Tijdschrift voor Neerland's Indië* jrg 12, 1850 (1e deel), no 3.
- "Brantasbrug Te Kediri". <http://hdl.handle.net/1887.1/item:839781>.
- "De Ingenieur Organ Der Vereeniging van Burgerlijke Ingenieurs" (1899).
- "Een vaste brug voor rij-en. voertuigen over de Brantas. bij Kertosono". *De Locomotif*, 17 Mei 1920.
- "Grote Ijzeren Brug over Een Rivier Te Kediri". <http://hdl.handle.net/1887.1/item:803322>.
- "Hoofdplaats Kediri" (n.d.). <http://hdl.handle.net/1887.1/item:2010882>.
- "Inventaris van Het Archief van Het Ministerie van Koloniën, 1814–1849". https://www.nationaalarchief.nl/en/research/archive/2.10.01/invnr/3062/file/NL-HaNA_2.10.01_3062_0014?eadID=2.10.01&unitID=3062&query=kediri.
- Kolff, G., and Co. (1906). "Onderzoek Naar de Mindere Welvaart Dek Indlansche Bevolking Op Java En Madoera".
- Stufkens, Th. E. (1915). "Van Hier En Daar." *De Preager Bode*.
- Tim Ahli Cagar Budaya Provinsi Jawa Timur. (2019). "Naskah Usulan Penetapan Jembatan Lama Kediri (*Brug Over Den Brantas Te Kediri*)".
- Velzen, J. Van. (1877) "De Ijzeren Brug Over de Kediri-Rivier, Ter Hoofdplaats van de Residentie Kediri" dalam: *Tijdschrift van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs. Afdeling Nederlandsch-Indie*, plaat VIII: 65–72.

Buku

- Besari, M. Sahari. *Teknologi Di Nusantara: 40 Abad Hambatan Inovasi*. Jakarta: Salemba Teknika, 2008.
- Kop, Wim Ravesteijn en Jan. *Bouwen in de Archipel Burgerlijke Openbare Werke in Nederlands-Indie En Indonesie 1800-2000*. Zutphen: Walburg Pres, 2004.
- Kuntowijoyo. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana, 2013.
- Nawiyanto, Handinoto, Rita Krisdiana, and Sofwan Kurnia. *Membangun Kemakmuran Di Pedalaman Bank Indonesia Dalam Perkembangan Ekonomi*

Brug Over den Brantas te Kediri sebagai Penghubung Wilayah di Kediri Tahun 1855-1912 / Nabila Niswaturrozanah, Rizal Zamzami

Kediri. Jakarta: Bank Indonesia Institute, 2022.

Raap, Olivier Johannes. *Kota Di Djawa Tempoe Doeloe*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2015.

Ricklefs, M. C. *Sejarah Indonesia Modern*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2016.

Artikel Jurnal dan Skripsi

Faizin, M. “Dinamika Industri Pabrik Gula Meritjan Di Kediri Tahun 1930–1945” (2016). <https://repository.unair.ac.id/56471/>.

Fauzi, Ahmad Nurul. “Study Komparatif Peran Bengawan Solo Dan Sungai Brantas Dalam Perkembangan Ekonomi Abad Ke-10 M-15 M Di Jawa Timur.” *AVATARA, e-Journal Pendidikan Sejarah* 3, no. 3 (2015): 274-285.

Irianto, Bima Perkasa Putra Puji. “Perkembangan Gula Pesantren Kota Kediri Dan Dampak Sosial Ekonomi Tahun 1926-1996.” *UM Digital Repository* (2019).

Murtadhi, Muhammad Rosyid Ammar, and Sri Mastuti Purwaningsih. “Rampogan Macan Di Kediri Tahun 1890-1925.” *AVATARA, e-Journal Pendidikan Sejarah* 6, no. 2 (2018): 307–316. <https://jurnalmahasiswa.unesa.ac.id/index.php/avatara/article/view/24637>.

Mutia Fajri Sirega, Anisah Nasution, Fitri Madinah, Zafira sabrina, and Maulida Ummi Zakia. “Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Inklusif.” *Journal of Management and Creative Business* 1, no. 1 (2022): 52–62.

Nas, Peter J.M., and Pratiwo. “Java and De Groote Postweg, La Grande Route, the Great Mail Road, Jalan Raya Pos.” *Bijdragen tot de taal-, land- en volkenkunde / Journal of the Humanities and Social Sciences of Southeast Asia* 158, no. 4 (2020): 707–725.

Pradana, Hafid Rofi, and Wisnu. “Perkembangan Kediri Stoomtram Maatschappij Pada Tahun 1895 - 1930.” *AVATARA, e-Journal Pendidikan Sejarah* 6, no. 2 (2018): 205–216.

Rimasari, Sakafitri. “Industrialisasi Gula Di Jawa Timur : Pabrik Gula Meritjan Kediri 1883-1929.” *HISTORIOGRAPHY: Journal of Indonesian History and Education* 1, no. 1 (2021): 96–103.

Wawancara

Wawancara dengan Imam Mubarak, 5 November 2022.

Wawancara dengan Novi Bahrul Munif, 12 Januari 2023.

Wawancara dengan Sigit Widiatmoko, 5 Juni 2023.