

Brug Over and Brantas te Kediri as Regional Liaison in 1855-1912

Nabila Niswaturrozanah^{a*}, Rizal Zamzami^b

^{ab}Universitas Islam Negeri Sayyid Ali Rahmatullah, Tulungagung, Indonesia

*nyssnabila1905@gmail.com

Abstract

This research discussed the Brug Over den Brantas to 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. It 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 is how the Old Bridge is 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 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 improved. Third, the Old Bridge had a good influence on the economic growth and development of the Kediri region.

Keywords: Bridge, Kediri, infrastructure

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

Abstrak

Penelitian ini membahas tentang Brug Over den Brantas te Kediri tahun 1855-1912. Masyarakat menyebut jembatan ini sebagai Jembatan Lama yang merupakan penghubung wilayah Kediri. Jembatan Lama menjadi salah satu fasilitas yang dibangun oleh Belanda untuk kelancaran transportasi serta memberikan manfaat bagi masyarakat wilayah Kediri karena dapat memudahkan transportasi melewati sungai. Penelitian ini memaparkan beberapa hal terkait Jembatan Lama, pertama, bagaimana sejarah Jembatan Lama. Kedua, bagaimana Jembatan Lama berperan sebagai penghubung wilayah Kediri. Ketiga, bagaimana pengaruh Jembatan Lama terhadap perkembangan ekonomi dan kemajuan wilayah Kediri. Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah yaitu heuristik, verifikasi, interpretasi, dan historiografi. Hasil dari penelitian ini adalah: pertama, Jembatan Lama dibangun oleh Pemerintah Hindia Belanda sebagai groote postweg. Kedua, Jembatan Lama berperan penting sebagai penghubung dua wilayah penting di Kediri, karena adanya Jembatan Lama hubungan barat Antara barat dan timur sungai menjadi lebih baik. Ketiga, Jembatan Lama memberi pengaruh yang baik terhadap pertumbuhan ekonomi serta perkembangan wilayah Kediri.

Kata Kunci : Jembatan, Kediri, infrastruktur

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 menuju pusat perdagangan di Pelabuhan Besar Surabaya (Rimasari, 2021:274). 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 (Munif, 2023).

Pada tahun 1830, Pemerintah Hindia Belanda mulai berkuasa penuh di Pulau Jawa (Ricklefs, 2016: 182). Pemerintah Hindia Belanda banyak melakukan pembangunan di Kediri sebagai sarana penunjang untuk memperbaiki keuangan negaranya yang banyak terkuras setelah Perang Jawa. Pembangunan dimulai dari perbaikan jalan-jalan kecil yang sempit dan rusak, kemudian sisi-sisinya dibersihkan dari semak belukar sehingga jalan menuju antar kabupaten lebih mudah untuk dilalui (Inventaris Arsip, 1814-1849: 18). 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 (Velzen, 1877: 65). *Grootte postweg* merupakan jalur yang digunakan sebagai jalan utama dalam pengiriman pos dengan tujuan penyampaian informasi menjadi lebih cepat dan mudah (Nas and Pratiwo, 2020: 712).

Jembatan Lama (*Brug Over den Brantas te Kediri*) merupakan jembatan di Jawa yang pertama kali dibangun dengan konstruksi besi dan merupakan sebuah karya yang luar biasa pada pertengahan abad 19 (Raap, 2015: 221). Jembatan Lama menghubungkan kecamatan Mojojoto dan kecamatan Kota yang dipisahkan oleh Sungai Brantas. Jembatan Lama memiliki panjang 160 m, lebar 5,8 m, dan tinggi 7,5 m dari permukaan air (Tim Ahli Cagar Budaya, 2019: 2). Pembangunan Jembatan Lama membutuhkan waktu bertahun-tahun karena kesalahan konstruksi. Jembatan Lama dibangun oleh Pemerintah Hindia Belanda untuk kepentingan pertahanan serta distribusi perdagangan bagi Pemerintah Hindia Belanda (Munif, 2023). Adanya Jembatan Lama menjadikan Kediri memiliki lebih banyak konektivitas dengan kota lainnya. 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 (Stufkens, 1915). 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 (Munif, 2023).

Penelitian ini mengulas pokok permasalahan tentang, *pertama*, bagaimana sejarah pembangunan Jembatan Lama? Pada tahun 1854 pemerintah Hindia Belanda mulai membangun sebuah *postweg* (jalan pos) melalui rute selatan melewati Yogyakarta, Surakarta, dan Kediri (Raap, 2015: 171). Adanya jalan pos ini 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 merupakan pusat perkebunan dan pertanian karena kesuburan tanahnya. Pengangkutan hasil bumi dalam jumlah besar, 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 perekonomian dan perkembangan wilayah Kediri? Berdirinya Jembatan Lama memudahkan transportasi, komunikasi dan, distribusi perdagangan yang 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 perekonomian dan 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. Batasan spasial dari penelitian ini terletak di wilayah Karisidenan Kediri, karena Jembatan Lama terletak di Kota Kediri namun juga membawa manfaat untuk daerah sekitarnya.

Jembatan Lama belum pernah diteliti sebelumnya, namun terdapat beberapa penelitian yang membahas tentang peranan jembatan antara lain: "Jembatan Gantung Ujung Gading Pasaman Barat (1929-1984)" merupakan skripsi yang ditulis oleh Siti Bulan 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. Kedua, yaitu artikel 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 Indiati dalam Jurnal Historia, Vol. 6 (2), 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 (4), 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 Indiati 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

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) (Kuntowijoyo, 2013: 69). 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*. Dalam penelitian ini juga dilakukan wawancara dengan Imam Mubarak 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

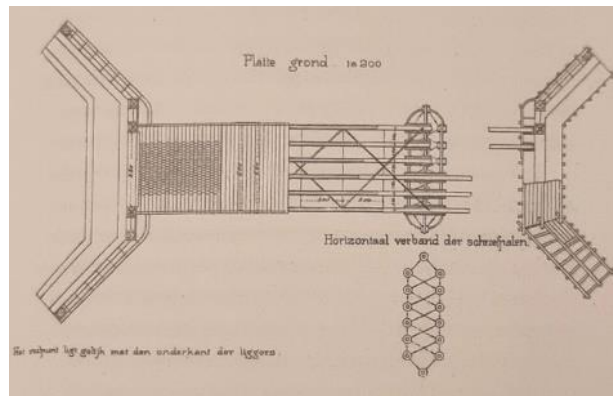
Sejarah Pembangunan *Brug Over de Brantas te Kediri*

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 (Ardhana, Setiawan, dan Sulandjari, 2017: 109). Kediri dipisahkan oleh Sungai Brantas, sehingga diperlukan jembatan sebagai penghubung wilayah. Sebelum didirikan Jembatan Lama di atas Sungai Brantas, terdapat sebuah jembatan dari kayu besar dengan panjang sekitar 600 kaki, mengarah dari kota tepat disebelah sungai ke benteng (Bleeker, 1850: 169). Pemerintah Hindia Belanda telah merencanakan sebuah jembatan di atas Sungai Brantas Kediri yang panjangnya akan mencapai 670 kaki dan dananya sudah dipersiapkan (Inventaris Arsip, 1814-1849: 23).

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 f128.891 (Velzen, 1877: 65). Di tengah pengerjaan jembatan, seorang Insinyur Departemen 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 (Velzen, 1877: 66). Keberatan tersebut ditolak oleh pemerintah, sehingga pembangunan jembatan lengkung batu tetap dilanjutkan.

Pada tanggal 28 Juni 1858 Kepala Insinyur Departemen Pengelolaan Air Surabaya menyatakan keberatan karena timbul masalah pada pondasi abutmen kiri. Abutmen merupakan kepala jembatan yang terletak di bawah bangunan jembatan dan berfungsi sebagai pemikul semua beban yang diterima bangunan atas ke lapisan tanah dasar (Wall, 2008: 3). Keberatan yang diajukan tersebut ditolak oleh gubernur (Kop, 2004: 102). 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 (Kop, 2004: 102).

Pada tanggal 4 Juli 1861 penanggung jawab pembangunan mengonfirmasi laporan tentang hasil pekerjaan bahwa hanya sebagian dari pekerjaan yang telah selesai dan anggaran sebanyak f73.335,34 telah digunakan. Pada akhirnya pekerjaan ini dihentikan karena telah memakan waktu bertahun-tahun dan terjadi banyak kendala, sehingga diganti dengan desain jembatan baru (Velzen, 1877: 67). Desain baru jembatan dibuat oleh seorang calon insinyur yang bernama Styze Westerbaan Muurling, lulusan Royal Academy Delf tahun 1859 (Molhuysen, Blok, dan Kossmann, 1974: 507). Pada tanggal 1 Mei 1862, desain baru diserahkan kepada Pemerintah Hindia Belanda yang terdiri dari gelagar besi yang bertumpu pada kuk dengan tiang pancang besi. Anggaran yang diperkirakan untuk pembangunan jembatan besi ini senilai f230.825 (Velzen, 1877: 66).



Gambar 1. Desain Jembatan Besi (Sumber: Kop, 2004)

Pada tanggal 30 Oktober 1862, Pemerintah Hindia Belanda memberikan otorisasi untuk pembangunan jembatan besi sesuai dengan desain yang telah diajukan dengan ketentuan bahwa akan dilakukan pemborongan pekerjaan. Pada tanggal 27 April 1863, borongan pekerjaan yang dilakukan di Batavia mengalami kegagalan, sehingga dilakukan borongan pekerjaan 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 (Velzen, 1877: 67).



Gambar 2. Jembatan Lama setelah Dibuka (Sumber: Raap, 2015: 221)

Jembatan Lama berdiri kokoh selama 43 tahun, hingga 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 berbahaya untuk lalu lintas dan 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 (Stufkens, 1915).



Gambar 3. Renovasi Jembatan Lama (Sumber: Stufkens, 1915)

Peran Jembatan Lama Sebagai Penghubung Wilayah Kediri

Sebelum tahun 1900, transportasi yang digunakan ada dua macam yaitu darat dan air (Pradana dan Wisnu, 2018: 206). Sungai Brantas merupakan sarana transportasi air yang digunakan sebagai jalur perdagangan oleh masyarakat. Alat transportasi yang digunakan berupa perahu dan kapal, karena dapat mengangkut barang dan hasil bumi dalam jumlah besar (Besari, 2008: 24). Pada umumnya alat transportasi darat yang digunakan adalah delman dan dokar (Pradana dan Wisnu, 2018: 206). Jembatan merupakan salah satu prasarana transportasi 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 *grote 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 (Munif, 2023). Pada tahun 1854 Pemerintah Hindia Belanda mulai membangun sebuah *postweg* melalui rute selatan melewati Yogyakarta, Surakarta, dan Kediri (Raap, 2015: 171). 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 (Munif, 2023).

Jembatan Lama didirikan di atas Sungai Brantas yang menghubungkan Kecamatan Kota dan Kecamatan Mojoroto. Lalu lintas di jembatan ini cukup ramai karena menghubungkan dua wilayah tersebut (Stufkens, 1915). Daerah ini merupakan daerah yang strategis dan sangat mendukung jika didirikan sebuah jembatan. Sekitar lokasi berdirinya jembatan terdapat pasar dan pelabuhan yang disebut Pasar Pelabuhan Bandar (Munif, 2023). Bagian barat sungai terdapat bangunan-bangunan Belanda dan merupakan pusat pemerintahan. Di timur sungai terdapat perkebunan, kampung pecinan, pertokoan, dan pusat perdagangan (Mubarok, 2023). Timur sungai merupakan pusat perdagangan dan perekonomian karena wilayahnya telah berkembang lebih dahulu. Jembatan Lama menghubungkan barat sungai 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 (Widiatmoko, 2023).

Jembatan Lama merupakan salah satu fasilitas jalan yang didirikan oleh Pemerintah Hindia Belanda, namun secara tidak langsung masyarakat pribumi juga ikut merasakan dampak positif dari berdirinya jembatan. Adanya Jembatan Lama menjadikan akses menuju seberang sungai menjadi lebih cepat, sehingga mempermudah aktivitas masyarakat dalam membawa hasil bumi maupun barang, karena adanya jembatan transportasi menuju seberang sungai menjadi lebih efektif. 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 (Kolff dan Co., 1906: 8). Dengan adanya jembatan, transportasi gerobak maupun dokar akan menjadi lebih mudah dan mempersingkat waktu penyeberangan. Gambar di bawah ini merupakan kondisi jembatan yang ramai,

menunjukkan bahwa Jembatan Lama merupakan fasilitas yang penting sebagai prasarana transportasi serta penghubung wilayah Kediri.



Gambar 4. Jembatan Lama sebagai Sarana Penyeberangan di Kediri
(Sumber: Universiteit Leiden, 1880)

Pada tahun 1870 diberlakukan Undang-Undang Agraria dan Undang-Undang Gula (Rimasari, 2021: 98). Undang-Undang Agraria memberikan peluang bagi masyarakat non-pribumi untuk menyewa tanah pribumi. Hal ini memberi peluang bagi perusahaan swasta untuk menyewa tanah pribumi dan dijadikan sebagai perkebunan-perkebunan besar, tidak hanya tanah kosong, namun juga persawahan (Faizin, 2016: 3). Undang-undang Gula menghapus penanaman tebu sebagai tanaman wajib dan dilarang untuk dijadikan bahan ekspor sebelum diolah, sehingga perusahaan-perusahaan swasta yang mulai mendirikan pabrik gula. Pada tahun 1870 terdapat 6 pabrik gula yang ada di Kediri (Faizin, 2016: 38). Dibukanya lahan-lahan perkebunan dan pabrik-pabrik gula tersebut membuat para pemuda 711tern berbondong-bondong ke wilayah perkebunan untuk mencari pekerjaan (Faizin, 2016: 3). Berdirinya Jembatan Lama sangat 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 (Irianto, 2019: 45).

Pengaruh Berdirinya Jembatan Lama Terhadap Perekonomian dan Perkembangan Wilayah Kediri

Jalan sangat penting untuk melakukan aktivitas terutama dalam menunjang aspek ekonomi, karena jalan merupakan penghubung antar daerah yang berdampak pada 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 (Mutia Fajri Sirega, 2022: 44).

Jembatan Lama merupakan jalur utama yang digunakan untuk menghubungkan Surabaya dan Madiun sebelum dibukanya Jembatan Kertosono sekitar tahun 1921, sehingga Jembatan Lama merupakan jalur alternatif utama yang digunakan sebagai lalu lintas Surabaya dan Madiun (De Locomotif, 1920). Kondisi geografis serta letak wilayah Kediri yang strategis menjadikan Kediri memiliki potensi yang besar dalam perekonomian serta pengembangan wilayahnya. Produk tembakau rakyat di Kediri dibeli oleh pedagang wilayah barat seperti Surakarta dan Madiun, dari arah timur merupakan pedagang dari Surabaya (Nawiyanto, 2022: 71). Perkembangan juga terjadi pada pertokoan dan pasar di pusat Kota yang berada di timur sungai, sehingga pemerintah membentuk perusahaan yang khusus untuk mengelola pasar. Ada empat pasar utama di Kediri yang terletak di timur sungai, yaitu Alun-alun, Pasar Paing, Pasar Bandar, dan Pasar Bangsal. Perdagangan juga berlangsung pada kawasan pertokoan di *Jl. Dhohostraat* di timur sungai yang berada di kawasan pemukiman Etnis *Tionghoa* (Nawiyanto, 2022: 71-72).

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 merupakan hal yang biasa terjadi pada wilayah yang memiliki potensi ekonomi dan didukung dengan adanya infrastruktur yang memadai (Murtadhi dan Purwaningsih 2018: 312). Jembatan Lama merupakan penghubung antara barat dan timur sungai agar perekonomian lebih seimbang. Pengangkutan hasil bumi yang menuju ke Surabaya seperti gula merupakan bahan ekspor yang menghasilkan pendapatan tinggi. Berikut merupakan perkembangan yang terjadi setelah berdirinya Jembatan Lama

Tabel 1. Perkembangan Pabrik Gula

Tahun	Jumlah Pabrik	Luas Area (hektar)
1856	4	932
1870	6	1.348
1911	17	-

Sumber: Faizin, 2016

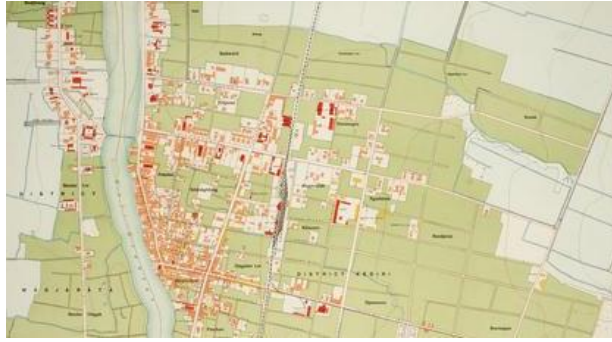
Perkembangan pesat pada pabrik gula meningkat pesat setelah dibukanya jaringan trem pada tahun 1883 yang menghubungkan Kediri dengan Surabaya. Secara tidak langsung berdirinya Jembatan Lama juga membawa keuntungan bagi para pedagang karena dapat dengan mudah menyeberangi sungai untuk menuju pasar utama yang ada di timur sungai. 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.



Gambar 5. Aktifitas Masyarakat di atas Jembatan Lama Tahun 1935
(Sumber: Universiteit Leiden, 1930)

Pada tahun 1906, Kediri mendapatkan status *gemeente* sehingga dapat menjalankan kewenangannya untuk mengatur wilayahnya. Pemberian status ini karena Kediri memiliki wilayah yang layak sebagai *gemeente* dan mempunyai potensi yang besar dalam sektor perkebunan Hindia Belanda di Jawa Timur (Nawiyanto, 2022: 30). 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 *grootte postweg* yang membentang dari Minggiran hingga Semampir kemudian belok ke *grootte postweg* (sekarang Jalan Brawijaya) (Nawiyanto, 2022: 403). Pada jalur *grootte postweg* ini 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 (Nawiyanto, 2022: 408). Gedung ini merupakan tempat berkumpulnya para petinggi-petinggi Belanda dari dalam maupun luar kota. Hal ini menunjukkan bahwa infrastruktur jalan yang

bagus mempermudah para anggota ketika melaksanakan perkumpulan, sehingga interaksi sosial menjadi lebih baik. Peta ini menunjukkan bangunan-bangunan yang terdapat di sekitar *grootte postweg*.



Gambar 6. Peta Hoofdplaats Kediri tahun 1913
(Sumber: Universiteit Leiden, 1913)

Jembatan Lama membawa manfaat yang sangat menguntungkan bagi Pemerintah Hindia Belanda. 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 (Nawiyanto, 2022: 17). Hal tersebut merupakan salah satu perkembangan kendaraan darat yang masuk di Kediri.

Simpulan

Kediri memiliki wilayah yang dilewati oleh Sungai Brantas, sehingga wilayahnya terbagi menjadi barat dan timur. Untuk menghubungkan dua wilayah tersebut diperlukan sebuah jembatan yang dapat mempermudah transportasi. Infrastruktur jalan maupun jembatan sangat diperlukan untuk mempermudah transportasi. Infrastruktur yang memadai akan memberikan banyak manfaat terhadap perkembangan dan perekonomian. Oleh karena itu, Pemerintah Hindia Belanda membangun Jembatan Lama di Kediri yang mulai beroperasi pada tahun 1869. Jembatan Lama dibangun sebagai penhubung jalan pos jalur Surabaya dan Madiun. Jembatan Lama merupakan salah satu fasilitas yang dibangun oleh Pemerintah Hindia Belanda untuk kelancaran transportasi, komunikasi, dan distribusi perdagangan. Jembatan Lama juga digunakan sebagai jalur militer untuk pertahanan dan keamanan. Adanya jembatan membuat penyeberangan semakin lancar. Jembatan Lama merupakan salah satu bentuk modernisasi Belanda yang ada di Kediri.

Referensi

Arsip

- Bleeker, Dr. P. (1850). "Fragmenten Eener Reis over Java".
 "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>.
 Inventaris van Het Archief van Het Ministerie van Koloniën, 1814-1849.
 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.

"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.

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 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.

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, Putri 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.

Wall, Pembesian Breast. 2008. "Analisis Penulangan Abutment Pada Pembangunan Jembatan Sungai Kusan (Alam Roh 17) Kecamatan Aranio Kabupaten Banjar." 1-14.

Wawancara

Wawancara dengan Imam Mubarak, 5 November 2022.

Wawancara dengan Novi Bahrul Munif, 12 Januari 2023.

Wawancara dengan Sigit Widiatmoko, 5 Juni 2023.