



**JALUR TREM RAMBIPUJI-BALUNG-PUGER:
PENGHUBUNG SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT
DI KABUPATEN JEMBER TAHUN 1913-1930**

SKRIPSI

Oleh

EDY PRANOTO

NIM 150110301025

**PROGRAM STUDI ILMU SEJARAH
FAKULTAS ILMU BUDAYA
UNIVERSITAS JEMBER**

2019



**JALUR TREM RAMBIPUJI-BALUNG-PUGER:
PENGHUBUNG SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT
DI KABUPATEN JEMBER TAHUN 1913-1930**

SKRIPSI

Diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat
untuk menyelesaikan studi pada Program Studi Sejarah (S1) dan
mencapai gelar Sarjana Humaniora

Oleh

EDY PRANOTO

NIM 150110301025

**PROGRAM STUDI ILMU SEJARAH
FAKULTAS ILMU BUDAYA
UNIVERSITAS JEMBER**

2019

MOTTO

“ Jika kamu tidak dapat menahan lelahnya belajar, maka kamu harus menanggung perihnya kebodohan ”

(Imam Syafii)



PERSEMBAHAN

Skripsi ini penulis persembahkan untuk:

1. Ayah Almarhum Sodik Nuryono dan Ibu Sumiati Anggraini.
2. Kawan-kawan Pengurus Badan Keluarga Mahasiswa Sejarah periode 2016-2017 dan 2017-2018.
3. Kawan-kawan Sejarah angkatan 2015.
4. Almamater Universitas Jember.



PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Edy Pranoto

NIM : 150110301025

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang berjudul: Jalur Trem Rambipuji-Balung-Puger: Penghubung Sosial Ekonomi Masyarakat di Kabupaten Jember Tahun 1913-1930 adalah benar-benar hasil karya sendiri, kecuali jika dalam pengutipan substansi yang disebutkan sumbernya, dan belum pernah diajukan pada institusi manapun, serta bukan karya jiplakan. Saya bertanggungjawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa adanya tekanan dan paksaan dari pihak manapun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata di kemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 7 Oktober 2019
Yang Menyatakan

Edy Pranoto
NIM 150110301025

PERSETUJUAN

Skripsi berjudul “Jalur Trem Rambipuji-Balung-Puger: Penghubung Sosial Ekonomi Masyarakat di Kabupaten Jember Tahun 1913-1930” telah disetujui oleh pembimbing untuk diujikan:

Dosen Pembimbing 1,

Dosen Pembimbing 2,

Dr. Tri Chandra Aprianto, M.Hum
NIP. 197304262003121001

Drs. I. G. Krisnadi, M.Hum
NIP. 196202281989021001

PENGESAHAN

Skripsi berjudul “Jalur Trem Rambipuji-Balung-Puger: Penghubung Sosial Ekonomi Masyarakat di Kabupaten Jember Tahun 1913-1930” telah diuji dan disahkan oleh Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Jember pada :

hari,tanggal : Senin, 7 Oktober 2019

tempat : Fakultas Ilmu Budaya Universitas Jember

Ketua

Sekretaris

Dr. Tri Chandra Aprianto, M.Hum
NIP. 197304262003121001

Drs. I. G. Krisnadi, M.Hum
NIP. 196202281989021001

Anggota 1

Anggota 2

Prof. Nawiyanto, M.A., Ph.D
NIP. 196612211992011001

Dr. Retno Winarni, M.Hum
NIP. 195906281987022001

Mengesahkan,

Dekan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Jember

Prof. Dr. Akhmad Sofyan, M.Hum
NIP. 196805161992011001

PRAKATA

Puji syukur saya panjatkan kepada Allah SWT, karena atas berkat, rahmat dan ridho-Nya, skripsi yang berjudul Jalur Trem Rambipuji-Balung-Puger: Penghubung Sosial Ekonomi Masyarakat di Kabupaten Jember Tahun 1913-1930 ini dapat selesai dengan lancar. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Humaniora Program Studi Ilmu Sejarah, pada Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Jember. Saya menyadari bahwa terdapat banyak pihak yang memberikan bantuan dan bimbingan sejak masa perkuliahan hingga selesainya penulisan skripsi ini.

Ucapan terima kasih yang tidak terhingga saya haturkan kepada pihak-pihak yang membantu proses penyelesaian skripsi ini baik secara langsung maupun tidak langsung. Terima kasih saya berikan kepada Universitas Jember dan Fakultas Ilmu Budaya yang memberikan kesempatan kepada saya untuk mengikuti kegiatan perkuliahan di Program Studi Ilmu Sejarah. Oleh karena itu dengan kerendahan hati penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Prof. Dr. Akhmad Sofyan, M.Hum., Dekan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Jember,
2. Prof. Drs. Nawiyanto, M.A., Ph.D., Ketua Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya Universitas Jember,
3. Dr. Tri Chandra Aprianto, S.S., M.Hum., sebagai Dosen Pembimbing 1 yang penuh kesabaran mengarahkan, membimbing, memotivasi, dan meluangkan waktu, pikiran serta perhatian dalam penulisan skripsi ini,
4. Drs. I G Krisnadi M.Hum., sebagai Dosen Pembimbing 2 yang selalu memberikan banyak motivasi dan meluangkan waktu dalam penulisan skripsi ini,
5. Dr. Sri Ana Handayani M.Si., sebagai Dosen Pembimbing Akademik yang selalu memberi motivasi dan membimbing penulis selama masa studi,
6. Dr. Retno Winarni M.Hum., sebagai Dosen Penguji 2 yang telah mengarahkan dan memotivasi dalam penulisan skripsi ini,

7. Bapak ibu dosen Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Jember, terima kasih atas ilmu yang diberikan kepada penulis selama menempuh studi,
8. Pak Heru dan seluruh karyawan dan staf Fakultas Ilmu Budaya Universitas Jember, atas segala bantuan, informasi dan pelayanan selama ini,
9. Mas Ramadoni, Mbak Nur Lailatus, Dek Rosi, Dek Arin dan Dek Jono,
10. Aulia, Fadil, Robby, Arina, Winda, Diana, Mega, Via, Fitri, Sulton, Firman, Echa, Fauzi, Eno, Gregorius, Resky, Miki, Ayuk, Kholifa, Lia dan teman-teman angkatan 2015 Program Studi Ilmu Sejarah,
11. Pengurus Badan Keluarga Mahasiswa Sejarah (BKMS) 2017-2018 dan 2018-2019 selama penulis berproses,
12. Komunitas IWJ (Info Warga Jember) terutama Chapter KAPAS, Komunitas ARP BELNEG, Yayasan Untukmu Si Kecil dan Klub Boemi Poeger,
13. Semua pihak yang tidak penulis sebutkan satu persatu, yang telah memberikan dukungan, semangat, kesempatan berdiskusi yang sangat membantu dalam penyusunan skripsi ini.

Untuk kesempurnaan karya ini penulis berharap dan membuka ruang seluas-luasnya terhadap kritik dan saran dari semua pihak. Semoga skripsi ini bermanfaat.

Jember, 7 Oktober 2019
Penulis

Edy Pranoto
NIM. 150110301025

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
MOTTO	ii
PERSEMBAHAN	iii
PERNYATAAN	iv
PERSETUJUAN	v
PENGESAHAN	vi
PRAKATA	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR SINGKATAN	xi
DAFTAR ISTILAH	xii
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
ABSTRAK	xvii
ABSTRACT	xviii
RINGKASAN	xix
SUMMARY	xxii
BAB 1 PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	9
1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian	9
1.3.1 Tujuan Penelitian	9
1.3.2 Manfaat Penelitian	9
1.4 Ruang Lingkup	10
1.5 Tinjauan Pustaka	12
1.6 Pendekatan dan Kerangka Teori	14
1.7 Metode penelitian	16
1.8 Sistematika Penulisan	18
BAB 2 LATAR BELAKANG PEMBANGUNAN JALUR	

TREM RAMBIPUJI-BALUNG-PUGER	
2.1 Kondisi Geografi Jember	20
2.2 Kondisi Demografi Jember	25
2.3 Potensi Ekonomi	30
2.4 Kebutuhan Transportasi Kereta Api	34
BAB 3 PENGOPERASIAN JALUR TREM	
3.1 Perencanaan dan Pembangunan Jalur Trem	41
3.2 Peresmian Jalur Rambipuji-Puger	52
3.3 Pengoperasian Jalur Trem	60
3.4 Dampak Pengoperasian Jalur Trem	81
3.4.1 Aspek Sosial	82
3.4.2 Migrasi	83
3.4.3 Ekonomi	87
BAB 4 KESIMPULAN	90
DAFTAR ACUAN	93
LAMPIRAN	101

DAFTAR SINGKATAN

BNO	: <i>Besoeki Na Oogst</i>
BOW	: <i>Burgerlijke Openbare Werken</i>
HVA	: <i>Handels Vereeniging Amsterdam</i>
KSM	: <i>Kediri Stoomtram Maatschappij</i>
LMOD	: <i>Lanbouw Maatschappij Oud Djember</i>
NISM	: <i>Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij</i>
NV	: <i>Naamlooze Venootschap</i>
OJS	: <i>Oost-Java Stoomtram Maatschappij</i>
PbSM	: <i>Probolinggo Stoomtram Maatschappij</i>
PsSM	: <i>Pasoeroean Stoomtram Maatschappij</i>
SdSM	: <i>Serajoedal Stoomtram Maatschappij</i>
SS	: <i>Staatsspoorwegen</i>

DAFTAR ISTILAH

- Afdeeling* : Secara kebahasaan (Belanda) artinya bagian. Dalam konteks ini yaitu wilayah administratif pada era kolonial Hindia Belanda setingkat kabupaten yang dikepalai asisten residen.
- Besluit* : Surat Keputusan.
- Breedspoor* : Ukuran lebar sepur 1.435 mm.
- Cultuurstelsel* : Secara kebahasaan (Belanda) artinya sistem budidaya tanam dalam pertanian, akan tetapi dalam perspektif sejarah Indonesia sering diartikan Sistem Tanam Paksa. Kebijakan ini mulai pada 1830 di bawah pemerintahan Gubernur Jenderal Johannes van den Bosch.
- Distrik* : Daerah bagian dari kabupaten yang pemerintahannya dipimpin oleh wedana.
- Ekspor* : Pengiriman barang dagangan keluar negeri.
- Emplasemen* : Wilayah di stasiun atau halte, tempatnya di antara satu wesel (percabangan rel) penghabisan hingga ke wesel penghabisan (wesel terakhir) yang lain. Pada konteks kereta api lori tebu, ini adalah tempat bongkar muat tebu di dekat pabrik gula.
- Erfpacht* : Suatu hak pengelolaan dan pemanfaatan tanah dalam hukum negara era kolonial Hindia Belanda yang diberikan oleh pemerintah kepada suatu badan usaha perkebunan selama 75 tahun.
- Etnis* : Bertalian dengan kelompok sosial dalam sistem sosial atau kebudayaan yang mempunyai arti atau kedudukan tertentu karena keturunan, adat, agama, bahasa, dsb.
- Imigran* : Orang yang datang dari negara lain dan tinggal menetap di suatu negara.
- Impor* : Pemasukan barang dan sebagainya dari luar negeri.
- Java Oosthoek* : Wilayah pojok timur Jawa yang terdiri dari Karesidenan Pasuruan dan Karesidenan Besuki.
- Karesidenan* : Wilayah administrasi masa kolonial Hindia Belanda yang dikepalai seorang residen.
- Kereta Api* : Lokomotif yang dirangkaikan dengan kereta (gerbong pengangkut penumpang dan gerbong pengangkut barang). Pada masa kolonial umumnya jalur kereta api berjalan pada rel dengan lebar sepur 1.067 mm (milik SS atau perusahaan kereta api lainnya) atau lebar sepur besar

- 1.435mm (milik NISM).
- Lebar Sepur : Lebar bagian dalam antara dua batang rel. Lebar sepur normal di Hindia Belanda adalah 1.067 mm.
- Migrasi : Perpendahan penduduk dari suatu tempat (negara dan sebagainya) ke tempat (negara dan sebagainya) lain untuk menetap.
- Nomaalspoor* : Ukuran lebar sepur 750 mm.
- Oosterlijnen* : Wilayah eksploitasi/operasi *Staatsspoorwegen* dari Surakarta ke timur hingga Banyuwangi.
- Regentschap* : Secara kebahasaan (Belanda) artinya kabupaten. Wilayah administratif pada masa pemerintahan kolonial Hindia Belanda kabupaten (*Regentschap*) yang diatur oleh bupati (*regent*).
- Smalspoor* : Ukuran lebar sepur 750 mm atau 600 mm.
- Staatsblad* : Lembar negara era kolonial Hindia Belanda.
- Trem : Kereta api ringan dengan kecepatan yang rendah dan jaringan rel kecil. Umumnya berjalan pada rel dengan lebar sepur normal 1.067 mm atau lebar sepur kecil 600 mm.
- Wedana : Merupakan kepala distrik dalam struktur birokrasi pemerintahan pribumi.

DAFTAR TABEL

Nomor	Judul Tabel	Halaman
Tabel 2.1	Keadaan Distrik di <i>Afdeeling</i> Bondowoso tahun 1845	26
Tabel 2.2	Jumlah Orang Madura dan Jawa di <i>Afdeeling</i> Jember Pada Tahun 1870-an	28
Tabel 3.1	Daftar Pemberhentian Trem Rambipuji-Puger dengan lintas cabang	61
Tabel 3.2	Hasil Pendapatan Trem Jalur Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu 1914	62
Tabel 3.3	Hasil Pendapatan Trem Jalur Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu 1915	67
Tabel 3.4	Hasil Pendapatan Jalur Timur 1916	68
Tabel 3.5	Hasil Pendapatan Trem Jalur Rambipuji - Puger dengan Lintas Cabang Balung-Ambulu 1913 -1916	69
Tabel 3.6	Hasil Pendapatan Jalur Timur 1917	70
Tabel 3.7	Komposisi Penduduk di <i>Afdeeling</i> Jember pada 1920	84
Tabel 3.8	Komposisi Penduduk di Regentschap Jember pada 1930	85

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Judul Gambar	Halaman
Gambar 2.1	Gerobak di Puger	40
Gambar 3.1	Peta jalur kereta api di Jawa Timur tahun 1899	42
Gambar 3.2	Halte Rambipuji	43
Gambar 3.3	Jalur trem Rambipuji-Puger dan Balung-Ambulu, peta tahun 1922	54
Gambar 3.4	Kereta uap pada titik pemberangkatan	55
Gambar 3.5	Mevr. Weyerman dan Residen Bosman beserta tam undangan di bawah pohon beringin di alun- alun Puger	56
Gambar 3.6	Kompetisi Ojung	58
Gambar 3.7	Balapan Mobil	59
Gambar 3.8	Emplasemen smalspoor Puger (jalur timur) 1912	65
Gambar 3.9	Jalur Trem uap di sepanjang jalan menuju Puger, Jawa Timur (1927-1929)	66
Gambar 3.10	Jalur kereta api dan trem di wilayah selatan Jember dan Lumajang	78
Gambar 3.11	Peta hasil keseluruhan pembangunan jalur kereta api di pojok timur Jawa	81

DAFTAR LAMPIRAN

Nomor	Judul Lampiran	Halaman
Lampiran A	Peta administrasi Pulau Jawa dan Pembangunan jalur kereta api tahun 1933	101
Lampiran B	<i>Staatsblad van Nederlandsch-Indie</i> 1911	102
Lampiran C	Weekblad Voor Indie pada 1 Juni 1913 mengenai Peresmian Jalur Trem Rambipuji-Puger	104
Lampiran D	Tarif Penumpang dan Bagasi Jalur Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu 1923	105
Lampiran E	Angkutam Barang Jalur Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu 1923	106
Lampiran F	Indikator jarak dalam tarif kilometer 1923	107
Lampiran G	Bekas Stasiun Balung pada 10 September 2019	108
Lampiran H	Bekas Jembatan Trem di Balung Lor pada 10 September 2019	109
Lampiran I	Bekas Pondasi Jembatan Trem di Pecoro, Rambipuji pada 10 September 2019	111

ABSTRAK

Skripsi ini mengkaji tentang jalur trem Rambipuji-Balung-Puger periode 1913 sampai 1930. Jalur ini merupakan penghubung sosial ekonomi masyarakat di Kabupaten Jember sejak diresmikan tahun 1913 hingga mengalami krisis ekonomi dunia yang berdampak pada transportasi trem di Hindia Belanda serta persaingan dengan transportasi darat lain tahun 1930. Permasalahan yang dikaji dalam skripsi ini mengenai latar belakang dilaksanakan pembangunan jalur trem Rambipuji-Balung-Puger, pengoperasian jalur trem Rambipuji-Balung-Puger dan pengaruh yang ditimbulkan dari pembangunan dan pengoperasian jalur trem Rambipuji-Balung-Puger terhadap masyarakat sekitar. Metode penelitian yang digunakan adalah metode sejarah yaitu heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi. Skripsi ini menggunakan pendekatan sosiologi ekonomi. Berdasarkan hasil penelitian ditemukan latar belakang pembangunan jalur trem Rambipuji-Balung-Puger karena keinginan pihak swasta untuk mengurangi biaya pengiriman hasil perkebunan dan pihak Pemerintah Hindia-Belanda yang ingin melepas wilayah Jember Selatan dari wilayah yang terisolir. Jalur trem ini beroperasi mengangkut hasil pertanian, perikanan dan perkebunan dari pedalaman Jember menuju jalur kereta api Klakah-Panarukan yang merupakan jalur utama. Jalur trem ini berpengaruh dalam sosial ekonomi masyarakat di sekitar jalur trem. Pengaruh sosial dari jalur trem yaitu dari status sosial dan migrasi. Pengaruh ekonomi dari jalur trem yaitu biaya perpindahan barang dan penumpang yang lebih murah daripada Cikar dan Pedati. Jalur trem Rambipuji-Balung-Puger merupakan faktor penting perubahan sosial dan ekonomi di wilayah Jember Selatan.

Kata kunci: staatsspoorwegen, infrastruktur, trem, sosial ekonomi, perubahan sosial ekonomi

ABSTRACT

This study examines the Rambipuji-Balung-Puger tramway from 1913 to 1930. This path was a social economic link in the Jember Regency since its 1913 inauguration in 1913 until the world economic crisis that affected the transportation of trams in the Dutch East Indies and competition with other land transportation in 1930. The research problems examined in this study are the background of the construction of the Rambipuji-Balung-Puger tramway, the operation of the Rambipuji-Balung-Puger tramway and the effects arising from the construction and operation of the Rambipuji-Balung-Puger tramway on the surrounding community. The research method used is a historical method, namely heuristics, criticism, interpretation, and historiography. The study uses the approach of economic sociology. The results of the study indicate that the background of the construction of the Rambipuji-Balung-Puger tramline due to the desire of the private sector to reduce the cost of transporting plantation products and the Dutch East Indies Government wishing to open up the South Jember region from its isolation. The tramline operated to transport agricultural, fishery and plantation products from the interior of Jember to the Klakah-Panarukan railroad, which formed the main line. This tramline had an effect on the socioeconomic community around the tramway. The social influence of tramline was on social status and migration. The economic effects of the tramway included the cost of moving goods and passengers cheaper than animal-drawn carts (*cikar* and *pedati*). The Rambipuji-Balung-Puger tramway brought important social and economic change in the South Jember region.

Keywords: staatspoorwegen, infrastructure, tramline, socioeconomic impact, socioeconomic change

RINGKASAN

Jalur Trem Rambipuji-Balung-Puger: Penghubung Sosial Ekonomi Masyarakat Di Kabupaten Jember Tahun 1913-1930

Edy Pranoto, 150110301025, 2019, Program Studi Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Jember.

Transportasi kereta api merupakan sarana transportasi yang diciptakan dan digunakan oleh manusia sebagai alat perpindahan dari satu tempat ke tempat yang lain. Munculnya kereta api sebagai sarana transportasi berkaitan erat dengan upaya manusia untuk memenuhi kebutuhan hidup dan mengatasi kesulitan yang dihadapinya. Kereta api digunakan sebagai angkutan umum pada 1829 di Eropa. Kereta api pertama milik *Staatsspoorwegen* di Jawa Timur digunakan sebagai transportasi umum, baik orang maupun barang sejak 20 Juli 1879. Kereta api pertama ini melintasi Surabaya-Pasuruan-Malang. Kemudian berlanjut pembangunan Jalur Pasuruan-Probolinggo yang diresmikan pada 3 Mei 1884. Setelah itu mulai dibangun jalur kereta api Probolinggo-Panarukan pada 1893. Pembangun jalur kereta api tersebut merupakan jalur utama atau primer. Salah satu tujuan utama pembangunan jalur kereta api adalah untuk memperlancar pengiriman produk-produk perkebunan dari pusat perkebunan yakni dari daerah Bondowoso dan Jember ke daerah Panarukan. Setelah pembangunan jalur utama, perhatian mereka mulai fokus pada membangun jalur sekunder. Jalur sekunder ini yaitu jalur trem Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu diresmikan pada 2 Mei 1913. Jalur ini mulai digunakan sebagai alat transportasi umum orang maupun barang tepatnya pada 3 Mei 1913.

Tujuan dalam penelitian ini yaitu: (1) untuk menganalisis faktor-faktor yang melatarbelakangi pembangunan jalur trem Rambipuji-Balung-Puger; (2) Untuk mengkaji lebih dalam mengenai pengoperasian jalur trem Rambipuji-Balung-Puger terhadap kehidupan masyarakat setempat dari 1913-1930; (3) Untuk mengungkapkan pengaruh yang ditimbulkan dari pembangunan dan pengoperasian jalur trem Rambipuji-Balung-Puger terhadap masyarakat sekitar. Manfaat teoritis yang peneliti harapkan adalah (1) Kajian ini dapat menjadi bahan

referensi peneliti lain berkaitan dengan sejarah kereta api di Indonesia; dan (2) Menambah pengetahuan mengenai kondisi lingkungan sosial dan ekonomi masyarakat sekitar jalur trem Rambipuji-Balung-Puger.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode sejarah yaitu heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi. peneliti juga menggunakan pendekatan sosiologi ekonomi. Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan sekunder yang diperoleh dari Museum Boemi Poeger; Badan Perpustakaan dan Arsip Daerah (BPAD) Jawa Timur; Perpustakaan Daerah Jember; Perpustakaan Universitas Jember; Perpustakaan Fakultas Ilmu Budaya; Laboratorium Sejarah FIB UNEJ; koleksi buku pribadi dan online.

Hasil penelitian ini sebagai berikut: latar belakang pembangunan jalur trem Rambipuji-Balung-Puger karena keinginan pihak swasta untuk mengurangi biaya pengiriman hasil perkebunan dan pihak Pemerintah Hindia Belanda yang ingin melepas wilayah Jember Selatan dari wilayah yang terisolir. Jalur trem ini beroperasi mengangkut hasil pertanian, perikanan dan perkebunan dari pedalaman Jember menuju jalur kereta api Klakah-Panarukan yang merupakan jalur utama. Jalur trem ini berpengaruh dalam sosial ekonomi masyarakat di sekitar jalur trem. Pengaruh sosial dari jalur trem yaitu dari status sosial dan migrasi. Pengaruh ekonomi dari jalur trem yaitu biaya perpindahan barang dan penumpang yang lebih murah daripada Cikar dan Pedati. Jalur trem Rambipuji-Balung-Puger merupakan faktor penting perubahan sosial dan ekonomi di wilayah Jember Selatan.

Simpulan dibukanya jalur trem dari Rambipuji ke Puger pada 1913, bertujuan untuk memodernisasi sistem transportasi; pengangkutan secara massal sekaligus cepat dan untuk membuka daerah pedalaman. Transportasi trem juga membuka daerah pedalaman Jember Selatan untuk pengangkutan hasil pekebunan; pertanian dan perikanan pedalaman menuju ke pelabuhan, oleh karena itu pembangunan jaringan trem dilakukan dari Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu yang dilakukan oleh *Staatsspoorwegen*. Pembangunan sekaligus membuka daerah Jember sampai ke pedalaman. Dibukanya jalur trem juga berdampak pada perubahan kondisi sosial ekonomi masyarakat yang dilewatinya, utamanya bagi

pedagang dan pengguna jasa angkutan. Selain itu, dampak lain yaitu transportasi trem Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu memberikan kontribusi yang sangat besar bagi sosial ekonomi masyarakat.



SUMMARY

Rambipuji-Balung-Puger Tramway: The Socio-Economic Liaison Community in Jember Regency, 1913-1930

Edy Pranoto, 150110301025, 2019, Historical Studies Program, Faculty of Cultural Sciences, University of Jember.

Railroad transportation is a means of transportation created and used by humans as a means of moving from one place to another. The emergence of the train as a means of transportation is closely related to human efforts to meet the needs of life and overcome the difficulties they face. The train was used as public transportation in 1829 in Europe. The first train owned by Staatsspoorwegen in East Java was used as public transportation, both people and goods since July 20, 1879. The first train passed through Surabaya-Pasuruan-Malang. Then the development of the Pasuruan-Probolinggo Line was inaugurated on May 3, 1884. After that the Probolinggo-Panarukan railroad was built in 1893. The construction of the railway line was the main or primary line. One of the main objectives of the construction of the railway line is to facilitate the delivery of plantation products from the plantation center, from Bondowoso and Jember to Panarukan. After the construction of the main lane, their attention began to focus on building the secondary lane. This secondary line, the Rambipuji-Balung-Puger / Ambulu tramway, was inaugurated on May 2, 1913. This line began to be used as a means of public transportation of people and goods, precisely on May 3, 1913.

The objectives in this study are: (1) to analyze the factors underlying the construction of the Rambipuji-Balung-Puger tram line; (2) To examine more deeply the operation of the Rambipuji-Balung-Puger tram line on the lives of the local people from 1913-1930; (3) To reveal the influence arising from the construction and operation of the Rambipuji-Balung-Puger tram line on the surrounding community. The theoretical benefits that researchers expect are (1) This study can be a reference material for other researchers relating to the history of railways in Indonesia; and (2) Increasing knowledge about the social and

economic environmental conditions of the community around the Rambipuji-Balung-Puger tramway.

The research method used is the historical method, namely heuristics, criticism, interpretation, and historiography. researchers also use an economic sociology approach. Data sources used in this study are primary and secondary data obtained from the Boemi Poeger Museum; East Java Regional Library and Archives Agency (BPAD); Jember Regional Library; Jember University Library; Library of the Faculty of Cultural Sciences; FIB UNEJ History Laboratory; personal and online book collection.

The results of this study are as follows: the background of the construction of the Rambipuji-Balung-Puger tram line due to the desire of the private sector to reduce the cost of shipping plantation products and the Dutch East Indies Government wishing to release the South Jember region from the isolated area. The tram line operates to transport agricultural, fishery and plantation products from the interior of Jember to the Klakah-Panarukan railroad, which is the main line. This tramway has an effect on the socioeconomic community around the tramway. The social influence of tram lines is from social status and migration. The economic effect of the tramway is the cost of moving goods and passengers cheaper than Cikar and Pedati. The Rambipuji-Balung-Puger tramway is an important social and economic change factor in the South Jember region.

The conclusion was the opening of the tramway from Rambipuji to Puger in 1913, aimed at modernizing the transportation system; mass transportation as well as fast and to open inland areas. Tram transportation also opens the interior of South Jember to transport plantation products; agriculture and inland fisheries headed to the port, therefore the construction of the tram network was carried out from Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu which was carried out by Staatsspoorwegen. Development as well as opening the Jember area to the interior. The opening of the tram line also has an impact on changes in the socio-economic conditions of the people it passes, especially for traders and users of transportation services. In addition, another impact is that the Rambipuji-Balung-

Puger/Ambulu tram transportation provides a very large contribution to the socio-economic community.



BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi adalah wahana yang digunakan manusia atau barang untuk berpindah dari satu tempat ketempat yang lain, sekaligus berguna untuk memudahkan manusia melakukan aktivitas sehari-hari. Transportasi terdapat dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan dan secara fisik mengubah tempat barang dan/atau penumpang dari tempat satu ke tempat lain. Perkembangan istilah transportasi merupakan usaha memindahkan, mengerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.¹

Aktivitas pemindahan barang atau manusia dapat dilakukan menggunakan alat transportasi. Pada awalnya alat transportasi menggunakan tenaga hewan seperti: kuda, keledai dan unta hal itu berlangsung sebelum tahun 1800. Alat transportasi dalam kuantitas kapasitas barang yang besar menggunakan gerobak yang ditarik oleh hewan-hewan tersebut. Sementara untuk transportasi di kawasan perairan menggunakan rakit, sampan, perahu dan perahu layar.²

¹ Kata transportasi berasal dari bahasa latin yaitu *transportare*. *Trans* berarti mengangkat atau membawa sesuatu dari satu tempat ke tempat yang lain. Ardiyansah, *Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori* (Jakarta Pusat: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama, 2015), hlm. 1.

² Nurudin Fitroh, “Perananan Kereta Api di Jawa Timur dalam Pengangkutan Hasil Perkebunan ke Surabaya Tahun 1878-1930”, dalam *Jurnal Avatara*, Vol.III No.3, 2015, hlm. 462.

Revolusi Industri pada 1750-1850 menjadi titik tolak terjadinya perubahan besar diberbagai bidang, seperti bidang pertanian, manufaktur, pertambangan, teknologi tak terkecuali bidang transportasi. Revolusi industri merupakan titik balik dalam sejarah dunia, hampir seluruh aspek kehidupan dipengaruhi oleh revolusi industri. Salah satu penemuan yang cukup berpengaruh adalah penemuan mesin uap oleh James Watt pada 1765. Penemuan mesin uap inilah berkembang berbagai transportasi modern seperti kapal uap dan kereta api.³

Richard Trevithick ialah seorang insinyur tambang dari Inggris mengembangkan penemuan mesin uap dari James Watt sebuah lokomotif uap pertama di dunia. Pada 1802 ia memperoleh hak paten untuk penemuannya. Pada 1825 George Stephenson berhasil mendemonstrasikan jalur kereta api Stockton-Darlington (California). Pada 1829 Stephenson dan anaknya membuat lokomotif yang diberi nama Rocket. Lokomotif ini memiliki berat 4 ton, kekuatannya 20 tenaga kuda dan kecepatan 15 mil/jam. Lokomotif ini perintis kemajuan perkeretaapian di dunia.⁴

Kebutuhan transportasi kereta api pada masa Hindia Belanda tidak hanya untuk jalur angkut masyarakat, tapi juga untuk angkutan hasil perikanan, pertanian dan perkebunan. Bahkan proses pengangkutan hasil perikanan, pertanian dan perkebunan dari distrik yang berada di pedalaman menuju ke kota pelabuhan membutuhkan waktu yang lama. Selain dari segi waktu juga mempengaruhi kualitas barang karena terlalu lama di gudang serta di perjalanan. jalan yang masih tanah serta berbatu mengakibatkan perjalanan yang ditempuh lama.

Gubernur Jenderal Daendels yang berkuasa pada 1808-1811 membentuk proyek *De Groote Post Weg* (Jalan Raya Pos). Proyek ini merupakan jaringan jalan raya pertama di Jawa yang menghubungkan antara Anyer dan Panarukan

³ *Ibid*, hlm. 462.

⁴ Jalur Stockton-Darlington merupakan jalur kereta api pertama di dunia yang di buka untuk umum. Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia* Jilid I (Bandung: CV. Angkasa,1997), hlm. 31.

dibangun.⁵ Pembangunan ini pada dasarnya sebagai sarana pengangkutan hasil perkebunan dan pertanian untuk kepentingan ekonomi, sehingga memudahkan mengangkut hasil perkebunan.

Alat yang digunakan untuk mengangkut bahan hasil perikanan, perkebunan dan pertanian sebelum dibukanya jalur kereta api masih sederhana. Pada awalnya sebelum diberlakukan tanam paksa manusia masih menggunakan sarana transportasi yang sederhana dan dapat memuat barang hasil pertanian yang tidak banyak. Sarana transportasi yang digunakan diantaranya cikar (gerobak kuda) dan pedati (gerobak sapi).⁶ Pada abad ke-19 kebutuhan akan sarana transportasi semakin meningkat setelah diberlakukannya *Agrarische Wet* (Undang-Undang Agraria) pada 1870. Terdapat komoditi baru yaitu tebu, kopi, tembakau, teh, karet dan nila yang diangkut dan memerlukan kapasitas besar. Oleh karena itu, Pemerintah Hindia Belanda pada abad ke-19 mulai menerapkan kebijakan liberal membangun infrastruktur transportasi. Kebijakan tersebut dilakukan dengan penuh perhitungan dalam rangka penataan dan pembagian wilayah. Guna memudahkan penataan dan pembagian wilayah, Pemerintah Hindia Belanda mengembangkan sarana transportasi massal yaitu kereta api.⁷

Jalur kereta api di Jawa Timur mulai mengalami perkembangan pada bulan November 1871, ketika Menteri Urusan Jajahan Belanda, Mr. P. P. Van Bosse mengajukan rencana undang-undang yang bertujuan untuk membangun jalan rel di Jawa Timur. Jalur kereta api pertama yang dikerjakan adalah jalur Surabaya-Pasuruan-Malang. Jalur ini selesai dibangun pada 20 Juli 1879.⁸ Jalur ini merupakan jalur kereta api milik *Staatsspoorwegen*. Kemudian berlanjut pembangunan Jalur kereta api Pasuruan-Probolinggo yang diresmikan pada 3 Mei

⁵ Agus Mulyana, *Sejarah Kereta Api di Priangan* (Yogyakarta: Ombak, 2017), hlm. 1.

⁶ S. Nawiyanto, *Agricultural Development in Frontier Region of Java: Besuki, 1870-Early 1990s* (Yogyakarta: Galang Press, 2003), hlm. 55.

⁷ Agus Mulyana, *Loc.cit.*

⁸ Tim Telaga Bakti Nusantara, *op.cit.*, hlm. 62.

1884. Setelah itu mulai dibangun Jalur kereta api Probolinggo-Panarukan pada 1893.⁹ Pembangun jalur-jalur tersebut merupakan jalur utama atau primer.

Setelah pembangunan jalur utama, perhatian *Staatspoorwegen* mulai fokus pada pembangunan jalur sekunder. Salah satu pembangunannya yakni jalur Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu. Jalur Rambipuji-Balung-Puger ialah cabang dari jalur utama *Staatspoorwegen* (SS) jalur kereta api Probolinggo-Panarukan merupakan jalur sekunder.¹⁰ Jalur sekunder Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu merupakan jalur trem. Trem adalah jenis kereta api ringan yang umumnya memiliki jalur yang bersebelahan dengan jalan raya. Perusahaan swasta di Hindia Belanda banyak yang membangun jalur trem seperti *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* (SDSM), *Kediri Stoomtram Maatschappij* (KSM), *Pasoeroean Stoomtram Maatschappij* (PsSM), *Probolinggo Stoomtram Maatschappij* (PbSM), dan lain-lain. Jalur trem Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu sebagai cabang jalur kereta api Probolinggo-Panarukan merupakan milik *Staatspoorwegen*.¹¹

Jalur trem Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu berada di Wilayah Distrik Jember dan Jember Selatan (Distrik Puger). Pada 1883 didasarkan pada *Besluit* Gubernur Jendral Hindia Belanda 9 Januari 1883 no. 9 wilayah Jember Selatan merupakan bagian dari *Afdeeling* Jember.¹² *Afdeeling* adalah wilayah administratif pada masa pemerintahan Hindia Belanda setingkat Kabupaten yang dikepalai Asisten Residen dan pemerintahan pribumi diatur oleh Patih. *Afdeeling* Jember terdiri atas empat distrik yaitu Distrik Sukokerto, Distrik Jember, Distrik Tanggul,

⁹ Ramadoni Wahyu Kanda Permana, "Penghubung Sosial Ekonomi Pelabuhan-Pedalaman Pojok Timur Jawa (Jawa Oosthoek): Jalur Kereta Api Probolinggo-Jember 1893-1929", *Skripsi* pada Universitas Indonesia, Depok, 2017, hlm. 52.

¹⁰ S. Nawiyanto, *op.cit.*, hlm. 63.

¹¹ Imam Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992* (Bandung: Yayasan Pusaka, 1992), hlm. 17 dan Bety Amaliya Wardani, "Nasionalisasi Perusahaan Oostjava Stoomtram Maatschappij di Surabaya Tahun 1950-1965" *Jurnal Prodi Ilmu Sejarah Vol. 3 No. 4* pada Universitas Negeri Yogyakarta, Yogyakarta, 2018, hlm. 534.

¹² Edy Burhan Arifin, "Emas Hijau di Jember, Asal Usul dan Pengaruh dalam Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat 1860-1880" *Tesis* pada Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 1989, hlm.119.

Distrik Puger. Jalur trem Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu melalui dua distrik¹³ yaitu Distrik Jember dan Distrik Puger.

Distrik Puger yang berada di wilayah Jember Selatan merupakan bagian dari *Afdeeling* Jember. Pemukiman penduduk di Jember bagian selatan berpusat di Puger. Distrik ini memiliki luas 1072 KM². Distrik ini berpusat di Puger Kulon.¹⁴ Letak Distrik Puger berada di muara dua sungai yang bersatu kemudian mengalir ke Samudra Hindia. Sungai tersebut adalah Sungai Besini dan Sungai Bedadung. Pada 1845 penduduk Distrik Puger mencapai 8.929 jiwa lebih rendah dari Distrik Jember sebanyak 9.287 jiwa dan Distrik Sukokerto sebanyak 11.803 jiwa.¹⁵ Pada 1866 Etnis Jawa sebagian besar bermukim di Jember bagian selatan yaitu di daerah: Puger, Wuluhan, Tanggul, dan Rambipuji. Etnis Jawa di daerah ini sebagian berasal dari daerah Jawa Timur yaitu: Ponorogo, Bojonegoro, Tuban, dan Kediri. Selain itu juga ada yang berasal dari daerah Jawa Tengah.

Distrik Puger merupakan wilayah subur dengan sumber daya alam yang beraneka ragam, hamparan alam dataran rendah dan luas terlindung oleh bukit-bukit memadai untuk dibuka menjadi lahan perkebunan bagi Pemerintahan Hindia-Belanda. Pembukaan lahan untuk perkebunan segera menjadi kebijakan baru dari pemerintahan kolonial, dengan memberikan peluang kepada swasta untuk mendirikan perkebunan partikelir di wilayah Jember dan sekitarnya.¹⁶

George Birnie bersama Mr. C. Sandenberg Matthiesen dan van Gennep pada 21 Oktober 1859 mendirikan Perkebunan *NV Landbouw Maatsccappij Oud Djember* (NV. LMOD) bergerak di bidang perkebunan tembakau. Perkebunan

¹³ Distrik adalah daerah bagian dari kabupaten yang pemerintahannya dipimpin oleh wedana. Arin Nanda Rindiani, "Pertumbuhan Penduduk di Jember Tahun 1870-1930", *Skripsi* pada Universitas Jember, Jember, 2017, hlm. xiii.

¹⁴ D. G. Stibbe, *Encyclopedie van Nederlandsch-Indië Tweede Druk* ('s – Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1919), hlm. 430.

¹⁵ Arin Nanda Rindiani, *op.cit.*, hlm. 31.

¹⁶ Tri Chandra Aprianto, "Dekolonisasi Perkebunan di Jember Tahun 1930an–1960an", *Tesis* pada Universitas Indonesia, Depok, 2011, hlm. 11.

NV. LMOD sebagian terletak di Distrik Wuluhan dan Puger.¹⁷ Selain perkebunan NV. LMOD terdapat Perusahaan Perkebunan *NV Cultuur Maatschappij Zuid-Djember*, yang mengusahakan perkebunan tembakau di daerah Puger.¹⁸

Kondisi wilayah Jember Selatan yang subur dengan hamparan alam dataran rendah dan luas. Tanaman padi tumbuh subur sehingga produksi beras dalam jumlah cukup besar. Selain itu di *Afdeeling* Jember sejak tahun 1880-an menjadi penghasil beras terbesar di wilayah karesidenan Besuki.¹⁹ Adapun tempat produksi padi di *Afdeeling* Jember berada di distrik-distrik selatan seperti distrik Wuluhan, Puger dan Tanggul oleh karena itu Jember menjadi pusat kegiatan perdagangan beras.

Kegiatan penanaman tembakau dilakukan setelah lahan ditanami padi. Penanaman padi dianggap tidak merugikan pihak perkebunan tembakau. Perkebunan swasta hanya memanfaatkan tiga sampai empat bulan dalam setiap tahunnya untuk ditanami tembakau, sedangkan waktu sisanya diserahkan kepada petani. Kesempatan petani untuk menanam tanaman *subsistence*. Para petani memperoleh keuntungan ganda yaitu di satu sisi kebutuhan pangan diri dan keluarga tercukupi dan di sisi lain dapat menjual hasil tanamannya itu.

Pada waktu panen para pedagang berdatangan ke desa-desa untuk membeli hasil tanaman *subsistence* para petani. Selanjutnya para pedagang itu menyerahkannya kepada para majikannya yang sebagian besar orang-orang Arab dan Cina. Para majikan itulah yang nantinya menjual beras dan palawija ke Probolinggo, Pasuruan, Surabaya, Rembang dan Madura. Adapun pusat produksi padi di *Afdeeling* Jember berada di distrik-distrik selatan seperti Wuluhan, Puger, Ambulu, dan Tanggul. Terdapat tiga orang keturunan etnis Cina yang menjadi pengusaha penggilingan beras di Distrik Jember dan Wuluhan tahun 1889.²⁰

¹⁷ Edy Burhan Arifin, "Pertumbuhan Kota Jember dan Munculnya Budaya Pandhalungan", dalam *Jurnal Literasi*, Vol. II No.1, 2012, hlm. 33.

¹⁸ Nawiyanto, "Berakhirnya Frontir Pertanian: Kajian Historis Wilayah Besuki, 1870-1970", dalam *Jurnal Masyarakat dan Budaya*, Vol. 14 No.1, 2012, hlm.82.

¹⁹ Edy Burhan Arifin, *op.cit.*, hlm.121.

²⁰ *Ibid.*, hlm. 30-32 dan 122.

Potensi wilayah Jember Selatan mendorong perlunya dibentuk sarana transportasi berupa trem. Jalur trem Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu sebagai jalur penting dalam proses pengambilan hasil perikanan, perkebunan dan pertanian. Selain itu, sebagai sarana mobilitas penduduk untuk bekerja di wilayah perkebunan dan menuju perkotaan atau sebaliknya. Pembangunan jalur trem ini dapat dilihat dengan peningkatan kebutuhan jasa angkutan sebagai sarana pengangkutan penumpang dan barang. Hal ini menunjukkan pembangunan jalur trem memiliki peranann penting serta strategis untuk memperlancar roda perekonomian.²¹

Pembangunan jalur trem dengan lebar sepur 600 mm (0,6 m) pertama kali ditunjukkan dalam surat yang dikeluarkan oleh Sekertaris Pemerintah tanggal 19 Mei 1908 No. 1427. Surat tersebut berisi pembahasan mengenai pembangunan jalur trem antara Cikampek hingga Cilamaya sepanjang 28 km. Jalur tersebut berhasil diselesaikan pada 1 Juli 1909, sebagai tindak lanjut atas pembangunan jalur Cikampek-Cilamaya keluar Undang-undang 18 Juli 1911²² yang memerintahkan untuk memperpanjang jalur serupa dari Cikampek menuju Wadas. Selain perpanjangan jalur Cikampek-Wadas memerintahkan untuk membangun jalur antara Rambipuji hingga Puger dengan jalur cabang dari Balung menuju Ambulu.

Jalur trem Rambipuji-Puger dengan lintas cabang Balung-Ambulu. Jalur trem Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu sepanjang 41 km. Keseluruhan jalur trem Rambipuji-Balung-Puger dan Balung-Ambulu memiliki lebar sepur yang sama yakni 600 mm. Jalur Rambipuji-Balung-Puger dan Balung-Ambulu diresmikan pada 2 Mei 1913.²³ Jalur ini mulai digunakan sebagai alat transportasi umum orang maupun barang tepatnya pada 3 Mei 1913.

²¹ Jakfar Sidiq, "Pembangunan Transportasi Kereta Api Jember-Panarukan Tahun 1893-1947", *Skripsi* pada Universitas Jember, Jember, 2012. hlm. 3.

²² *Staatsblad van Nederlandsch-Indie* No. 459 Tahun 1911.

²³ Henri Borel, *et.al*, "De opening van den Smalspoorweg Rambipoedji-Poeger" dalam *Weekblad Voor Indie*, No.7, 1 Juni 1913, hlm. 147.

Pada 1930 terjadi depresi dunia atau zaman melaise. Depresi dunia merupakan krisis ekonomi yang terjadi di dunia, berimbas juga pada perekonomian di Hindia Belanda dan industri perdagangan ekspor. Depresi ini menghancurkan ekonomi negara industri dan negara berkembang. Volume perdagangan internasional berkurang drastis. Krisis ekonomi yang menimpa perusahaan perkebunan berimbas kepada kehidupan masyarakat perkebunan. Penurunan pendapatan perusahaan berakibat penurunan upah tenaga kerja, penurunan produksi dan pengiriman barang ekspor hasil perkebunan.²⁴ Krisis ekonomi juga berdampak pada perusahaan perkebunan dan kehidupan sosial ekonomi masyarakat di Jember. Hal itu berakibat berkurangnya permintaan produk-produk perkebunan serta menekan harga pasaran. Kereta api pada 1929-1930 ikut mengalami penurunan pengiriman hasil perkebunan dan pertanian untuk di ekspor serta persaingan dengan transportasi lain yaitu automobil, bus dan truk.²⁵

Berdasarkan penjelasan di atas penulis mengambil judul “Jalur Trem Rambipuji-Balung-Puger: Penghubung Sosial Ekonomi Masyarakat di Kabupaten Jember Tahun 1913-1930”. Penulis mengkaji mengenai Jalur Trem Rambipuji-Balung-Puger dan kaitanya dengan pengangkutan hasil perkebunan milik Pemerintah Hindia Belanda dan swasta, hasil pertanian, hasil perikanan, dan mobilitas penduduk karena adanya migrasi. Semua kegiatan tersebut memerlukan sarana transportasi untuk diangkut.

Alasan mengambil judul “Jalur Trem Rambipuji-Balung-Puger: Penghubung Sosial Ekonomi Masyarakat di Kabupaten Jember Tahun 1913-1930” didasarkan pada beberapa pertimbangan yaitu: (1) Karya tulis mengenai sejarah kereta api era kolonial sedikit ditulis, sehingga peneliti tertarik meneliti mengenai sejarah kereta api era kolonial, (2) Wilayah Jember Selatan merupakan wilayah yang padat penduduk dengan peningkatan perekonomian dimana peranan

²⁴ Sartono Kartodirdjo dan Djoko Suryo, *Sejarah Perkebunan di Indonesia; Kajian Sosial Ekonomi* (Yogyakarta: Aditya Media,1991), hlm.110-111.

²⁵ Tri Chandra Aprianto, *op.cit.*, hlm. 6.

kereta api menjadi penting untuk menopang kehidupan masyarakat. Hal ini sangat penting untuk dikaji.

1.2 Rumusan Masalah

Rumusan masalah penelitian ini sebagai berikut:

1. Mengapa dilaksanakan pembangunan jalur trem Rambipuji-Balung-Puger?
2. Bagaimana pengoperasian jalur trem Rambipuji-Balung-Puger?
3. Apa pengaruh yang ditimbulkan dari pembangunan dan pengoperasian jalur trem Rambipuji-Balung-Puger terhadap masyarakat sekitar?

1.3 Tujuan dan manfaat penelitian

1.3.1 Tujuan penelitian

Suatu penelitian harus memiliki tujuan agar penelitian terarah dan diketahui maksudnya. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk menganalisis faktor-faktor yang melatarbelakangi pembangunan jalur trem Rambipuji-Balung-Puger.
2. Untuk mengkaji lebih dalam mengenai pengoperasian jalur trem Rambipuji-Balung-Puger terhadap kehidupan masyarakat setempat dari 1913-1930.
3. Untuk mengungkapkan pengaruh yang ditimbulkan dari pembangunan dan pengoperasian jalur trem Rambipuji-Balung-Puger terhadap masyarakat sekitar.

1.3.2 Manfaat penelitian

Sebagai hasil dari tujuan suatu penulisan skripsi. Manfaat yang di dapat dari penelitian ini antara lain:

Manfaat teoritis :

1. Kajian ini dapat menjadi bahan referensi peneliti lain berkaitan dengan sejarah kereta api di Indonesia.
2. Menambah pengetahuan mengenai kondisi lingkungan sosial dan ekonomi masyarakat sekitar jalur trem Rambipuji-Balung-Puger.

Manfaat praktis:

Memberi masukan PT Kereta Api Indonesia bahwa jalur tersebut merupakan jalur yang potensial untuk dibuka kembali. Saat ini dengan perkembangan Jember yang cukup cepat. Kereta api diperlukan sebagai sarana transportasi umum.

1.4 Ruang Lingkup

Peneliti perlu membatasi ruang lingkup permasalahan, sehingga didapatkan kajian yang fokus dan fokus mencari sumber. Pembatasan ruang lingkup bertujuan untuk menghindari penyimpangan materi pokok bahasan. Adanya pembatasan ini, permasalahan lebih mudah untuk dikerjakan, baik dari segi pengumpulan sumber informasi maupun penulisan. Di dalam penelitian sejarah terdapat ruang lingkup, yaitu (1) Lingkup spasial atau tempat, (2) Lingkup temporal atau waktu, dan (3) Lingkup perspektif atau kajian.²⁶

Lingkup spasial yang menjadi fokus adalah Jalur trem Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu. Stasiun Rambipuji di wilayah Kecamatan Rambipuji sebagai jalur percabangan kereta dari jalur utama penghubung jalur kereta Stasiun Klakah dan Kalisat. Stasiun Balung merupakan titik temu hasil perikanan, pertanian dan perkebunan di Jember Selatan. Potensi ekonomi di Distrik Puger cukup beragam mulai dari hasil perikanan, pertanian dan perkebunan. Jalur trem Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu merupakan jalur penghubung pedalaman Jember dengan jalur utama yang menuju Pelabuhan Panarukan.

Lingkup temporal kajian ini dimulai dari tahun 1913 sampai dengan tahun 1930. Tahun 1913 dipilih sebagai batasan temporal awal karena pembangunan jalur trem Rambipuji-Balung-Puger dan lintas cabang Balung-Ambulu dengan lebar sepur 0,6 m (600mm) telah selesai. Jalur trem ini diresmikan pada 2 Mei 1913.²⁷ Jalur ini mulai digunakan sebagai alat transportasi umum orang maupun barang tepatnya pada 3 Mei 1913. Sejak itu, jalur trem Rambipuji-Balung-Puger

²⁶ Nurhadi Sasmita, *et.al*, *Pedoman Penulisan Skripsi Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Jember* (DIY: Lembah Manah, 2012), hlm. 20.

²⁷ Ramadoni Wahyu kanda Permana, *op.cit.*, hlm. 54.

beroperasi mengangkut penumpang dan barang yang berupa hasil perikanan, pertanian dan perkebunan. Pada 1930 dijadikan batasan akhir lingkup temporal penelitian karena pada tahun tersebut merupakan krisis ekonomi yang terjadi di dunia serta berimbas pada perekonomian di wilayah Jember. Kereta api pada 1929-1930 ikut mengalami penurunan pengiriman hasil perkebunan dan pertanian untuk diekspor. Pihak *Staatsspoorwegen* juga melakukan penghematan dalam pengoperasian trem. Upaya yang dilakukan *Staatsspoorwegen* diantaranya pengamanan perjalanan kereta api tidak lagi diperlukan dan informasi kereta yang berangkat tidak lagi menggunakan telegraf digantikan telepon. Pengamanan perjalanan kereta api dan pejabat telegraf tidak dibutuhkan lagi. Pengamanan perjalanan kereta api digantikan polisi. Sebagai cara mencegah kecelakaan dan mengurangi penggunaan bahan bakar masinis mengemudikan trem dengan kecepatan rendah. *Staatsspoorwegen* akan mengurangi pegawai stasiun sehingga penjualan tiket juga bisa dilakukan di kereta. Bukan hanya *malaise* yang menjadi masalah, tetapi juga bus, truk dan automobil karena mengalami persaingan sarana transportasi.²⁸

Lingkup kajian skripsi ini mengenai transportasi trem di Jember dalam kurun waktu tahun 1913 sampai tahun 1930, yang secara khusus merujuk pada jalur trem Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu. Sejarah transportasi ini dapat dikategorikan dalam lingkup kajian sejarah ekonomi yang menjadikan transportasi sebagai alat bantu proses permintaan dan penawaran. Morlok berpendapat bahwa akibat adanya perbedaan tingkat sumberdaya yang dimiliki dan keterbatasan kemampuan wilayah dalam mendukung kebutuhan penduduk suatu wilayah menyebabkan terjadinya pertukaran barang, orang dan jasa antar wilayah. Pertukaran ini diawali dengan proses penawaran dan permintaan. Sebagai alat bantu proses penawaran dan permintaan yang perlu dikirimkan menuju wilayah lain diperlukan sarana transportasi. Sarana transportasi yang memungkinkan untuk membantu mobilitas berupa angkutan umum.²⁹

²⁸ *De Indische Courant* , “Oost Java: Djember”, No. 104, 18 Januari 1932.

²⁹ Ardiyansah, *op.cit.*, hlm. 52.

1.5 Tinjauan Pustaka

Buku pertama yaitu buku yang berjudul *Sejarah Perkeretaapian Indonesia* Jilid I merupakan karya dari Tim Telaga Bakti Nusantara. Buku ini berisi tentang awal adanya jaringan kereta api di Indonesia pada pertengahan abad ke XVIII. Buku ini membahas Perkembangan perekonomian penjahat di Jawa dan luar Jawa. Tim Telaga Bakti Nusantara menggambarkan adanya jaringan kereta api milik pemerintah dan swasta. Buku ini juga berisi peran besar jaringan kereta api dalam perekonomian negara. Terhentinya rencana besar dikarenakan *malaise* dan perang dunia. Pada masa pendudukan Jepang kereta digunakan sebagai alat perang. Buku *Sejarah Perkeretaapian Indonesia* Jilid I mendeskripsikan sejarah kereta api secara luas mencakup Indonesia.³⁰

Buku rujukan kedua adalah buku yang berjudul *Sejarah Kereta Api di Priangan*. Buku tersebut merupakan karya dari Agus Mulyana. Buku ini merupakan disertasi dari Agus Mulyana. Adapun isi dari buku *Sejarah Kereta Api di Priangan* menjelaskan latar belakang Pemerintah Hindia Belanda dalam membangun jalur kereta api di Priangan. Buku ini juga menjelaskan pemerintah Hindia Belanda memperhitungkan untung dan rugi dalam membangun jalur kereta api. Buku ini menceritakan tentang liberalisasi terjadi dalam bidang ekonomi serta berkembangnya usaha di sektor perkebunan. Pemerintahan kolonial Hindia Belanda menunjang acara tersebut maka dibangun sarana transportasi kereta api yang menghubungkan perkebunan-perkebunan yang di daerah pedalaman menuju pelabuhan yang ada di pantai. Buku ini menjelaskan mengenai perizinan serta saling lempar tanggung jawab pihak pemerintah dan swasta dalam pembangunan. Agus Mulyana menuliskan isi secara kronologis.³¹ Buku ini dapat menuntun penulis untuk diterapkan pada penelitian mengenai sejarah jalur trem Rambipuji-Balung-Puger.

³⁰ Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia* Jilid 1 (Bandung: CV. Angkasa, 1997).

³¹ Agus Mulyana, *Sejarah Kereta Api di Priangan* (Yogyakarta: Ombak, 2017).

Skripsi yang ditulis oleh Ramadoni Wahyu Kanda Permana berjudul “Penghubung Sosial Ekonomi Pelabuhan-Pedalaman Pojok Timur Jawa (Jawa Oosthoek): Jalur Kereta Api Probolinggo-Jember 1893-1929”, menjelaskan betapa pentingnya jalur kereta api yang menghubungkan Probolinggo-Jember. Skripsi ini membahas sejarah transportasi kereta api serta pengaruh bagi sosial ekonomi masyarakat. Hanya saja, tulisan tersebut hanya menuliskan mengenai Jalur Kereta Api Probolinggo-Jember serta hanya menyinggung di bagian sub bab mengenai jalur trem Rambipuji-Puger secara umum.³²

Skripsi yang berjudul “Pembangunan Transportasi Kereta Api Jember-Panarukan Tahun 1893-1947”, merupakan skripsi dari Jakfar Sidiq menjelaskan mengenai pembangunan jalur kereta api Jember-Panarukan. Tujuan dibangunnya guna memperlancar pengiriman produk hasil perkebunan. Terdapat juga pembahasan mengenai peranan kereta api saat pecahnya Perang Dunia II. Kereta api difungsikan sebagai sarana perang. Skripsi ini membahas mengenai dampak sosial ekonomi bagi pedagang dan jasa pengangkutan. Skripsi ini juga menyinggung sedikit mengenai jalur sekunder Rambipuji-Puger tetapi skripsi tersebut lebih membahas mengenai jalur utama yakni Jalur kereta api Jember-Panarukan.³³

Karya Nawiyanto yang berjudul *Agricultural Development in Frontier Region of Java: Besuki, 1870-Early 1990s* kajian yang ditulis perkembangan pertanian yang berada di Karesidenan Besuki. Buku ini menyinggung perkembangan kereta api di Karesidenan Besuki. Serta membahas keadaan sulit yang di alami Karesidenan Besuki dalam mengangkut hasil bumi dari pedalaman menuju pelabuhan di Panarukan. Melalui tulisannya juga menunjukkan pengaruh kereta api dalam perkembangan pertanian dan perkebunan. Peran kereta api tidak ditulis sebagai peran utama karena juga membahas mengenai transportasi darat air

³² Ramadoni Wahyu Kanda Permana, “Penghubung Sosial Ekonomi Pelabuhan-Pedalaman Pojok Timur Jawa (Jawa Oosthoek): Jalur Kereta Api Probolinggo-Jember 1893-1929”, *Skripsi* pada Universitas Indonesia, 2017.

³³ Jakfar Sidiq, “Pembangunan Transportasi Kereta Api Jember-Panarukan Tahun 1893-1947”, *Skripsi* pada Universitas Jember, 2012.

pada abad ke-19. Tulisan transportasi jalur kereta api ditulis secara umum serta tidak dikaji secara mendalam. Lebih membahas sarana transportasi sebagai bagian penunjang perkembangan pertanian di Besuki.³⁴

Buku karya Tri Chandra Aprianto yang berjudul *Perjuangan Landreform Masyarakat Perkebunan Partisipasi Politik, Klaim, dan Agraria di Jember*. Buku ini merupakan hasil disertasi yang dibukukan. Buku ini menjelaskan upaya penataan ulang atas sumber-sumber agraria yang lebih adil di wilayah perkebunan. Buku ini juga mengenai keadaan perkebunan yang menjadi pemicu pembangunan kereta api di Probolinggo-Jember. Buku ini menjelaskan mengenai Jember dapat berkembang pesat salah satu faktornya yaitu adanya moda transportasi kereta api yang berkontribusi mengirim hasil pertanian dan perkebunan ke pelabuhan.³⁵ Tulisan Tri Chandra hanya sedikit membahas transportasi kereta api yang jalur utama (Jalur kereta api Klakah-Panarukan) tidak membahas mengenai jalur cabang (Jalur trem Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu) yang menuju pedalaman. Hal tersebut menjadikan dasar penelitian untuk mengkaitkan perkembangan kereta api melalui jalur cabang yakni jalur Rambipuji-Balung-Puger.

1.6 Pendekatan dan Kerangka Teori

Pada umumnya istilah sejarah untuk menunjukkan cerita sejarah, pengetahuan sejarah, gambaran sejarah, dalam arti subjektif. Dikatakan subjektif karena sejarah berisi unsur-unsur dan isi subjek (pengarang, penulis). Pengetahuan serta gambaran sejarah merupakan hasil penggambaran atau rekonstruksi dari pengarang, maka ada sedikit memuat sifat-sifatnya, gaya bahasanya, struktur pemikirannya, pandangannya, dan lain sebagainya. Sejarah sebagai suatu kisah mengungkapkan peristiwa yang terjadi pada masa lampau yang berisi fakta mengenai apa, siapa, kapan, dimana, dan mengapa, serta

³⁴ S. Nawayanto, *Agricultural Development in Frontier Region of Java: Besuki, 1870-Early 1990s* (Yogyakarta: Galang Press, 2003).

³⁵ Tri Chandra Aprianto, *Perjuangan Landreform Masyarakat Perkebunan Partisipasi Politik, Klaim, dan Agraria di Jember* (Yogyakarta: STPN Press, 2016).

menerangkan bagaimana suatu peristiwa itu terjadi.³⁶ Menganalisis dan menjelaskan subjek yang diteliti, sejarah memerlukan alat bantu atau pendekatan berupa teori-teori dari ilmu-ilmu sosial yang relevan. Menurut Kerlinger, teori adalah sekumpulan konsep, definisi, dan proposisi yang saling berkaitan menghadirkan suatu tinjauan secara sistematis atas fenomena yang ada dengan menunjukkan hubungan-hubungan di antara variabel-variabel yang terkait di dalam fenomena.³⁷

Tantangan dalam menulis sejarah pertama terkait aspek metodologis karena bahan sejarah bersifat fragmentaris, yang terpecah. Selain itu, bahasa yang disampaikan terhadap suatu peristiwa sejarah terkadang tidak seutuhnya sesuai dengan realitas. Cara penulisan sejarah harus sesuai dengan perkembangan ilmu agar meningkat daya jelasnya dan mampu mengangkat status keilmuan sejarah agar diperhitungkan disiplin lain. Penulisan sejarah yang deskriptif hanya sebatas kisah dirasakan tidak memadai lagi. Selain kemampuan untuk menggambarkan sejarah sebagai kisah, sejarawan harus bisa melakukan verifikasi dan klarifikasi dari fakta sejarah.

Guna memberikan penjelasan yang lebih memadai, penulisan sejarah perlu analisis. Mengingat persoalan yang sangat kompleks, tidak cukup jika menggunakan deskripsi sejarah saja. Disiplin-disiplin lain seperti sosiologi, ekonomi, antropologi, dan politik perlu digunakan untuk menganalisis fenomena-fenomena yang terjadi. Konsep yang dimiliki disiplin-disiplin ilmu tersebut mempunyai daya penjabar yang lebih besar dari pada penuturan sejarah yang polos.³⁸

Penulis mengkaji permasalahan mengenai dampak ekonomi pembangunan kereta api pada biaya pengeluaran transportasi. Menurut R. W. Fogel hal ini

³⁶ Sartono Kartodirdjo, *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Metodologi Sejarah* (Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 1993), hlm. 122.

³⁷ Saefur Rochmat, *Ilmu Sejarah dalam Perspektif Ilmu Sosial* (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2009), hlm. 102.

³⁸ Sartono Kartodirdjo, *Pemberontakan Petani Banten 1888* (Jakarta: Pustaka Jaya, 1984), hlm. 24-25.

termasuk sebagai *primary effect of railroads* berbeda dengan *derived effects of railroads* yang berisi distribusi ruang, *backward linkages*, dan berkaitan dengan sosio-politik. Distribusi ruang merupakan tertata dan terbukanya kerjasama antara suatu daerah dengan daerah lain yang berada dalam jalur perlintasan. Pembangunan jalur trem Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu membuat wilayah yang berada di sekitar jalur menjadi terbuka dan tertata. Trem melalui kapasitas lebih besar dan layanan lebih cepat menawarkan angkutan jarak jauh yang lebih efisien.³⁹

Pendekatan yang digunakan yaitu pendekatan sosiologi ekonomi. Pendekatan ini merupakan pendekatan yang menganalisis tingkah laku individu maupun kelompok dalam memenuhi kebutuhan hidup. Upaya pemenuhan kebutuhan masyarakat beriringan dengan terbentuknya struktur organisasi sesuai dengan tanggung jawab terhadap interaksi sosial.⁴⁰ Pendekatan ini guna mengkaji permasalahan yang ada yakni pembangunan transportasi trem jalur Rambipuji-Balung-Puger. Masalah produksi, distribusi, serta upaya masyarakat dalam beraktifitas dalam perekonomian berkaitan dengan transportasi dalam bidang ekonomi. Sisi lain yang diungkap yaitu di bidang sosial mengenai mobilitas sosial yang mengacu pada perilaku orang, kelompok, serta lembaga lain. Jadi pengaruh di bidang sosial ekonomi guna memperlancar aktifitas ekonomi serta meningkatkan mobilitas sosial melalui jalur trem Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu.

1.7 Metode Penelitian

Sejarawan menggunakan suatu metode pada karya tulis ilmiah. Metode yang digunakan yakni metode sejarah guna membedakan sejarawan amatir dan sejarawan profesional. Metode sejarah adalah proses menguji serta menganalisis

³⁹ R.W. Fogel, "Railroads and American Economic Growth" dalam Nawiyanto, S. (2001) *Perkembangan Transportasi di Daerah Pinggiran Jawa* dalam E. Sedyawati dan S. Zuhdi, eds. *Arung Samudera: Persembahan Memperingati Sembilan Windu A.B. Lapi'an* (Depok: PPKB-Lembaga Penelitian UI), hlm. 183.

⁴⁰ J. Smelser, *Sosiologi Ekonomi*, penerjemah A. Hasymi Ali (Yogyakarta: Bahana Aksa, 2012), hlm. 65.

secara kritis rekaman dan peninggalan masa lampau. Tahapan dari metode sejarah yaitu mengumpulkan sumber-sumber informasi yang kemungkinan diperlukan untuk subjek penelitian (heuristik), pengujian sumber-sumber yang ditemukan guna mengetahui sejati tidaknya (kritik), pemetikan unsur-unsur yang dapat dipercaya sebagian dari sumber-sumber (interpretasi), dan yang terakhir sintesis dari sumber-sumber yang diperoleh (historiografi).⁴¹

Tahap pertama metode sejarah yaitu heuristik adalah usaha yang digunakan untuk menemukan dan mengumpulkan data dari sumber-sumber sejarah, sumber sejarah dibagi menjadi dua yaitu sumber primer dan sumber sekunder. Sumber sejarah terbagi menjadi dua yaitu sumber primer dan sumber sekunder.⁴² Sumber primer yang diperoleh peneliti yaitu *Overzichtskaart van de Spoorwegen en Lands Automobiendiensten op Java en Madura, Weekblad Voor Indie* pada Museum Boemi Poeger dan Badan Perpustakaan dan Arsip Daerah (BPAD) Jawa Timur. Adapun sumber sekunder dapat diperoleh dari buku literatur, jurnal, skripsi, tesis, disertasi dan sumber internet. Sumber sekunder yang peneliti miliki, Koleksi buku Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Budaya, Perpustakaan Fakultas Ilmu Budaya, Perpustakaan Universitas Jember, Perpustakaan Daerah Jember, koleksi buku pribadi dan situs online. Penulisan sejarah sangat memerlukan dokumen, tidak ada dokumen yang tidak berarti untuk tulisan sejarah.

Tahap kedua yang digunakan dalam metode sejarah adalah kritik sumber. Pada tahap ini peneliti melakukan kritik dan penilaian untuk mendapatkan otentisitas dan kredibilitas terhadap semua sumber sejarah yang diperoleh. Ada dua macam kritik sumber, yaitu kritik ekstern dan kritik intern. Kritik ekstern diperlukan untuk memastikan keaslian (otentisitas) sumber sejarah. Kritik intern digunakan untuk menentukan kredibilitas (kepercayaan) informasi yang

⁴¹ Louis Gottschalk, *Mengerti Sejarah*, penerjemah Nugroho Notosusanto (Jakarta: UI Press, 2015), hlm.39-42.

⁴² Nurhadi Sasmita, *et.al, op.cit.*, hlm. 25.

disajikan.⁴³ Pada tahap kritik sumber, penulis melakukan seleksi data yang telah didapat untuk menilai apakah sumber tersebut benar-benar akurat, sehingga memperoleh fakta yang peneliti inginkan.

Tahap ketiga adalah tahap interpretasi, yang sering juga disebut analisis sejarah. Tahap ini bertujuan untuk mencari keterkaitan antara semua fakta yang ditemukan. Peneliti berusaha mencapai pengertian faktor-faktor penyebab terjadinya peristiwa saat melakukan interpretasi. Rekonstruksi peristiwa sejarah harus menghasilkan sejarah yang benar atau mendekati kebenaran. Untuk itu penulis mengkomparasikan berbagai literatur buku dan artikel-artikel yang mempunyai bahasan yang sama.

Tahap keempat adalah penulisan atau historiografi, merupakan cara pemaparan hasil penelitian sejarah yang telah dilakukan. Penulisan hasil penelitian sejarah hendaknya dapat memberikan gambaran yang jelas mengenai proses penelitian dari awal sampai akhir. Alur pemaparan data dalam penulisan sejarah harus diurutkan sesuai dengan kronologi kejadiannya. Satu lagi yang perlu diperhatikan dalam penulisan sejarah adalah mengenai model penulisan. Penulisan mutakhir lebih mengutamakan model deskriptif analitis. Saat tahap historiografi penulis berusaha menarasikan data yang didapat sesuai dengan kaidah penulisan 5W+1H. Tahapan ini digunakan untuk menuangkan tulisan jalur trem Rambipuji-Balung-Puger: penghubung sosial ekonomi masyarakat di Kabupaten Jember tahun 1913-1930.

1.8 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan merupakan rancangan isi skripsi secara garis besar. Sistematika menggambarkan kronologis pembahasan dan analisis mengenai judul skripsi.⁴⁴ Sistematika dalam penulisan ini terdiri dari empat bab pokok. Sistematika penulisan dalam rangkaian ini adalah:

⁴³ Louis Gottschalk, *op.cit.*, hlm. 80.

⁴⁴ Nurhadi Sasmita, *et.al, op.cit.*, hlm. 29.

Bab satu berisi pendahuluan yang terdiri dari sub-bab sebagai berikut latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan manfaat, ruang lingkup, tinjauan pustaka, pendekatan dan teori sejarah, metode penelitian, dan sistematika penulisan. Dalam bab pertama ini berisi penggambaran dari pembahasan bab-bab selanjutnya.

Bab dua berisi pembahasan latar belakang pembangunan jalur trem Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu. Pembahasan bab ini berisi kondisi geografi jember, kondisi demografi, potensi ekonomi, dan kebutuhan transportasi kereta api khususnya di Jember.

Bab tiga berisi pembahasan pengoperasian jalur trem. Jalur Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu diawali dengan perencanaan dan pembangunan jalur trem Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu. Peresmian jalur trem Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu. Pengoperasian jalur trem Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu. Bab ini juga membahas mengenai dampak pengoperasian jalur trem terhadap sosial-ekonomi.

Bab empat berisi kesimpulan dari seluruh pembahasan bab-bab tersebut diatas. Kesimpulan adalah jawaban singkat mengenai permasalahan yang telah dirumuskan dalam bab satu. Kesimpulan dilakukan dengan harapan memperoleh hasil penting dari pembahasan.

BAB 2
LATAR BELAKANG
PEMBANGUNAN JALUR TREM RAMBIPUJI-BALUNG-PUGER

2.1 Kondisi Geografi Jember

Transportasi massal merupakan kebutuhan vital suatu daerah yang ekonominya berkembang pesat. Kebutuhan transportasi massal juga bukan saja untuk angkutan keseharian masyarakat sebagai sarana mobilitas tapi juga bagi hasil bumi baik dari desa ke kota maupun sebaliknya. Terlebih lagi transportasi tersebut merupakan bagian dari sarana prasarana percepatan transformasi ekonomi suatu daerah. Kebutuhan transportasi di Jember merupakan hal yang tidak bisa dihindari. Hal ini dikarenakan Jember merupakan salah satu wilayah yang memiliki tanah yang cukup subur di bagian timur Pulau Jawa. Tepatnya terletak di bagian ujung timur (*Java Oosthoek*). Sekarang ini Jember menjadi bagian dari Provinsi Jawa Timur dengan pusat pemerintahan di Surabaya. Wilayah ini tidak terlalu di ujung tetapi di sebelah tenggara Surabaya. Jember dengan ibukota Provinsi Jawa Timur tersebut berjarak sekitar 198 km.

Apabila ditelisik, pada awal abad ke-19 Jember merupakan sebuah kawasan pedalaman yang berada di sebelah selatan Karesidenan Besuki. Jember merupakan kota perkebunan. Sejak diberlakukan Undang-undang Agraria tahun 1870, Jember berubah menjadi kawasan pusat perkebunan. Akibatnya semakin meningkatnya lahan perkebunan di kawasan ini sehingga pertumbuhan Jember

tidak terlepas dari sektor perkebunan.¹ Jember secara keseluruhan memiliki luas lahan sekitar 3.293,34 km. Secara astronomi Jember terletak pada garis meridian 114°-115° bujur timur dan 8°-9° bujur lintang selatan. Wilayah Jember sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Bondowoso, sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Banyuwangi, sebelah selatan berbatasan dengan Samudra Hindia, sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Probolinggo dan Lumajang.²

Posisi Jember berada pada ketinggian 0-90 meter di atas permukaan laut, sehingga dapat dibagi menjadi tiga tingkatan yakni yang pertama memiliki ketinggian rendah yang berkisar 0-10 meter di atas permukaan laut. Daerah ini terdapat di bagian selatan terutama di pesisir pantai Samudra Hindia. Distrik yang berada di distrik ini yaitu Distrik Puger. Kedua, memiliki ketinggian sedang yang berkisar 10-40 meter di atas permukaan laut. Daerah ini terdapat di bagian tengah dan sebagian di wilayah timur daerah Jember. Distrik yang berada di bagian ini merupakan Distrik Jember. Ketiga, daerah dataran tinggi berkisar 40-90 meter di atas permukaan laut. Daerah ini terdapat di daerah pegunungan yang ada di bagian utara dan dibagian tenggara yang melintasi Distrik Jember dan Distrik Tanggul. Sementara itu, temperatur udara di daerah Jember bervariasi pada musim kering suhu udara berkisar 30°C, sedangkan pada musim hujan berkisar 15°C, curah hujan berkisar 1500-2000 mm.³

Kontur tanah di wilayah Jember merupakan jenis yang sangat subur, tidak salah jika menjadi sasaran bagi kekuatan kapital untuk melipatgandakan keuntungan dengan cara menanam tanaman perkebunan. Kondisi ini juga dipengaruhi juga oleh letak geografi Jember yang dikelilingi oleh pegunungan. Pegunungan ini yakni dibagian utara, Gunung Hyang membentang di antara dua

¹ Terdapat beberapa studi tentang pertumbuhan Jember yang tidak bisa di pisahkan dengan perkebunan. Lihat 1) Edy Burhan Arifin, "Emas Hijau di Jember, Asal Usul dan Pengaruh dalam Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat 1860-1880" Tesis pada Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 1989 dan 2) Tri Chandra Aprianto, *Perjuangan Landreform Masyarakat Perkebunan Partisipasi Politik, Klaim, dan Agraria di Jember* (Yogyakarta: STPN Press, 2016).

² Edy Burhan Arifin, *Ibid.*, hlm.18.

³ *Ibid.*, hlm. 19-20.

gunung berapi yaitu Gunung Argopuro (3.068M) dan Gunung Lamongan (1.600M) sebagai puncak dari pegunungan ini. Sementara di bagian timur, Gunung Ijen membentang dari utara ke selatan di pegunungan ini, dua gunung berapi menjulang tinggi yaitu Gunung Api Raung (3,332M) dan Gunung Merapi (2,800M). Dataran rendah Jember di sebelah barat sampai Lumajang juga membentuk tepi Tengger di mana Gunung Berapi Bromo (2,392 M) dan Gunung Semeru (3,676 M) melambung tinggi. Gunung Semeru adalah gunung tertinggi di Pulau Jawa. Namun, bagian selatan Jember diatur oleh perbukitan kapur yaitu bukit Watangan di Puger dan perbukitan Mandiku di Puger. Ada juga daerah pantai berpasir di bagian selatan wilayah tersebut.⁴

Jenis tanah yang ada di Jember terbagi menjadi empat. Jenis tanah yang pertama merupakan tanah *Meocene Limetone*, jenis tanah ini terdapat di sepanjang pantai selatan. Jenis tanah kedua tanah *Alluvium*, jenis tanah ini terdapat di bagian tengah dan tenggara. Jenis tanah yang ketiga tanah *Granite*, jenis tanah ini banyak dijumpai di lereng-lereng bukit sebelah timur. Jenis tanah yang terakhir tanah *Meocene sedimentasi facies*, jenis tanah ini banyak terdapat di wilayah bagian timur. Dari keempat jenis tanaman tersebut, jenis tanah *alluvium* menempati posisi yang terluas dan jenis tanah ini merupakan tanah paling subur. Tanah yang subur yang terletak di tengah dan selatan menjadi daya tarik tersendiri bagi masyarakat luar untuk menetap di Jember. Kondisi tanah yang subur digunakan penduduk untuk keperluan pengelolaan pertanian dan perkebunan.⁵

Selain gunung, terdapat sungai-sungai yang mengalir di wilayah Jember. Ada tiga sungai besar melintasi kawasan ini. Sungai Bedadung yang mata airnya berasal dari Pegunungan Hyang. Sungai ini melewati sebagian besar wilayah Jember. Dari Distrik Kalisat, Sungai Bedadung melintasi perbatasan Jember, Rambipuji dan bertemu dengan sungai kecil (kali) lainnya dan sungai seperti Kali Bacem, Kali Bitung, Kali Jompo, Kali Putih, Kali Pecoro, dan Kali Glundingan.

⁴ Nawiyanto, *The Development of Plantations in Jember During the Late Colonial period 1857-1942* (Yogyakarta: Lembah Manah, 2008), hlm. 13-14.

⁵ Edy Burhan Arifin, *op.cit.*, hlm. 18-19.

Mereka membangun sungai ke Distrik Puger dan bertemu dengan sungai lain seperti Kali Besini, Kali Kasian dan akhirnya mengalir ke Samudera Indonesia. Sungai kedua adalah Sungai Sanen yang airnya berasal dari Pegunungan Ijen. Alirannya menjadi lebih besar karena bertemu dengan beberapa aliran seperti Kali Ajung, Kali Ambulu, Kali Mayang, Kali Mrawan, Kali Kemirisongo. Alirannya melintasi perbukitan Mandiku dan kemudian mengalir ke Samudra Indonesia.⁶ Sungai Bondoyudo sumber airnya berasal dari daerah Jatiroto mengalir sampai daerah Tanggul. Sungai-sungai yang ada di daerah Jember kurang begitu besar untuk pelayaran, namun mempunyai peranan penting untuk irigasi pertanian. Selain sungai-sungai di atas, masih banyak terdapat sungai-sungai kecil lain yang kelak sangat bermanfaat bagi perusahaan-perusahaan partikelir tembakau, misalnya sungai Mayang, Renes, Besini, dan Kalikotok. Sungai-sungai itu pada akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20 dibangun secara teknis oleh lembaga perkebunan patikelir Belanda.⁷

Hingga paruh pertama abad ke-19 secara ekonomi wilayah Jember dapat dikatakan belum memainkan peran penting dalam perekonomian kolonial Hindia Belanda. Wilayah ini sebagian besar masih tertutup oleh hutan dan banyak lahan berawa, kecuali dibagian selatan dan utara Jember terdapat pemukiman manusia. Akan tetapi wilayah bagian selatan dan utara Jember jarang penduduk. Bondowoso dianggap lebih menyenangkan daripada Jember yang terisolasi.⁸ Horsfield yang melakukan perjalanan melintasi Puger, Jember, Sabrang, dan Bondowoso pada 1805. Ia melaporkan kondisi Puger atau Jember pada masa itu tidak kondusif. Puger dapat dikatakan merupakan tempat yang tidak sehat dan sebagian besar tertutup oleh hutan. Jember sebelum adanya jalan modern sebagian

⁶ Nawiyanto, *Terbentuknya Ekonomi Perkebunan di Kawasan Jember* (Yogyakarta: Laksbang Pressindo, 2018), hlm. 17-18.

⁷ Edy Burhan Arifin, *op.cit.*, hlm. 20.

⁸ Nawiyanto, *op.cit.*, hlm. 2 dan 39-40.

masih merupakan kawasan *moeras* (rawa-rawa) dan hutan belantara yang terisolir.⁹

Distrik Puger merupakan bagian dari *Afdeeling* Jember. Letak Distrik Puger berada di muara dua sungai yang bersatu kemudian mengalir ke Samudra Hindia. Sungai tersebut adalah Sungai Besini dan Sungai Bedadung. Distrik Puger merupakan wilayah subur dengan sumber daya alam yang beraneka ragam dengan hamparan alam dataran rendah dan luas terlindung oleh bukit-bukit yang dibuka menjadi lahan perkebunan bagi pemerintahan kolonial Hindia Belanda. Pembukaan lahan untuk perkebunan menjadi kebijakan baru dari pemerintahan kolonial dengan memberikan peluang kepada swasta untuk mendirikan perkebunan partikelir di wilayah Jember dan sekitarnya.¹⁰ Selain perkebunan tanaman padi dapat tumbuh subur, juga berdampak pada peningkatan perekonomian melalui produksi beras dalam jumlah cukup besar. Adapun pusat produksi padi di *Afdeeling* Jember berada di distrik-distrik selatan seperti Wuluhan, Puger, Ambulu, dan Tanggul.¹¹

Dampak penting dari pertumbuhan perkebunan yang belum berkembang dengan mengandalkan produksi ekspor, seperti perkebunan yang berdiri di wilayah tersebut maka memerlukan transportasi modern untuk melayani kebutuhan perkebunan-perkebunan serta mengirimkan hasil bumi keluar dari wilayah itu. Kemajuan transportasi membuat wilayah Jember serta kesempatan produksi pertanian ke pasaran dunia. Maka tumpuan kegiatan ekspor yang paling utama yaitu membangun jalur kereta api. Sistem pembangunan ini secara

⁹ Jupriono, *et.al. Sekilas Wakil Rakyat dan Perkembangan Kabupaten Jember (Prasejarah s.d 1970-an) Jember dari Waktu ke Waktu* (Jember: Sekretariat DPRD Kabupaten Jember, 2018), hlm. 306-307 dan 325.

¹⁰ Tri Chandra Aprianto, "Dekolonisasi Perkebunan di Jember Tahun 1930an-1960an", *Tesis* pada Universitas Indonesia, Depok, 2011, hlm. 11.

¹¹ Edy Burhan Arifin, *op.cit.*, hlm. 32.

langsung akan mendorong aktifitas produksi dan tambahan pendapatan masyarakat.¹²

Pada umumnya jalur kereta api dibangun berdasarkan pada pusat-pusat produksi barang diantaranya hasil perkebunan, pertanian dan perikanan. Kemudian keberadaan pemukiman penduduk yang akan menjadi penumpang. Dua pertimbangan ini merupakan hal penting mengingat keuntungan dari perusahaan kereta api berasal pada jumlah barang dan penumpang yang diangkut.¹³ Pertimbangan tersebut tidak terlepas dari struktur geografi dari Jember. Kondisi geografi menjadi pendukung bagi percepatan pertumbuhan ekonomi di Jember, sehingga pembangunan transportasi tidak bisa dihindari.

2.2 Kondisi Demografi Jember

Distrik Jember sampai awal abad ke-19 merupakan distrik yang masih jarang penduduknya. Distrik Jember jarang penduduk alasannya distrik ini masih dianggap kurang penting. Alasan Jember masih kurang penting bukan karena kurangnya sumber daya alam tetapi Jember memiliki tanah yang subur dan luas yang tidak digarap. Salah satu alasan utama adalah kurangnya sarana transportasi, di samping infrastruktur yang buruk dan Wilayah Jember yang terletak jauh di pedalaman.¹⁴

Secara administratif Jember tahun 1818-1883 merupakan distrik di bawah *Afdeeling* Bondowoso. Distrik Jember memiliki jumlah desa yang relatif kecil dibandingkan dengan distrik-distrik yang ada di *Afdeeling* Bondowoso. Terdiri dari Distrik Bondowoso, Distrik Wonosari, Distrik Penanggungan, Distrik

¹² Indera, "Diversifikasi Usaha Deli Spoorweg Maatschappij: Studi Sejarah Perusahaan di Sumatera Timur 1883-1940", Makalah, Disampaikan pada Konferensi Nasional Sejarah VII di Jakarta, 14-17 November 2006.

¹³ Agus Mulyana, *Sejarah Kereta Api di Priangan* (Yogyakarta: Ombak, 2017), hlm. 16.

¹⁴ Nawiyanto, *op.cit.*, hlm. 23-24.

Sukokerto, Distrik Wringin, Distrik Jember, Distrik Puger.¹⁵ Hal itu dapat terlihat dari tabel 2.1:

Tabel 2.1
Keadaan Distrik di Afdeeling Bondowoso tahun 1845

NO	Nama Distrik	Jumlah Desa	Jumlah Penduduk
1	Bondowoso	46	24.998 jiwa
2	Wonosari	43	25.614 jiwa
3	Ponanggungan	36	16.433 jiwa
4	Sukakarta	32	11.803 jiwa
5	Wringin	33	13.624 jiwa
6	Jember	36	9.237 jiwa
7	Puger	43	9.929 jiwa

Sumber: Edy Burhan Arifin, “Emas Hijau di Jember, Asal Usul dan Pengaruh dalam Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat 1860-1880” Tesis pada Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 1989, hlm.21.

Afdeeling Bondowoso dari tabel di atas memiliki tujuh distrik atau kawedanan, sedangkan wilayah Jember pada 1845 terpisah dalam tiga distrik yaitu Distrik Sukakarta, Distrik Jember dan Distrik Puger. Tabel 2.1 terlihat pada 1845 jumlah penduduk dari tiga distrik Jember itu mencapai 30.969 orang. Apabila dilihat dari segi distrik di Jember penduduk Jember tidak sebanyak penduduk di distrik lainnya. Jember termasuk daerah yang terisolir dan terpencil. Wilayah Jember tidak ada *postweg* (jalan raya) yang menghubungkan daerah ini dengan daerah lainnya. Jalan-jalan di daerah ini sebagian besar termasuk jalan setapak, apabila musim hujan jalan-jalan licin dan becek. Keadaan yang seperti itu menyebabkan orang-orang luar enggan untuk pindah dan menetap di daerah Jember.¹⁶

Di sisi lain posisi Jember merupakan wilayah yang strategis segi ekonomi sehingga pada 1850-an pemerintah Hindia Belanda mengembangkan perkebunan (kopi, karet, kakao) di sepanjang lereng Gunung Argopuro dan cocok untuk ditanami tanaman perkebunan tertentu. Kebijakan pemerintah Hindia Belanda

¹⁵ Jupriono, *et.al. op.cit.*, hlm. 341.

¹⁶ *Ibid.*, hlm. 21 dan 341.

tidak terlepas dari politik di negeri Belanda. Aliran liberal berpendapat negara tidak sepatutnya campur tangan dalam kehidupan ekonomi, tetapi menyerahkan kepada kekuatan-kekuatan pasar. Ketika orang liberal memenangkan politik di Belanda setelah tahun 1850 kemudian mereka mencoba menerapkan asas-asas liberal di wilayah kekuasaan mereka. Sistem ekonomi kolonial antara tahun 1870 sampai 1900 yang disebut sistem liberal. Sistem liberal maksudnya, modal swasta diberi peluang penuh mengusahakan kegiatan di Hindia Belanda. Pemberlakuan *Agrarische Wet* (Undang-Undang Agraria) pada 1870 memperjelas sistem liberal sudah masuk di Hindia Belanda.¹⁷ Perkembangan sistem ini mempengaruhi perkembangan sistem ekonomi di Jember.

Jember sekitar tahun 1870-an terjadi lonjakan jumlah penduduk seiring di bukanya perkebunan swasta, misalnya di tahun 1867 meningkat menjadi 75.780 orang. Salah satu penyebabnya adalah migrasi besar-besaran orang Madura ke Jember. Pada 1870 *Afdeeling* Jember melalui undang-undang agraria membuat para pengusaha mulai menanamkan modal di Hindia Belanda. Pengusaha menginvestasikan modalnya pada sektor perkebunan. Pembukaan besar-besaran ini mengakibatkan kurangnya tenaga kerja. Tenaga kerja ini di datangkan dari luar Jember, kemudian orang Jawa dan Madura yang membutuhkan pekerjaan mulai migrasi ke Jember. Diketahui komposisi penduduk orang Madura dan Jawa pada 1870-an yang bermukim di Jember dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

¹⁷ Marwati Djoened Poesponegoro dan Nugroho Notosusanto, *Sejarah Nasional Indonesia* Jilid IV (Jakarta: Balai Pustaka, 2010), hlm.371-372.

Tabel 2.2
Jumlah Orang Madura dan Jawa di *Afdeeling* Jember Pada 1870-an

Distrik	Jumlah	
	Orang Madura	Orang Jawa
Kalisat	9.570	244
Mayang	9.318	473
Jember	8.025	1.134
Rambipuji	6.107	3.664
Tanggul	6.307	3.451
Puger	2.434	7.500
Wuluhan	2.280	7.350
Total	44.041	23.822

Sumber: Edy Burhan Arifin, “Emas Hijau di Jember, Asal Usul dan Pengaruh dalam Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat 1860-1880” *Tesis* pada Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 1989, hlm. 100.

Penduduk Jember pada 1880 meningkat menjadi 129.798 orang. Peningkatan pada 1880 disebabkan migrasi besar-besaran orang Jawa ke Jember.¹⁸ Berbagai distrik yang di sebutkan pada tabel di atas merupakan daerah yang padat penduduk tidak salah infrastruktur rel kereta api melalui daerah-daerah tersebut. Keberadaan infrastruktur tersebut membantu proses mobilitas sosial masyarakat antar distrik di *Afdeeling* Jember menjadi jalur penghubung sosial dan ekonomi.

Pertumbuhan kota Jember semakin pesat, hal itu terbukti pada 1869 sampai 1900 telah berdiri distrik-distrik baru seperti Distrik Rambipuji yang sebelumnya termasuk wilayah Distrik Jember dan Distrik Mayang yang sebelumnya termasuk wilayah Distrik Sukokerto. Pada 1913 Distrik Puger dipecah menjadi dua, yaitu Distrik Puger dan Wuluhan, berdasarkan *besluit* pemerintah tertanggal 13 Januari 1913.¹⁹

Pertumbuhan penduduk yang cepat juga menjadi faktor pendorong bagi kota tumbuh kembang suatu kota tak terkecuali kota perkebunan. Penduduk

¹⁸ Edy Burhan Arifin, *op.cit.*, hlm. 99.

¹⁹ *Ibid.*, hlm. 31-32.

Jember terdiri dari beberapa suku yang terbentuk dari proses migrasi. Migrasi ini terjadi karena upaya pemerintah kolonial dalam mencari tenaga kerja. Mayoritas penduduk Jember adalah suku Jawa dan Madura, disamping masih dijumpai suku-suku lain dan warga keturunan asing sehingga komposisi penduduk Jember menjadi kota yang majemuk.²⁰

Definisi migrasi yang dikutip Edy Burhan Arifin menurut Donald J. Bogue membagi migrasi ke dalam dua bentuk yakni pertama migrasi internasional dan yang kedua migrasi internal. Pengertian yang pertama merupakan proses perpindahan penduduk antara dua negara atau lebih, sedangkan pengertian yang kedua ialah proses perpindahan penduduk yang berlangsung dalam suatu geopolitik negara tertentu. Berdasarkan pembagian di atas dapat dikatakan bahwa perpindahan penduduk Etnis Madura dan Jawa ke Jember dapat dikatakan dalam migrasi internal.²¹

Migrasi yang terjadi di Jember tidak terlepas dari peran pemerintah Hindia Belanda. Pemerintah Hindia Belanda melakukan propaganda untuk menarik imigran terutama orang Madura untuk pindah ke Jember. Pemerintah kolonial berjanji untuk memberikan beberapa kemudahan bagi para imigran. Pemerintah kolonial memberi mereka pilihan bebas yang berkaitan dengan lokasi di mana mereka ingin menetap dan mengembangkan pertanian. Mereka juga didukung dengan peralatan pertanian. Selama dua tahun pertama, para pemukim baru juga dibebaskan dari membayar pajak dan layanan kerja wajib. Upaya yang dilakukan oleh pemerintah kolonial memberi beberapa hasil positif. Sejumlah orang Madura tertarik untuk mendapatkan insentif yang ditawarkan oleh pemerintah kolonial. Bondowoso, termasuk bagian utara Distrik Jember adalah tempat paling disukai oleh para imigran untuk menetap.²²

²⁰ Christian Maria Goreti, "Chung Hua School Wajah Pendidikan Etnis Tionghoa di Jember Tahun 1911-1966" *Skripsi* pada Universitas Jember, Jember, 2013, hlm. 29.

²¹ Edy Burhan Arifin, *op.cit.*, hlm.92.

²² Nawiyanto, *op.cit.*, hlm. 22-23.

2.3 Potensi Ekonomi

Percepatan dan pertumbuhan ekonomi yang bercorak kolonial sangat membutuhkan infrastruktur. Setidaknya terdapat tiga macam infrastruktur yang mendukung sistem ekonomi perkebunan era kolonial: jalan, irigasi dan rel kereta api. Terlebih lagi manakala pihak kolonial membangun industri perkebunan berupa pabrik gula sangat membutuhkan angkutan yang masif dan relatif lebih cepat dari angkutan tradisional. Hubungan awal masyarakat Barat dengan masyarakat di kepulauan Indonesia, khususnya di Pulau Jawa bersifat agraris. Sebagian besar penduduk Jawa adalah petani, mereka berpengalaman dengan lingkungan sawah.²³ Sifat agraris itu memang juga merupakan kondisi obyektif dari awal abad ke-19 Jember. Kondisi ekonomi Distrik Jember masih bercirikan kehidupan agraris. Sebagian besar penduduk menggantungkan mata pencaharian mereka pada kegiatan pertanian baik sawah maupun pertanian tegalan.²⁴ Seperti disebutkan di atas, tanah di Jember umumnya subur dan sangat cocok untuk kegiatan pertanian. Kecuali, pesisir selatan di mana sejumlah penduduk juga tergantung mata pencaharian mereka pada kegiatan menangkap ikan dan mengumpulkan telur penyu.²⁵

Pasokan utama makanan berasal dari lahan yang dibudidayakan baik sawah maupun tegalan di sekitar desa. Persawahan biasanya dibudidayakan oleh orang Jawa dan orang Using. Lahan basah itu terletak di daerah dataran rendah di bagian selatan Jember dan diirigasi dengan mengalihkan air dari sungai. Produk utama sawah adalah padi yang umumnya ditanam di musim hujan dari Oktober hingga April. Di beberapa bagian Jember di mana pasokan air tersedia sepanjang tahun, penanaman padi sepanjang tahun sering dilakukan. Namun, di bagian lain selama musim kemarau dari Juni hingga September pasokan air tidak tersedia dan tidak cukup untuk menanam padi. Akibatnya, selama musim kering di bagian-

²³ Nawiyanto, *op.cit.*, hlm. 25.

²⁴ Edy Burhan Arifin, *op.cit.*, hlm. 25-26.

²⁵ D. G. Stibbe, *Encyclopedie van Nederlandsch-Indië Tweede Druk* ('s – Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1919), hlm. 430.

bagian seperti itu jagung, ubi kayu, dan kedelai menjadi tanaman yang penting, dan kadang-kadang juga ditanam di sawah sebagai tanaman kedua.²⁶

Dua bahan makanan utama adalah nasi dan jagung. Nasi sangat digemari orang Jawa sebagai makanan pokok mereka. Kecuali, pada periode kelangkaan beras mereka juga mengkonsumsi bahan makanan lain seperti jagung, umbi-umbian, dan berbagai produk hutan. Jagung dikonsumsi sebagian besar oleh orang Madura dan menjadi makanan pokok mereka. Dalam jumlah yang lebih kecil orang Madura juga mengkonsumsi beras dan bahan makanan lainnya. Selain kegiatan pertanian, peternakan memiliki posisi penting dalam kehidupan ekonomi penduduk desa. Kepemilikan ternak merupakan bagian tidak terpisahkan dari kehidupan petani karena itu menunjukkan posisi pemilik yang otonom dan mandiri.²⁷

Kehidupan Petani dan kegiatan pertanian dilengkapi dengan memiliki hewan ternak. Ada berbagai macam penggunaan ternak. Ternak menjadi sumber untuk memenuhi tidak hanya kebutuhan daging dari rumah tangga petani, tetapi juga memberikan tenaga untuk membawa barang dan untuk mengolah tanah. Juga penting bahwa ternak menyediakan pupuk kandang yang sangat berguna untuk menjaga kesuburan tanah. Pentingnya hewan ternak terutama untuk orang Madura juga tercermin secara sosiologis dengan menempatkan sapi sebagai simbol prestise sosial. Laporan petugas kolonial menunjukkan bahwa pada 1837 ada 636 kuda, 475 kerbau, dan 788 sapi di Distrik Jember. Pada 1837 ada 335 kuda, 468 kerbau, dan 277 sapi di Puger. Jumlah ternak terus meningkat seperti yang ditunjukkan oleh angka pada 1861. Pada 1861 di Kabupaten Jember ada 1.198 kuda, 2.054 kerbau dan 4.153 ekor sapi. Distrik Puger ada 757 kuda, 2.156 kerbau dan 2.495 sapi.²⁸

Kehidupan penduduk di desa sebelum tanam paksa didasarkan pada ekonomi tertutup. Jenis ekonomi ini berasal dari produk pertanian terutama untuk

²⁶ Nawiyanto, *op.cit.*, hlm. 25-26.

²⁷ *Ibid.*, hlm. 26-27.

²⁸ *Ibid.*, hlm. 27-28.

memenuhi kebutuhan rumah tangga petani (kebutuhan subsisten). Penduduk desa juga menggunakan pertukaran barang atau yang disebut barter. Kegiatan ini umumnya berlangsung di pasar lokal yang biasanya diadakan pada hari tertentu atau dua kali seminggu. Pasar hari-hari secara umum diatur oleh apa yang mereka sebut pasar hari apabila tidak ada tempat khusus, pasar bisa berlangsung di bawah pohon besar. Peran perempuan memainkan peran penting di tempat ini. Mereka membawa berbagai komoditas seperti bahan makanan dan produk lain untuk ditukarkan di pasar lokal. Sebatas untuk mendukung swasembada rumah tangga petani. Pada saat Sistem Tanam Paksa diterapkan tipe ekonomi masyarakat Jawa bergeser secara signifikan dari ekonomi tradisional dan tertutup menjadi ekonomi modern dan uang. Terjadi pergeseran orientasi dalam produksi. Mereka menghasilkan tidak lagi hanya untuk pemenuhan tujuan subsisten dan pasar lokal. Sebaliknya, produksi berorientasi pada tujuan komersial dan pasar internasional. Pulau Jawa menjadi pusat kawasan perkebunan khususnya industri gula. Desa-desa di Jawa ditempatkan sebagai unit ekonomi yang menghasilkan komoditas tertentu untuk pasar internasional. Tahapan ini merupakan bagian penting dari proses sejarah jangka panjang yang mengintegrasikan masyarakat Jawa ke dalam pasar dunia.²⁹

Selama Sistem Tanam Paksa berlangsung di wilayah Jember tidak ada industri gula. Sampai pada 1859 di Karesidenan Besuki industri gula hanya ditemukan di lima distrik, yaitu Besuki, Mlandingan, Panarukan, Situbondo dan Kapongan. Nama perusahaan ini adalah De Maas milik Hoboken dan putra, Boedoean milik SF Riems, Wringin Anom milik Erven van Wijlen, Etty, Olean milik Van der Zweef dan Hofland dan Pandjie milik AS Fransen van de Putte. Kondisi wilayah Jember tampaknya tidak cocok untuk budidaya tebu. Distrik Puger masih merupakan hutan belantara dan irigasi belum tertata dengan baik. Selain faktor ekologi, kurangnya sumber daya penduduk adalah alasan utama yang membuat sangat sulit untuk mengolah tebu. Kebutuhan tenaga kerja di

²⁹ *Ibid.*, hlm. 29.

industri gula sangat tinggi sehingga hanya bisa dikembangkan di daerah padat penduduk.³⁰

George Birnie bersama Mr. C. Sandenberg Matthiesen dan van Gennep pada 21 Oktober 1859 mendirikan Perkebunan *NV Landbouw Maatsccappij Oud Djember* (NV. LMOD) bergerak di bidang perkebunan tembakau. Perkebunan NV. LMOD sebagian terletak di Distrik Wuluhan dan Puger.³¹ Selain perkebunan NV. LMOD terdapat Perusahaan Perkebunan *NV Cultuur Maatschappij Zuid-Djember*, yang mengusahakan perkebunan tembakau di daerah Puger.³²

Tembakau yang ditanam di Jember berjenis *Besoeki Na Oogst* (BNO). Tanaman tembakau ini dapat tumbuh baik pada ketinggian 200-3000 di atas permukaan air laut dan membutuhkan curah hujan yang rata-rata 2000 mm/tahun dengan temperatur 21°-32° Celsius sehingga tanaman ini cocok dibudidayakan di Jember. Tembakau jenis ini dipasarkan hingga ke dataran Eropa seperti Bremen, Jerman. Jenis tembakau ini cocok untuk membungkus cerutu. Tembakau *Besoeki Na Oogst* memiliki keunggulan dari segi elastisitas, rasa, warna daun yang coklat kehitaman.³³

Distrik Puger dan sekitarnya merupakan daerah yang memberi peluang bagi perluasan lahan pertanian. Peluang ini tersedia tidak hanya karena fakta bahwa wilayah ini jarang penduduk, tetapi juga karena mempunyai lahan yang cukup subur tetapi belum dibudidayakan. Sebuah laporan pejabat kolonial yang dibuat pada 1893 menyebutkan bahwa di dataran Jember yang membentang dari lereng Pegunungan Hyang di sebelah utara hingga Samudra Hindia di sebelah Selatan, semakin banyak lahan pertanian dibuka dari tahun ke tahun termasuk Puger. Pertanian rakyat memainkan peranan yang penting dalam perkembangan

³⁰ Henri Borel, *et.al*, "De opening van den Smalspoorweg Rambipoedji-Poeger" dalam *Weekblad Voor Indie*, No.7, 1 Juni 1913. hlm. 147 dan Nawiyanto, *Ibid.*, hlm. 30.

³¹ Edy Burhan Arifin, *op.cit.*, hlm. 33.

³² Nawiyanto, "Berakhirnya Frontir Pertanian: Kajian Historis Wilayah Besuki, 1870-1970", dalam *Jurnal Masyarakat dan Budaya*, Vol. 14 No.1, 2012, hlm. 82.

³³ Jupriono, *et.al.*, *op.cit.*, hlm. 421.

pertanian di Jember. Distrik Pantai Utara Wilayah Besuki khususnya Panarukan dan Besuki semula adalah pusat produksi padi terkemuka di kawasan ini selama kurun waktu 1870-1970. Produksi beras dalam jumlah cukup besar juga diperoleh di wilayah Banyuwangi. Mengingat pentingnya tanaman padi, maka perkembangan pertanian secara bertahap bergerak ke bagian pedalaman yang relatif masih kosong, tanaman ini menjadi bagian penting dalam proses ekspansi. Beberapa tempat muncul sebagai sentra-sentra baru produksi beras, termasuk Distrik Puger dan Wuluhan di wilayah Jember, serta Distrik Rogojampi dan Kalibaru di wilayah Banyuwangi.³⁴

Kondisi wilayah Jember Selatan memiliki tanah yang subur dengan hamparan alam dataran rendah dan luas. Tanaman padi dapat tumbuh subur sehingga produksi beras dalam jumlah cukup besar. Wilayah Jember sejak tahun 1880-an menjadi penghasil beras terbesar di wilayah Karesidenan Besuki. Adapun pusat produksi padi di *Afdeeling* Jember berada di distrik-distrik selatan seperti Wuluhan, Puger, dan Tanggul.³⁵ Sebagai contoh terdapat tiga orang keturunan Etnis Cina yang menjadi pengusaha penggilingan beras di Distrik Jember dan Wuluhan tahun 1889.³⁶ Pada lahan tegalan jagung ditanam baik sebagai tanaman tunggal maupun tumpangsari dengan ketela dan kacang-kacangan. Pada lahan sawah jagung penting sebagai tanaman sekunder, sebagaimana tercermin dalam luasan lahan di bawah tanaman ini dibanding padi. Pada 1903 di Jember area jagung mencapai 21.000 hektar.³⁷

2.4 Kebutuhan Transportasi Kereta Api

Sebelum abad ke-18 alat transportasi yang digunakan masih sederhana, seperti hewan, gerobak yang ditarik manusia atau hewan, rakit atau perahu yang

³⁴ Nawiyanto, "Berakhirnya Frontir Pertanian: Kajian Historis Wilayah Besuki, 1870-1970", dalam *Jurnal Masyarakat dan Budaya*, Vol. 14 No.1, 2012, hlm. 80-84.

³⁵ Edy Burhan Arifin, *op.cit.*, hlm. 121.

³⁶ *Ibid.*, hlm.115.

³⁷ Nawiyanto, *op.cit.*, hlm.86.

digerakkan manusia, arus sungai, atau tenaga angin. Manusia mengembangkan alat transportasi tersebut mulai dari sistem, makin besar daya angkut, kemudahan menggunakannya.³⁸ Sistem yang sederhana yang memanfaatkan tenaga alami seperti perahu yang mengandalkan layar untuk berlayar kemudian mengenal mesin untuk menggerakkan kapal untuk berlayar.

Sejak abad ke-19 alat transportasi di Hindia Belanda menjadi masalah yang besar dan sulit. Pengangkutan hasil perkebunan memerlukan sarana transportasi yang baik agar pengangkutan hasil produksi semakin lancar dan efisien.³⁹ Pengangkutannya dari daerah produksi, terutama yang berada di daerah pedalaman ke kota-kota pelabuhan sangat lambat sehingga tidak ekonomis bahkan sering terjadi barang menjadi rusak karena terlalu lama di gudang atau di perjalanan. Perjalanan itu bisa memakan waktu lama, berhari-hari bahkan berbulan-bulan.⁴⁰

Memasuki awal abad-19 produksi dari perkebunan-perkebunan mengalami peningkatan. Kebutuhan akan transportasi terutama untuk mengangkut hasil produksi tembakau dan beras ke pelabuhan, juga meningkat. Pada mulanya pengangkutan hasil produksi diangkut oleh alat angkut tradisional berupa dipikul orang, diangkut dengan kereta atau gerobak yang ditarik oleh hewan (cikar dan pedati) dan diangkut oleh perahu melalui sungai. Akibat dari banyaknya kebutuhan pengangkutan dari wilayah produksi, maka dari itu menjelang pertengahan abad ke-19 diadakan peningkatan pembangunan jalan dengan menggunakan tenaga kerja wajib (*heerediensten*), kemudian sejak tahun 1900 menggunakan kerja upahan.⁴¹ Walaupun pembangunan prasarana transportasi

³⁸ Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia* Jilid 1 (Bandung: CV. Angkasa, 1997), hlm. 1-2.

³⁹ Dwi Ratna Nurhajarini, "Trem di Surabaya: Masa Kolonial sampai Pasca Kolonial", dalam *Patrawidya*, Vol. 14 No.3, 2013, hlm. 441.

⁴⁰ Imam Subarkan, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992* (Bandung: Yayasan Pusaka, 1992), hlm. 5.

⁴¹ Sartono Kartodirdjo dan Joko Suryo, *Sejarah Perkebunan di Indonesia Kajian Sosial Ekonomi* (Yogyakarta: Aditya Media, 1991), hlm.111.

terus berjalan, namun kebutuhan pengangkutan orang dan barang belum saja terpenuhi. Hal ini dikarenakan kualitas prasarana masih rendah dan sarana transportasi yang tersedia belum memadai.⁴²

Meskipun begitu, ternyata sarana transportasi tersebut tidak mampu mengangkut keseluruhan hasil produksi perkebunan dari pedalaman. Hal ini dikarenakan hasil perkebunan yang melimpah namun tidak diimbangi dengan jumlah transportasi yang ada. Sarana-sarana jalan besar atau kecil sudah tidak memadai lagi untuk hubungan dengan daerah pedalaman. Sebagai contoh, dari pedalaman ke pelabuhan yang jaraknya ratusan kilometer, baru bisa dicapai oleh gerobak dalam beberapa minggu bahkan dalam beberapa bulan. Yang menjadi masalah adalah kadang-kadang hewan penarik gerobak (sapi atau kerbau) mati karena menempuk jarak yang terlalu jauh dan beban yang terlalu berat.⁴³ Akibatnya, barang untuk diekspor itu terlambat tiba di pelabuhan, padahal kapal untuk mengangkut barang telah lama menunggu di pelabuhan. Akibatnya, barang bisa menumpuk lama di gudang-gudang di daerah pedalaman sehingga sering menjadi turun kualitasnya. Sebelum dibukanya jalur kereta api, pengiriman tembakau dari *Afdeeling* Bondowoso dan Jember dikirim ke Pelabuhan Kalbut. Sarana angkut tembakau menggunakan gerobak sapi yang disewa dari rakyat. Gerobak sapi itu memiliki daya angkut berkisar tujuh sampai delapan pak, sedangkan ongkos per pak tembakau f. 1.60. Pada waktu menggunakan gerobak pengiriman tembakau dari Jember ke Pelabuhan diperlukan waktu sampai dua hari.⁴⁴

Transportasi memiliki peran penting bagi lalu lintas perdagangan. Untuk keperluan perkebunan tembakau yang makin berkembang, para pengusaha selain membangun saluran irigasi, juga membangun sarana transportasi, yaitu sarana

⁴² Nuni Kurniati, "Perkembangan Pelabuhan Surabaya: Dampaknya Pada Aspek Sosial Ekonomi Kota 1900-1940" *Skripsi* pada Universitas Indonesia, Jakarta, 1996, hlm. 130.

⁴³ Tim Telaga Bakti Nusantara, *op.cit.*, hlm. 17.

⁴⁴ R. Broersma, *op.cit.*, hlm. 169.

jalan yang tahan terhadap segala cuaca. Pembangunan jalan itu untuk menghubungkan kebun tembakau yang satu dengan yang lain milik perusahaan yang sama. Misalnya pada 1880-1890 *Naamlooze Venootschap De Landbouw Maatschappij Oud Djember* (NV. LMOD) membuat jalan yang panjangnya sekitar 30-40 km. Pembuatan jalan itu untuk menghubungkan kantor pusat NV. LMOD di Distrik Jember dengan kebun-kebunnya yang terletak di Distrik Mayang, Gambirono, Wuluhan, Puger dan Tanggul.⁴⁵

Transportasi yang mengangkut hasil perikanan, perkebunan dan pertanian pada 1850-an masih berupa dokar dan cikar. Kendaraan bermotor pertama di Hindia Belanda tiba di Jawa berupa sepeda motor. Kendaraan ini tiba di Hindia Belanda pada 1893. Orang yang pertama memiliki kendaraan bermotor pabrikan Hildebrand und Wolfmuller, di Munchen, Jerman merupakan orang Inggris. Orang itu bernama John C Potter yang bekerja sebagai masinis pertama di Pabrik Gula Oemboel di Probolinggo, Jawa Timur. Sepeda motor John C Potter sepanjang 1893 tercatat sebagai satu-satunya orang yang menggunakan kendaraan bermotor di Hindia Belanda, dalam hal ini sepeda motor. Pada 1894, mobil pertama tiba di Pelabuhan Semarang. Dengan demikian, mobil pertama pabrikan Jerman hadir di Hindia Belanda, kemudian delapan tahun setelah mobil pertama hadir di Hindia Belanda. Soesoehoenan Soerakarta Pakoe Boewono X membeli mobil bermerek Benz Viktoria beratap terpal.⁴⁶ Kendaraan bermotor yang hadir di Indonesia pada 1893-1894 berfungsi sebagai kendaraan pribadi bukan sebagai kendaraan pengangkut hasil perikanan, pertanian dan perkebunan. Kendaraan ini tidak bisa digunakan untuk mengangkut hasil perikanan, pertanian dan perkebunan.

Pada 1893 jalur kereta api Probolinggo-Panarukan mulai dibangun. Jalur kereta api ini merupakan jalur utama atau primer. Salah satu tujuan utama pembangunan jalur kereta api adalah untuk memperlancar pengiriman produk-

⁴⁵ Jupriono, *et.al. op.cit.*, hlm. 372.

⁴⁶ James Luhulima, *Sejarah Mobil & Kisah Kehadiran Mobil di Negeri ini Plus Kamus Istilah Otomotif* (Jakarta: PT Kompas Media Nusantara, 2012), hlm. 58-61.

produk perkebunan dari pusat perkebunan dari daerah Jember dan Bondowoso ke daerah Panarukan.⁴⁷ Setelah pembangunan jalur utama, perhatian mereka mulai fokus pada pembangunan jalur sekunder. Jalur trem Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu merupakan jalur sekunder di wilayah Jember. Jalur trem ini merupakan cabang dari jalur utama *Staatsspoorwegen* (SS) Jalur kereta api Probolinggo-Panarukan merupakan jalur sekunder. Jalur sekunder Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu merupakan jalur trem. Trem adalah jenis kereta api ringan yang umumnya memiliki jalur yang bersebelahan dengan jalan raya. Pada 1913 *Staatsspoorwegen* meresmikan jalur trem Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu. Jalur trem Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu menjadi cabang lintas kereta api Probolinggo-Panarukan merupakan milik *Staatsspoorwegen*.⁴⁸

Perkeretaapian di Jember dibagi menjadi dua yakni kereta api dan trem. Perbedaannya adalah kereta api digunakan sebagai alat transportasi jarak jauh dan dapat mengangkut penumpang dan barang dalam jumlah yang besar. Sedangkan trem adalah alat angkut jarak dekat yang digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang dalam jumlah yang kecil. Selain jenis kereta api dan trem ada lagi jenis lori. Kereta api jenis ini biasanya mengangkut hasil-hasil perkebunan ke pabrik pengolahan. Lori biasanya banyak digunakan di daerah perkebunan tebu, untuk mengangkut tebu ke pabrik gula untuk diolah. Ukuran lori biasanya lebih kecil dari kereta api dan trem. Jenis ini biasanya menggunakan lokomotif yang lebih kecil. Wilayah Jawa Timur terdapat beberapa perusahaan trem, yakni:⁴⁹ 1) *Oost-Java Stoomtram Maatschappij* (OJS) di Surabaya tahun

⁴⁷ Ramadoni Wahyu kanda Permana, “Penghubung Sosial Ekonomi Pelabuhan-Pedalaman Pojok Timur Jawa (Jawa Oosthoek): Jalur Kereta Api Probolinggo-Jember 1893-1929”, *Skripsi* pada Universitas Indonesia, Depok, 2017, hlm. 52 dan Nurudin Fitroh, “Perananan Kereta Api di Jawa Timur dalam Pengangkutan Hasil Perkebunan ke Surabaya Tahun 1878-1930”, dalam *Jurnal Avatara*, Vol.III No.3, 2015, hlm. 463.

⁴⁸ S. Nawiyanto, *Agricultural Development in Frontier Region of Java: Besuki, 1870-Early 1990s* (Yogyakarta: Galang Press, 2003), hlm. 64 dan Henri Borel, *et.al*, “De opening van den Smalspoorweg Rambipoedji-Poeger” dalam *Weekblad Voor Indie*, No.7, 1 Juni 1913. hlm. 147.

⁴⁹ Tim Telaga Bakti Nusantara, *op.cit.*, hlm.123.

1889 dengan jalur Ujung Wonokromo-Sepanjang-Krian, jalur Mojokerto-Ngoro, jalur Gamekan-Dinoyo, jalur Mojokerto-Wates, lintas dalam kota Surabaya; 2) *Kediri Stoomtram Maatschapij* (KSM) tahun 1897 dengan jalur Kediri-Jombang, jalur Pare-Kencong, jalur Pare-Kepung, jalur Pulorejo-Ngoro, jalur Ngoro-Kandangan, jalur Kencong-Kandangan, jalur Gurah-Kawarasan, jalur Pesantren-Wates, Palem-Papar; 3) *Malang Stoomtram Maatschapij* tahun 1897, dengan jalur Malang-Bululawang-Dampit, jalur Gondanglegi-Kepanjen, jalur Tumpang-Singosari, jalur Malang-Blimbing, jalur Sedayu-Turen; 4) *Mojokerto Stoomtram Maatschapij* tahun 1898, dengan jalur Porong-Mojokerto, jalur Japanan-Bangil, jalur Pacing-Pohjejer; 5) *Pasoeroean Stoomtram Maatschapij* (PsSM) tahun 1896, dengan jalur Bakalan-Pasar Alkmaar, jalur Warungdowo-Ngempit, jalur Pasuruan-Kali Gembong. 6) *Probolinggo Stoomtram Maatschapij* (PbSM) tahun 1897 dengan jalur Probolinggo-Paiton, jalur Umbul-Sumberkareng, jalur Probolinggo-Umbul; 7) *Madura Stoomtram Maatschapij* tahun 1898 dengan jalur Kamal-Kalianget, jalur Kamal-Kwanyar; 8) *Babat-Djombang Stoomtram Maatschapij* tahun 1896 dengan jalur Jombang-Babat.

Pembangunan jalan darat dan jalur kereta api ini selain menguntungkan perusahaan, juga menyebabkan Distrik Jember telah terbuka untuk daerah luar. Adanya jalan darat yang menandai selain akan memudahkan hubungan antara Jember dengan distrik-distrik lain di sekitar Jember, juga memudahkan memudahkan hubungan dengan daerah lain. Dengan demikian Jember yang semula hanya sebuah distrik yang sepi, berubah menjadi kota yang ramai sebagai pusat kegiatan ekonomi perdagangan dan pemerintahan. Sarana transportasi yang dibangun di Kota Jember itu menyebabkan Jember berubah menjadi kota pusat distribusi hasil-hasil produk perkebunan yang berasal dari daerah-daerah disekitarnya. Kereta api menjadi angkutan utama atas berbagai produk perkebunan untuk di ekspor melalui Pelabuhan Panarukan.⁵⁰

⁵⁰ Jupriono, *et.al. op.cit.*, hlm. 372.



Gambar 2.1 Gerobak di Puger

Sumber: Nawiyanto, *Terbentuknya Ekonomi Perkebunan di Kawasan Jember* (Yogyakarta: Laksbang Pressindo, 2018), hlm. 35.

Distrik Puger berada dibagian selatan dari *Afdeeling* Jember. Keberadaan distrik ini merupakan peluang yang besar, karena wilayah ini cukup subur dan membawa perkembangan yang bagus. Produsen memiliki peluang untuk mendapatkan barang dengan mudah dan biaya yang murah. Walaupun ada jalan raya yang menghubungkan halte Rambipuji menuju ke pantai selatan, namun transportasi gerobak selama ini ongkosnya cukup mahal, perusahaan menggunakan alat angkut gerobak sapi pada 1890-an dari Jember ke Pelabuhan Kalbut Situbondo. Setiap gerobak sapi yang mengangkut delapan pak tembakau menyewa seharga f 12,80.⁵¹

Sejak dibukanya jalur kereta api pengiriman tembakau diangkut dengan gerbong-gerbong kereta api. Setiap gerbong memiliki daya angkut berkisar 72 sampai 75 pak dengan ongkos per gerbong f. 20. Pengiriman tembakau menggunakan kereta api yang biayanya jauh lebih murah jika dibandingkan dengan pedati. Di sisi lain pengangkutan kereta api itu lebih cepat dan lebih aman., namun setelah menggunakan sarana angkut kereta api diperlukan waktu sekitar 4 sampai 5 jam.⁵²

⁵¹ Edy Burhan Arifin, *op.cit.*, hlm. 126.

⁵² R. Broersma, *op.cit.*, hlm. 169.

dan penumpang merupakan salah satu pengaruh dari adanya modernisasi sosial. Mobilitas penduduk dan barang lebih mudah karena trem yang beroperasi di Jember Selatan. Wilayah Jember Selatan memiliki beberapa hasil perikanan, perkebunan dan pertanian yang dapat diekspor ke luar kota maupun luar negeri, seperti beras, padi, tembakau, kapur, kayu, ikan, dan telur penyu dan sebagainya.

Jalur trem berdampak pada kemudahan pengiriman komoditi perikanan, pertanian, dan perkebunan di pedalaman. Sebelumnya sarana angkut yaitu cikar dan pedati, sekarang ada transportasi trem yang bisa mengangkut hasil perikanan, pertanian, dan perkebunan tersebut lebih cepat dan lebih banyak. Selain itu trem yang mampu menembus antar daerah di wilayah Jember sehingga mampu meningkatkan perekonomian di daerah pedalaman yang dilalui trem. Penelitian ini melihat jalur trem Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu berperan penting dalam perkembangan sosial ekonomi di Jember Selatan. Dampak yang ditimbulkan jalur trem Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu dapat merangsang perkembangan Jember Selatan. Hasil akhir yang demikian mengisyaratkan bahwa tidak mungkin suatu wilayah berkembang tanpa adanya sarana transportasi yang efektif dan efisien.

DAFTAR ACUAN

Publikasi Resmi dan Arsip

Koloniaal Verslag van 1923. Gedrukt ter Algemeene Landsdrukkerij.

Nederlandsch-Indie, *Uitkomsten Der In Maand November 1920 Gehouden Volkstelling deel II*. Batavia: Drukkerijen Ruygrok & Co, 1922.

Neerlands Welvaart Nederlansch Indische Staatsspoor- en Tramwegen

Officieele Reisgids Der Spoor en Tramwegen en Aansluitende Automobiendiensten op Java en Madoera 1931.

Overzichtskaart van de Spoorwegen en Lands Automobiendiensten op Java en Madura

Regeering Almanak voor Nederlandsch-Indie 1814-1914 Tweede Gedeelte Kalender en Personalia. Batavia: Landsdrukkerij.

Regerings Almanak voor Nederlandsch-Indie 1814-1914. Batavia: Landsdrukkerij.

Soerabaiasch Handelsblad, "Van Westersch Grootbedrijf", Juni 1927.

Staatsblad van Nederlandsch-Indie No. 459 Tahun 1911.

Tarieven Voor Het Vervoer Met De Staatstramwegen Op Java 1923.

Verslag der Staatsspoor-en Tramwegen in Nederlandsch-Indie Over Het Jaar 1916. Batavia: Landsdrukkerij, 1917.

Verslag der Staatsspoor-en Tramwegen in Nederlandsch-Indie Over Het Jaar 1918. Batavia: Landsdrukkerij, 1920.

Verslag van Bestuur en Staat van Nederlandsch-Indie, Suriname, en Curacao 1927. Gedrukt ter Algemeene Landsdrukkerij.

Volkstelling 1930, *Inheemsche Bevolking van Oost-Java*. Batavia: Landsdrukkerij, 1934.

Surat Kabar dan Majalah

De Indische Courant , 18 Januari 1932 No. 104.

_____, "Volkswelvaart: S.S. contra het auto-transport" No. 23, 12 Oktober 1925.

_____, "Commissie van Bijstand S.S.", No. 36, 27 Oktober 1926.

_____, "Inspectie S.S.O.L.", No. 295, 10 September 1926.

_____, "Oost Java: Djember" No. 104, 18 Januari 1932.

De Indische Mercur, "De Poegervlakte in Besoeki" No. 17, 26 April 1918.

_____, "Kort Verslag over 1926 der Spoor- en Tramwegen Oosterlijnen.", No. 19, 11 Mei 1927.

De Ingenieur, "Afdeling voor Spoorwegbouw-en Spoorwegexploitatie", No. 21, 25 Mei 1912.

_____, "Staatsspoor- en Tramwegen", No. 46, 14 November 192.

_____, "Staatsspoorwegen", No. 37, 12 September 1908.

_____, "Statistieke Mededeelingen", No. 10, 10 Maret 1917.

_____, "Statistieke Mededeelingen", No. 20, 18 Mei 1918.

_____, "Statistieke Mededeelingen", No. 20, 19 Mei 1917.

_____, "Statistieke Mededeelingen", No. 27, 14 Juli 1914.

_____, "Statistieke Mededeelingen", No. 36, 4 September 1915.

_____, "Statistieke Mededeelingen", No. 42, 18 Oktober 1913.

_____, "Statistieke Mededeelingen", No. 45, 4 November 1916.

_____, "Statistieke Mededeelingen", No. 50, 11 Desember 1915.

_____, "Statistieke Mededeelingen", No. 6, 10 Februari 1917.

_____, "Statistieke Mededeelingen", No. 6, 6 Februari 1915.

_____, "Uit het Koloniaal Verslag van 1913", No. 18, 2 Mei 1914.

_____, "Uit het Koloniaal Verslag van 1911: Stoomtramwegen", No. 11, 16 Maret 1912.

_____, "Uit Ons Parlement", No. 31, 5 Agustus 1911.

_____, "Spoorwegen" No 42, 16 Oktober 1915.

G. Wybrands (*Ed*), "Uit de Indische Bladen: Nieuwe tramverbindingen in Oost-Java" dalam *Het Nieuws van den Dag*, No. 84, 12 April 1907.

Henri Borel, *et.al*, "De opening van den Smalspoorweg Rambipoedji-Poeger" dalam *Weekblad Voor Indie*, No.7, 1 Juni 1913.

Het Nieuws van Den Dag, "Binnenlands Nieuws", No. 12631 17 Februari 1911.

_____, "Binnenlandsch Nieuws", No. 12769, 1 Agustus 1911.

_____, "Nieuwe tramwegen", No. 12, 1910.

_____, "Nederlandsch-Indie: Uit Djember", no. 144, 23 Juni 1911.

_____, "Telegrammen: De reis van den Gouverneur Generaal" No. 135, 12 Juni 1912.

Nieuwe Rotterdamsche Courant, "Stijgende welvaart in Zuid-Djember", No. 338 6 Desember 1925.

Buku

Aprianto, Tri Chandra. *Perjuangan Landreform Masyarakat Perkebunan Partisipasi Politik, Klaim, dan Agraria di Jember*. Yogyakarta: STPN Press, 2016.

Ardiyansah. *Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori*. Jakarta Pusat: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama, 2015.

Broersma, R. *Besoeki een Gewest in Opkomst*. Amsterdam: Scheltema and Holhema, 1912.

Colombijn, Freek. *et.al., Ed. Kota Lama, Kota baru: Sejarah Kota-kota di Indonesia Sebelum dan Setelah Kemerdekaan*. Jogjakarta: Ombak, 2005.

- Gottschalk, Louis. *Mengerti Sejarah*, penerjemah Nugroho Notosusanto. Jakarta: UI Press, 1986.
- Jupriono, et.al. *Sekilas Wakil Rakyat dan Perkembangan Kabupaten Jember (Prasejarah s.d 1970-an) Jember dari Waktu ke Waktu*. Jember: Sekretariat DPRD Kabupaten Jember, 2018.
- Kartodirdjo, Sartono dan Djoko Suryo. *Sejarah Perkebunan di Indonesia Kajian Sosial Ekonomi*. Yogyakarta: Aditya Media, 1991.
- Kartodirdjo, Sartono. *Pemberontakan Petani Banten 1888*. Jakarta: Pustaka Jaya, 1984.
- _____. *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Metodologi Sejarah*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 1993.
- Katam, Sudarsono. *Kereta Api di Priangan Tempo Doeloe*. Bandung: PT Dunia Pustaka Jaya, 2014.
- Luhulima, James. *Sejarah Mobil & Kisah Kehadiran Mobil di Negeri ini Plus Kamus Istilah Otomotif*. Jakarta: PT Kompas Media Nusantara, 2012.
- Memori Serah Jabatan 1921-1930 : Jawa Timur dan Tanah Kerajaan*. Jakarta: Arsip Nasional Indonesia, 1978.
- Mulyana, Agus. *Sejarah Kereta Api di Priangan*. Yogyakarta: Ombak, 2017.
- Nawiyanto, S. *Agricultural Development in Frontier Region of Java: Besuki, 1870-Early 1990s*. Yogyakarta: Galang Press, 2003.
- Nawiyanto. *Terbentuknya Ekonomi Perkebunan di Kawasan Jember*. Yogyakarta: Laksbang Pressindo, 2018.
- _____. *The Development of Plantations in Jember During the Late Colonial period 1857-1942*. Yogyakarta: Lembah Manah, 2008.
- Oegma, J.J.G. *De Stroomtractie Op Java En Sumatra*. Antwerpen: Kluwer Technische Boeken . B.V. Deventer, 1982.
- Poesponegoro, Marwati Djoened dan Nugroho Notosusanto, *Sejarah Nasional Indonesia* Jilid IV. Jakarta: Balai Pustaka, 2010.
- Raap, Oliver Johannes. *Sepoer oeap di Djawa Tempo Doeloe*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2017.
- Reitsma, S. A. *Boekoe Peringatan dari Staatsspoor-en Tramwegen di Hindia-Belanda 1875-1925*. Weltevreden: Topografischen Dienst, 1925.

_____. *Korte Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor-en Tramwegen*. Weltevreden : G. Kolff & Co, 1928.

Rochmat, Saefur *Ilmu Sejarah dalam Perspektif Ilmu Sosial* (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2009).

Sasmita, Nurhadi. *et.al, Pedoman Penulisan Skripsi Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Jember*. DIY: Lembah Manah, 2012.

Sedyawati, E. dan S. Zuhdi, *Ed. Arung Samudera: Persembahan Memperingati Sembilan Windu A.B. Lopian*. Depok: PPKB-Lembaga Penelitian UI.

Setiady, Elly M. *Ilmu Sosial dan Budaya Dasar*. Jakarta: Kencana, 2005.

Smelser, J. *Sosiologi Ekonomi*, penerjemah A. Hasymi Ali. Yogyakarta: Bahana Aksa, 2012.

Stibbe, D. G. *Encyclopedie van Nederlandsch-Indië Tweede Druk S*, Gravenhage Martinus Nijhoff: Leiden, 1919.

Stroomberg, J. *Hindia Belanda 1930*, penerjemah Heri Apriono. Yogyakarta: IRCiSoD, 2018.

Subarkan, Imam. *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*. Bandung: Yayasan Pusaka, 1992.

Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*. Bandung: CV. Angkasa, 1997.

Wardojo, Waskito Widi. *Sejarah Kereta Api Kota Solo 1864-1930*. Temanggung: Kendi, 2018.

Makalah, Jurnal, Skripsi, Tesis

Aprianto, Tri Chandra. “Dekolonisasi Perkebunan di Jember Tahun 1930an–1960an”, *Tesis* pada Universitas Indonesia, Depok, 2011.

Arifin, Edy Burhan. “Emas Hijau di Jember, Asal Usul dan Pengaruh dalam Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat 1860-1880” *Tesis* pada Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 1989.

_____. “Pertumbuhan Kota Jember dan Munculnya Budaya Pandhalungan”, dalam *Jurnal Literasi*, Vol. II No.1, 2012.

Cahyo, Dedi Nur dan Agus Trilaksana. “Perkembangan Transportasi Kereta Api di Kabupaten Lamongan Tahun 1899 – 1932”, dalam *Jurnal Avatara*, Vol. V No.1, 2017.

- Fitroh, Nurudin. "Perananan Kereta Api di Jawa Timur dalam Pengangkutan Hasil Perkebunan ke Surabaya Tahun 1878-1930", dalam *Jurnal Avatara*, Vol.III No.3, 2015.
- Christian Maria Goreti, "Chung Hua School Wajah Pendidikan Etnis Tionghoa di Jember Tahun 1911-1966" *Skripsi* pada Universitas Jember, Jember, 2013.
- Indera. "Diversifikasi Usaha Deli Spoorweg Maatschappij: Studi Sejarah Perusahaan di Sumatera Timur 1883-1940", Makalah, Disampaikan pada Konferensi Nasional Sejarah VII di Jakarta, 14-17 November 2006.
- Islama, Sofi Nur dan Moch. Affandi, "Nilai-Nilai Kekerasan dalam Tradisi Ojung di Situbondo", dalam *Artikel Ilmiah Hasil Penelitian Mahasiswa 2013 Unej* hlm. 1-2.
- Kurniati, Nuni. "Perkembangan Pelabuhan Surabaya : Dampaknya Pada Aspek Sosial Ekonomi Kota 1900-1940" *Skripsi* pada Universitas Indonesia, Jakarta, 1996.
- Marjono dan Soegijanto Padmo. "Irigasi dan Perkebunan di Karesidenan Besuki 1870-1930", dalam *Jurnal Sosiohumanika*, Vol. XV No.1, 2002.
- Mudalsih, Dwi. "Jalur Trem Solo-Boyolali dan Peranannya Bagi Kehidupan Sosial-Ekonomi Masyarakat Sekitarnya 1883-1914" *Makalah*.
- Nawiyanto. "Berakhirnya Frontir Pertanian: Kajian Historis Wilayah Besuki, 1870-1970", dalam *Jurnal Masyarakat dan Budaya*, Vol. 14 No.1, 2012.
- Nurhajarini, Dwi Ratna. "Trem di Surabaya: Masa Kolonial sampai Pasca Kolonial", dalam *Patrawidya*, Vol. 14 No.3, 2013.
- Nurhayat, Wiji. Abrar dan Umasih. "Bon-Bon: Kereta Api Listrik Batavia-Buitenzorg 1925 – 1942", *Jurnal Lontar* Vol. 9 No. 2, 2012.
- Permana, Ramadoni Wahyu Kanda. "Penghubung Sosial Ekonomi Pelabuhan-Pedalaman Pojok Timur Jawa (Jawa Oosthoek): Jalur Kereta Api Probolinggo-Jember 1893-1929", *Skripsi* pada Universitas Indonesia, Depok, 2017.
- Pradana, Hafid Rofi. "Perkembangan *Kediri Stoomtram Maatschappij* Pada Tahun 1895 - 1930", dalam *Jurnal Avatara*, Vol. VI No.2, 2018.
- Rindiani, Arin Nanda. "Pertumbuhan Penduduk di Jember Tahun 1870-1930", *Skripsi* pada Universitas Jember, Jember, 2017.
- Sidiq, Jakfar. "Pembangunan Transportasi Kereta Api Jember-Panarukan Tahun 1893-1947", *Skripsi* pada Universitas Jember.

Wardani, Bety Amaliya. “Nasionalisasi Perusahaan Oostjava Stoomtram Maatschappij di Surabaya Tahun 1950-1965” *Jurnal Prodi Ilmu Sejarah Vol. 3 No. 4* pada Universitas Negeri Yogyakarta, Yogyakarta, 2018.

Winarni, Retno. “Bertahan di Tengah Menguatnya Kekuasaan Kolonial dan Modernisasi: Bupati-bupati di Karesidenan Besuki Jawa Timur 1820 an-1930an” *Disertasi* pada Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 2012.

Online

“Dokumen Pra-studi Kelayakan” [*Online*], <http://kpsrb.bappenas.go.id>, di unduh pada 10 Mei 2019.

“Lokomotif SS 200T/SS 300T” [*online*], <https://heritage.kai.id/> diunduh pada 10 Juni 2019.

“Lokomotif TC 10” [*online*], <https://heritage.kai.id/> diunduh pada 10 Juni 2019.

www.colonialarchitecture.eu di akses pada 20 Maret 2019

www.delpher.nl di akses pada 20 Maret 2019

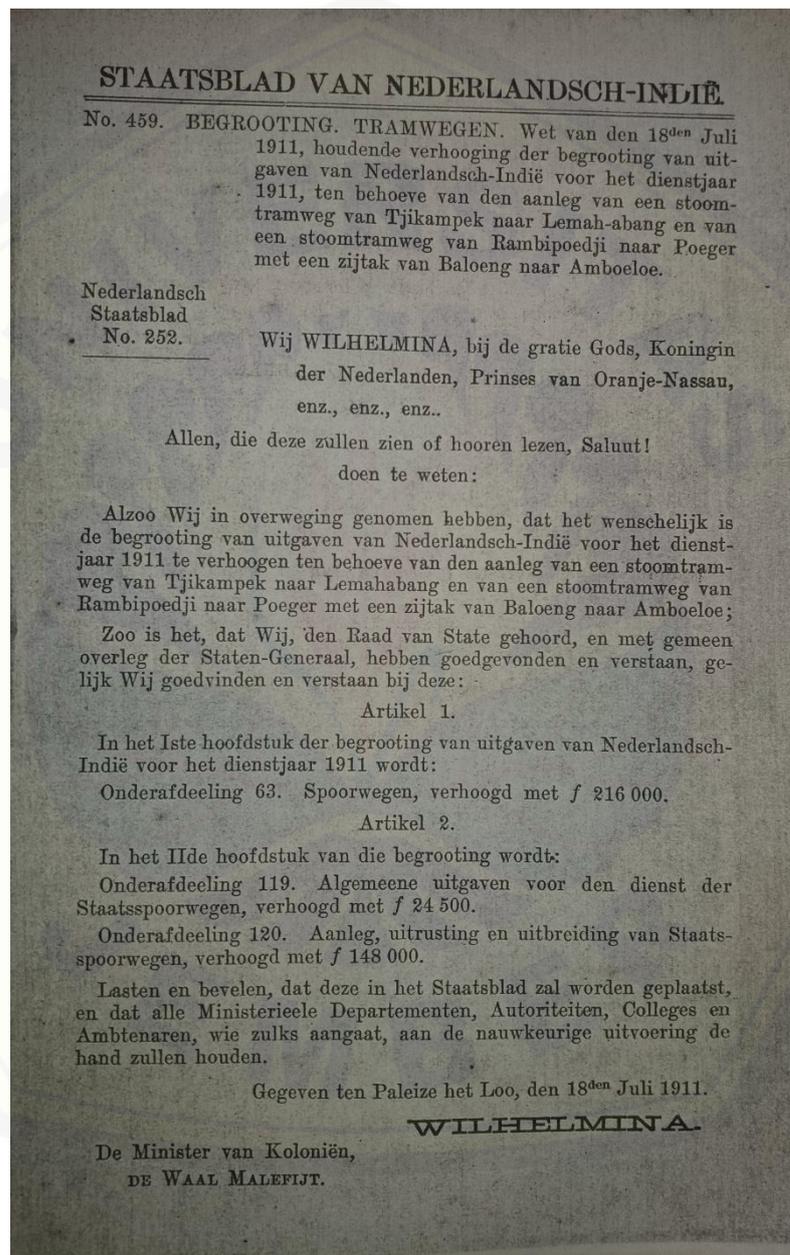
www.Kitlv.nl di akses pada 10 Juni 2019

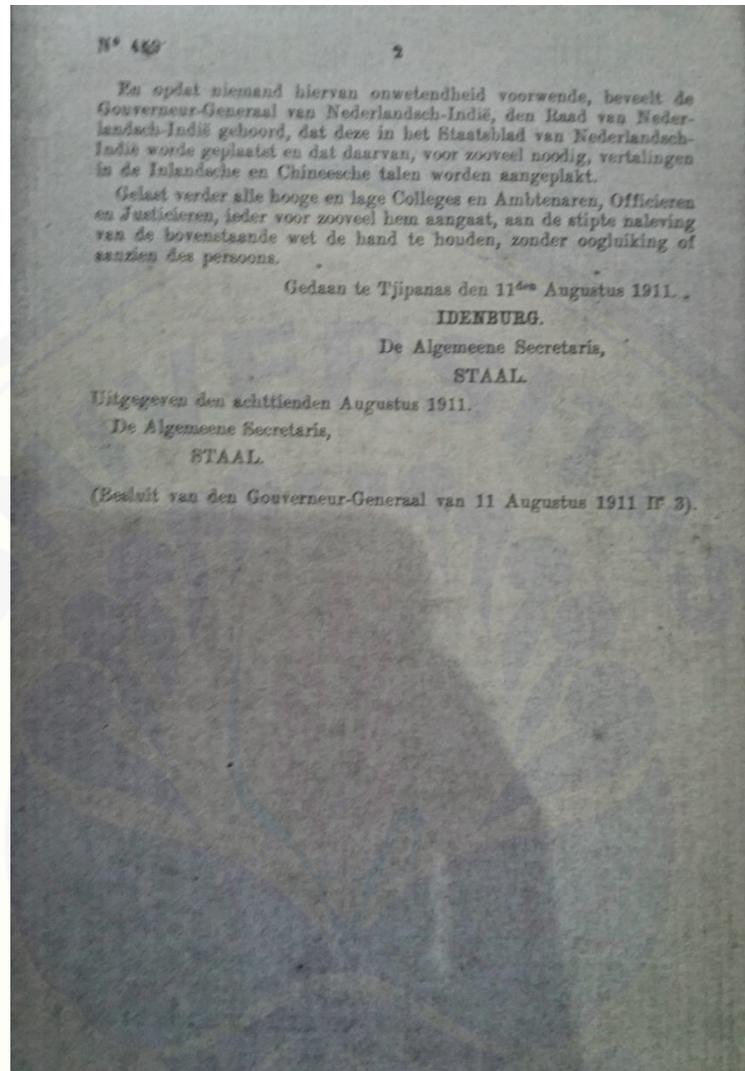
www.tropenmuseum.nl di akses pada 10 Juni 2019

Lampiran A**Peta administrasi Pulau Jawa dan Pembangunan jalur kereta api tahun 1933**

Sumber : *Overzichtskaart van de Spoorwegen en Lands Automobiendiensten op Java en Madura*. Badan Perpustakaan dan Arsip Daerah (BPAD) Jawa Timur.

Lampiran B

Staatsblad van Nederlandsch-Indië 1911



Sumber: Koleksi Badan Perpustakaan dan Arsip Daerah (BPAD) Jawa Timur

Lampiran C

Weekblad Voor Indie pada 1 Juni 1913 mengenai Peresmian Jalur Trem Rambipuji-Puger



Sumber: Koleksi Museum Boemi Poeger

Lampiran D

Tarif Penumpang dan Bagasi Jalur Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu 1923

Lijn : Rambipoedji — Balong — $\frac{\text{Poeger}}{\text{Amboeloe}}$

Reizigers.

3e Klasse										2e Klasse				Bagage
Rambipoedji										Rambipoedji				Etappes.
6	Rawatamtoe									60	Balong R/P			Rambipoedji — Rawatamtoe
12	6	Goemelar								120	60	Poeger Aloen-aloen		Rawatamtoe — Goemelar
18	12	6	Balong R/P en Passar							120	60	120	Amboeloe	Goemelar — Balong R/P
24	18	12	6	Toetoei										Balong R/P — Toetoei
30	24	18	12	6	Kasijamlor									Toetoei — Kasijamlor
36	30	24	18	12	6	Krenden								Kasijamlor — Krenden
42	36	30	24	18	12	6	Poeger Aloen-aloen							Krenden — Poeger Aloen-aloen
24	18	12	6	12	18	24	30	Tjoerahtepas						Balong R/P — Tjoerahtepas
30	24	18	12	18	24	30	36	6	Woeloehan					Tjoerahtepas — Woeloehan
36	30	24	18	24	30	36	42	12	6	Kesilir Koelon			Woeloehan — Kesilir Koelon	
42	36	30	24	30	36	42	48	18	12	6	Amboeloe		Kesilir Koelon — Amboeloe	

Sumber: *Tarieven Voor Het Vervoer Met De Staatstramwegen Op Java 1923*, Koleksi Badan Perpustakaan dan Arsip Daerah (BPAD) Jawa Timur.

Lampiran E

Angkutam Barang Jalur Rambipuji-Balung-Puger/Ambulu 1923

Lijn : Rambipoedji — Balong — $\frac{\text{Poeger}}{\text{Amboeloe}}$
Vrachtgoederen.

Rambipoedji

wgl. 1 kl.	270						
" 2 "	250						Rawatamtoe
stukgoed	8						
wgl. 1 kl.	630	450					
" 2 "	490	350				Balung R/P en $\frac{\text{Kidoel}}{\text{Koelon}}$	
stukgoed	21	15					
wgl. 1 kl.	900	680	360				
" 2 "	700	530	280			Kasijamlor	
stukgoed	30	23	12				
wgl. 1 kl.	990	770	450	270			
" 2 "	770	600	350	250			
stukgoed	33	26	15	8			
wgl. 1 kl.	1220	990	680	320	270		
" 2 "	950	770	530	250	250	Poeger Aloen-aloen	
stukgoed	41	33	23	11	8		
wgl. 1 kl.	900	680	360	680	810	990	
" 2 "	700	530	280	530	630	770	
stukgoed	30	23	12	23	27	33	
wgl. 1 kl.	1170	990	630	990	1080	1310	320
" 2 "	910	770	490	770	840	1020	250
stukgoed	39	33	21	33	36	44	11
							Amboeloe

Sumber: *Tarieven Voor Het Vervoer Met De Staatstramwegen Op Java 1923*, Koleksi Badan Perpustakaan dan Arsip Daerah (BPAD) Jawa Timur.

Lampiran F

Indikator jarak dalam tarif kilometer 1923

Rambipoedji (Rbp)		Lijn Rambipoedji — Balong —		Poeger — Amboeloe	
2	1	2	1	2	1
3	2	3	2	3	2
4	3	4	3	4	3
5	4	5	4	5	4
6	5	6	5	6	5
7	6	7	6	7	6
8	7	8	7	8	7
9	8	9	8	9	8
10	9	10	9	10	9
11	10	11	10	11	10
12	11	12	11	12	11
13	12	13	12	13	12
14	13	14	13	14	13
15	14	15	14	15	14
16	15	16	15	16	15
17	16	17	16	17	16
18	17	18	17	18	17
19	18	19	18	19	18
20	19	20	19	20	19
21	20	21	20	21	20
22	21	22	21	22	21
23	22	23	22	23	22
24	23	24	23	24	23
25	24	25	24	25	24
26	25	26	25	26	25
27	26	27	26	27	26
28	27	28	27	28	27
29	28	29	28	29	28
30	29	30	29	30	29
31	30	31	30	31	30
32	31	32	31	32	31
33	32	33	32	33	32
34	33	34	33	34	33
35	34	35	34	35	34
36	35	36	35	36	35
37	36	37	36	37	36
38	37	38	37	38	37
39	38	39	38	39	38
40	39	40	39	40	39
41	40	41	40	41	40
42	41	42	41	42	41
43	42	43	42	43	42
44	43	44	43	44	43
45	44	45	44	45	44
46	45	46	45	46	45
47	46	47	46	47	46
48	47	48	47	48	47
49	48	49	48	49	48
50	49	50	49	50	49
51	50	51	50	51	50
52	51	52	51	52	51
53	52	53	52	53	52
54	53	54	53	54	53
55	54	55	54	55	54
56	55	56	55	56	55
57	56	57	56	57	56
58	57	58	57	58	57
59	58	59	58	59	58
60	59	60	59	60	59
61	60	61	60	61	60
62	61	62	61	62	61
63	62	63	62	63	62
64	63	64	63	64	63
65	64	65	64	65	64
66	65	66	65	66	65
67	66	67	66	67	66
68	67	68	67	68	67
69	68	69	68	69	68
70	69	70	69	70	69
71	70	71	70	71	70
72	71	72	71	72	71
73	72	73	72	73	72
74	73	74	73	74	73
75	74	75	74	75	74
76	75	76	75	76	75
77	76	77	76	77	76
78	77	78	77	78	77
79	78	79	78	79	78
80	79	80	79	80	79
81	80	81	80	81	80
82	81	82	81	82	81
83	82	83	82	83	82
84	83	84	83	84	83
85	84	85	84	85	84
86	85	86	85	86	85
87	86	87	86	87	86
88	87	88	87	88	87
89	88	89	88	89	88
90	89	90	89	90	89
91	90	91	90	91	90
92	91	92	91	92	91
93	92	93	92	93	92
94	93	94	93	94	93
95	94	95	94	95	94
96	95	96	95	96	95
97	96	97	96	97	96
98	97	98	97	98	97
99	98	99	98	99	98
100	99	100	99	100	99

Sumber: *Tarieven Voor Het Vervoer Met De Staatstramwegen Op Java 1923*, Koleksi Badan Perpustakaan dan Arsip Daerah (BPAD) Jawa Timur.

Lampiran G

Bekas Stasiun Balung pada 10 September 2019



Sumber: Foto milik pribadi, 10 September 2019.

Lampiran H

Bekas Jembatan Trem di Balung Lor pada 10 September 2019





Sumber: Foto milik pribadi, 10 September 2019.

Lampiran I

Bekas Pondasi Jembatan Trem di Pecoro, Rambipuji pada 10 September 2019





Sumber: Foto milik pribadi, 10 September 2019.

JEMBER