

**SEJARAH DAN DAMPAK ALIH FUNGSI STASIUN  
KERETA API BALUNG TAHUN 1974-2000**

**SKRIPSI**



Oleh:  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
Husnil Widad  
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ  
NIM 204104040051  
J E M B E R

**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ JEMBER  
FAKULTAS USHULUDDIN, ADAB DAN HUMANIORA  
2024**

**SEJARAH DAN DAMPAK ALIH FUNGSI STASIUN  
KERETA API BALUNG TAHUN 1974-2000**

**SKRIPSI**

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



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
Oleh :  
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ

J E M B E R  
Husnil Widad  
NIM 204104040051

**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ JEMBER  
FAKULTAS USHULUDDIN, ADAB DAN HUMANIORA  
2024**

**SEJARAH DAN DAMPAK ALIH FUNGSI STASIUN  
KERETA API BALUNG TAHUN 1974-2000**

**SKRIPSI**

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



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ  
JEMBER

**Dahimatul Afidah, M. Hum**  
**NIP. 199310012019032016**

**SEJARAH DAN DAMPAK ALIH FUNGSI STASIUN  
KERETA API BALUNG TAHUN 1974-2000**

**SKRIPSI**

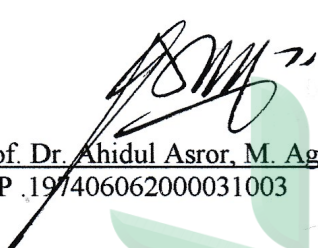
Telah diuji dan diterima untuk memenuhi salah satu persyaratan memperoleh gelar Sarjana Humaniora (S.Hum)  
Fakultas Ushuluddin, Adab dan Humaniora  
Program Studi Sejarah dan Peradaban Islam


Hari : Rabu  
Tanggal : 6 November 2024

Tim Penguji

Ketua Sidang

Sekretaris

  
Prof. Dr. Ahidul Asror, M. Ag.  
NIP. 197406062000031003

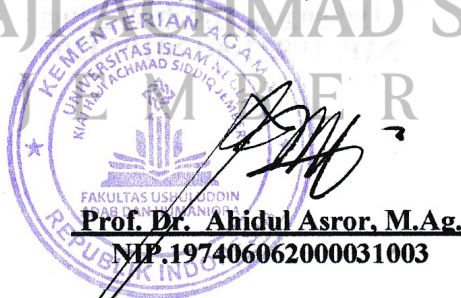
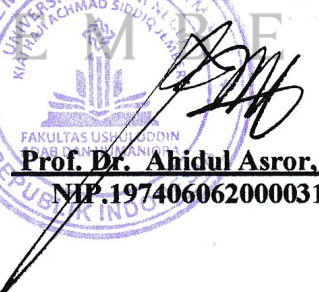
  
M. Al Qautsar Pratama, M.Hum.  
NIP. 199404152020121005

Anggota :

1. Dr. Akhiyat, S. Ag., M.Pd.
2. Dahimatul Afidah, M. Hum.

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
KIAI HAJI AHMAD SIDDIQ  
MENYETUJUI

Dekan Fakultas Ushuluddin, Adab dan Humaniora

  
  
Prof. Dr. Ahidul Asror, M.Ag.  
NIP. 197406062000031003

## MOTTO

وَهُوَ الَّذِي أَرْسَلَ الرِّيحَ بُشْرًا ۖ بَيْنَ يَدَيْ رَحْمَتِهِ ۗ وَأَنْزَلْنَا مِنَ السَّمَاءِ مَاءً  
طَهُورًا ﴿٤٨﴾ لِّنُحْيِيَ بِهِ بَلْدَةً مَّيْتًا وَنُسْقِيَهُ مِمَّا خَلَقْنَا أَنْعَامًا وَأَنَاسِيَّ كَثِيرًا ﴿٤٩﴾

Dan Dialah yang meniupkan angin (sebagai) pembawa kabar gembira sebelum kedatangan rahmat-Nya (hujan); dan Kami turunkan dari langit air yang sangat bersih, agar (dengan air itu) Kami menghidupkan negeri yang mati (tandus), dan Kami memberi minum kepada sebagian apa yang telah Kami ciptakan, (berupa) hewan-hewan ternak dan manusia yang banyak

( QS.Al-Furqan: 48-49)\*



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

---

\* <https://quran.com/id/pembeda/48-49>

## **PERSEMBAHAN**

Karya ini Saya Persembahkan  
Untuk kedua orang tua saya atas jerih payahnya dan doanya selama ini,  
dan kepada almamater saya Program Studi Sejarah dan Peradaban Islam  
Fakultas Ushuluddin Adab dan Humaniora  
Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember ,  
serta para akademisi dan praktisi sejarah di Indonesia.



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

## ABSTRAK

Husnil Widad.2024. *Sejarah dan Dampak Alih fungsi Stasiun Kereta Api Balung Tahun 1974-2000.*

Stasiun kereta Api Balung merupakan stasiun kereta api nonaktif yang terletak di desa Balung Lor. Stasiun yang berada di ketinggian 23 meter di atas permukaan air laut termasuk dalam wilayah IX Jember, awalnya stasiun Balung berfungsi sebagai stasiun kereta api yang penting pada masa Hindia Belanda. Stasiun Balung dibangun pada tahun 1913, sejak stasiun Balung ditutup pada tahun 1974 stasiun Balung beralih fungsi menjadi persatuan dagang sepeda Balung. Tempat tersebut telah digunakan oleh para pedagang sepeda onthel. Pada tahun 2000 ramainya pengunjung lapak sepeda, menunjukkan bagaimana alih fungsinya dapat mempengaruhi kehidupan sosial, ekonomi, dan budaya masyarakat setempat.

Fokus penelitian ini ada dua, yaitu: (1). Bagaimana sejarah latar belakang penutupan stasiun kereta api Balung tahun 1974? (2). Bagaimana dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung menjadi persatuan dagang sepeda Balung tahun 1974-2000?. Dari kedua fokus penelitian yang telah dipaparkan. Penelitian ini memiliki tujuan untuk mengetahui sejarah latar belakang penutupan stasiun kereta api Balung tahun 1974. Selanjutnya untuk mengetahui bagaimana dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung menjadi persatuan dagang sepeda Balung tahun 1974-2000 .

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian sejarah.Terdiri dari 4 tahapan meliputi: heuristik (pengumpulan sumber), kritik sumber (verifikasi sumber) , interpretasi (penafsiran fakta yang didapat ),dan historiografi (penulisan sejarah). Sumber yang digunakan dalam penelitian ini wawancara, arsip Bapak Supratikto, arsip masyarakat Balung ,foto Stasiun Balung, serta jurnal,skripsi,buku.

Berdasarkan hasil yang diperoleh dalam penelitian ini dapat diketahui bahwa:(1).Sejarah latar belakang penutupan stasiun kereta api Balug dilatar belakang oleh beberapa faktor di antaranya kondisi jalan sudah tidak memenuhi syarat lagi, tidak memungkinkan untuk dilalui lagi. Beberapa banyak yang rusak, terutama bantalan rel dan balas – balasnya dari bagian jalan kereta api. Selain itu kalah bersaing dengan mobil pribadi dan angkutan umum seperti taksi, motor. (2 ). Dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung menjadi persatuan dagang sepeda Balung. Dapat dilihat dari meningkatnya aktivitas perekonomian di sekitar stasiun. Pada bidang ekonomi terjadi peningkatan pendapatan dan terbukanya lapangan pekerjaan baru. Masyarakat Balung memanfaatkan adanya stasiun Balung, menjadi persatuan dagang sepeda Balung. Serta banyaknya usaha warung ibu rumah tangga di sekitar stasiun. Dampak sosial disekitar stasiun Balung, seperti : banyaknya pemukiman baru di sekitar stasiun , interaksi sosial, adanya mushola dan TPQ, serta migrasi penduduk . Selain itu dampak budaya seperti : stasiun Balung sebagai bangunan bersejarah peninggalan kolonial, sepeda onthel sebagai gaya hidup masyarakat Balung. Alih fungsi stasiun Balung memberikan dampak positif bagi masyarakat Balung .

**Kata Kunci** : *Dampak, Alih Fungsi, Stasiun Balung.*

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis ucapkan atas kehadiran Allah SWT. Karena atas limpahan rahmat, hidayah, serta inayah-Nya kepada kita semua. Sholawat serta salam tetap tercurah limpahkan kepada Nabi Muhammad SAW, yang telah menuntun kita dari kegelapan menuju jalan yang terang benderang yaitu dalam ajaran agama Islam. Sehingga penyusunan skripsi yang berjudul “ **Sejarah dan Dampak Alih Fungsi Stasiun Kereta Api Balung Tahun 1974- 2000.**” Diajukan kepada program studi Sejarah dan Peradaban Islam. Fakultas Ushuluddin Adab dan Humaniora. Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember. Sebagai syarat memperoleh gelar sarjana humaniora (S. Hum).

Perjuangan serta kerja keras yang penulis alami dalam proses penyelesaian skripsi ini tentu tidak mudah, dan butuh dukungan dalam proses penyusunan tersebut. Pada kesempatan kali ini penulis ingin menyampaikan terimakasih yang sebesar besarnya kepada:

1. Rektor Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Bapak Prof. Dr. H. Hepni, S. Ag., M.M., CPEM. Atas kesempatan yang diberikan kepada penulis untuk dapat menyelesaikan pendidikan program sarjana.
2. Dekan Fakultas Ushuluddin Adab dan Humaniora Bapak Prof. Dr. Ahidul Asror, M. Ag. Serta seluruh jajaran Dekanat yang lain, atas kesempatan yang telah diberikan kepada penulis , untuk menjadi mahasiswa di program studi sejarah dan peradaban islam. Fakultas Ushuluddin Adab dan Humaniora. Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember.



3. Ketua Jurusan Studi Islam Fakultas Ushuluddin Adab dan Humaniora Bapak Dr. Win Usuluddin, M. Hum. Atas bimbingan serta motivasi yang diberikan kepada penulis selama proses perkuliahan.
4. Koordinator Program Studi Sejarah dan Peradaban Islam Bapak Dr. Akhyat S. Ag, M.Pd. Atas bimbingan, motivasi, dan diskusi yang membangun selama proses perkuliahan.
5. Dosen Pembimbing Skripsi Ibu Dahimatul Afidah, M. Hum., selaku dosen pembimbing yang telah bersedia meluangkan waktunya. Untuk memberikan arahan serta masukan kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini. Hingga akhirnya skripsi ini dapat diselesaikan.
6. Prof. Dr. H. Aminullah Elhady, M.Ag., Dr. Akhiyat, S.Ag., M.Pd., Dr. Aslam Sa'ad M.Ag., Ahmad Hanafi, M.Hum., Abdulloh Dardum, M.Th.I., Dahimatul Afidah, M.Hum., Dr. Fawaizul Umam, M.Ag., Dr. Imam Bonjol Juhari, S.Ag., M.Si., Mahillah, M.Fil.I., Mawardi Purbo Sanjoyo, M.A., Muhammad Faiz, Lc., M.A., Sitti Zulaihah., M.A., Dr., Win Usuluddin, M.Hum., Dr. H. Amin Fadlillah, SQ., M.A., Hj. Ibanah Suhrowardiyah Shiam Mubarakah, S.Th.I., M.A., Dr. Moh. Salman Hamdani, M.A., Muhammad Arif Mustaqim, S.Sos., M.Sosio., dan Syaiful Rijal, S.Ag., M.Pd., dan seluruh dosen Program Studi Sejarah Peradaban Islam. Fakultas Ushuluddin Adab dan Humaniora. Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember, yang telah memberikan ilmu serta pengalamannya selama proses perkuliahan.

7. Seluruh pegawai lingkungan Fakultas Ushuluddin Adab dan Humaniora. Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember atas informasi-informasi yang telah diberikan.
8. Terima kasih kepada kedua orang tua penulis Bapak Moh. Thoyib dan Ibu Halimatus Sa'diyah. Selalu memberikan doa, dukungan dan semangat kepada penulis dalam menyelesaikan pendidikan ini.
9. Terima kasih kepada adik penulis Ahmad. Zakki Afiansyah, yang telah memberikan semangat kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
10. Terima kasih kepada seluruh keluarga besar penulis yang telah memberikan dukungan, motivasi dan doa kepada penulis. Selama proses pendidikan penulis di Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember.
11. Terima kasih kepada Bapak Supratikto selaku pensiunan pegawai pjka pelaksanaan Seksi Jalan Rel dan Bangunan wilayah Balung lor. Telah bersedia diwawancarai dan memberikan informasi kepada penulis, seputar Stasiun Kereta Api Balung pada masa kolonial.
12. Terima kasih kepada Bapak Putus anak dari Bapak Soewarno selaku pensiunan Rel dan Bangunan Distrik 112 A wilayah Balung lor . Yang telah memberi banyak informasi tentang Stasiun Balung.
13. Terima kasih kepada Bapak Haji. Kusno, Bapak Atam, sebagai pedagang sepeda yang telah bersedia diwawancarai dan memberikan informasi . Kepada penulis tentang Persatuan Dagang Sepeda Balung.

14. Terima kasih kepada Ibu Tuanah, Ibu Tamar, Ibu sanah dan Bapak Amir sebagai masyarakat Balung lor. Memberikan informasi kepada penulis tentang stasiun Balung.
15. Terima kasih kepada teman – teman kos , yang selalu menjadi keluarga bagi penulis . Memberikan semangat dan motivasi kepada penulis.
16. Terima kasih kepada teman-teman mahasiswa Progam Studi Sejarah dan Peradaban Islam angkatan 20 terutama kelas SPI 2. Selalu memberikan dukungan selama proses perkuliahan ,semoga tetap menjalin tali silaturahmi dengan erat .

Akhirnya, penulis berharap semoga segala kebaikan dari seluruh pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini. Mendapat balasan terbaik dari Allah SWT. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak.

Jember 15 Oktober 2024

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

## DAFTAR ISI

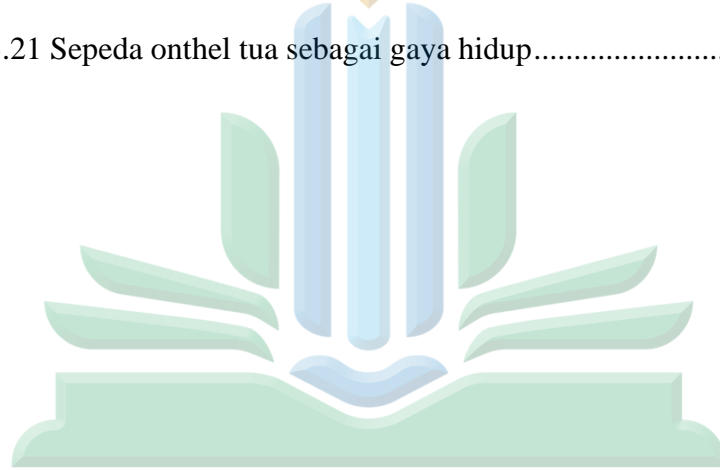
<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING .....</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN TIM PENGUJI .....</b>	<b>iii</b>
<b>MOTTO .....</b>	<b>iv</b>
<b>PERSEMBAHAN.....</b>	<b>v</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>vi</b>
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR .....</b>	<b>xiii</b>
<b>BAB 1 PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
A. Konteks Penelitian .....	1
B. Fokus Penelitian .....	6
C. Tujuan Penelitian .....	6
D. Ruang lingkup Penelitian .....	6
E. Manfaat Penelitian .....	7
F. Studi Terdahulu.....	7
G. Kerangka Konseptual .....	12
H. Metode Penelitian .....	15
I. Sistematika Penulisan .....	21
<b>BAB II SEJARAH BERDIRINYA STASIUN KERETA API HINGGA</b>	
<b>PENUTUPAN STASIUN KERETA API BALUNG .....</b>	<b>23</b>
A. Sejarah Kereta Api di Jember hingga berdirinya stasiun kereta api	

Balung .....	23
B. Peran Kereta Api dalam perekonomian di Jember pada masa Hindia Belanda .....	33
C. Peralihan Kepemilikan Kereta Api dari Pemerintah Hindia Belanda kepada Pemerintah Nasional .....	39
D. Penutupan Stasiun Kereta Api Balung .....	42
<b>BAB III DAMPAK ALIH FUNGSI STASIUN KERETA API BALUNG MENJADI PERSATUAN DAGANG SEPEDA BALUNG TAHUN 1974 – 2000.....</b>	
<b>1974 – 2000.....</b>	<b>45</b>
A. Kondisi Stasiun Kereta Api Balung sebelum beralih fungsi menjadi Persatuan Dagang Sepeda Balung .....	45
B. Proses Alih Fungsi Stasiun Kereta Api Balung menjadi Persatuan Dagang Sepeda Balung .....	48
C. Dampak Alih Fungsi Stasiun Kereta Api Balung .....	57
a. Dampak Ekonomi.....	57
b. Dampak Sosial .....	62
c. Dampak Budaya .....	71
<b>BAB IV PENUTUP .....</b>	<b>72</b>
A. Kesimpulan .....	72
B. Saran .....	75
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>77</b>
<b>LAMPIRAN – LAMPIRAN .....</b>	<b>83</b>
<b>SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN .....</b>	<b>107</b>
<b>BIOGRAFI PENULIS .....</b>	<b>108</b>

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Trem di Stasiun Balung Jember .....	27
Gambar 2.2 Kantor Penjagaan Aset Wilayah Balung .....	30
Gambar 2.3 Arsip PT.Kereta Api dengan penyewa tahun 1999.....	30
Gambar 2.4 Peta wilayah kerja 7 korwil seksi properti 9 Jember .....	31
Gambar 2. 5 Tempat tiket PT. Kereta Api Balung .....	32
Gambar 2. 6 Water toren Kereta Api Balung.....	32
Gambar 2. 7 Jalur Kereta Api Jember - Bondowoso .....	38
Gambar 2. 8 Stasiun Balung dinonaktifkan .....	44
Gambar 3. 1 Dinding Stasiun Balung .....	45
Gambar 3. 2 Jendela bangunan Stasiun Balung.....	46
Gambar 3. 3 Arsip perjanjian sewa aset PT. KAI.....	49
Gambar 3. 4 Lapak Persatuan Dagang Sepeda Balung .....	50
Gambar 3. 5 Sepeda Onthel di Balung.....	52
Gambar 3. 6 Pedagang Sepeda.....	56
Gambar 3.7 lapak sepeda di Balung .....	58
Gambar 3. 8 Sepeda Ontel .....	59
Gambar 3.9 Usaha warung ibu tuanah .....	60
Gambar 3.10 Usaha Warung Ibu Sena.....	61
Gambar 3.11 Usaha warung ibu Tamar .....	62
Gambar 3.12 Pemukiman rumah warga.....	63
Gambar 3.13 Rumah bapak putus .....	64
Gambar 3.14 Arsip Perjanjian Perusahaan Umum Kereta API dengan	

Bapak Putus tahun 1993 .....	65
Gambar 3.15 Arsip Perjanjian sewa tanah PT. Kereta api dengan ibu Tamar tahun 1999 .....	66
Gambar 3.16 Masyarakat Balung.....	67
Gambar 3.17 Musholla Darussalam Surabayan Balung .....	68
Gambar 3.18 TPQ di sekitar Stasiun Balung .....	69
Gambar 3.19 Perjanjian sewa tanah PT Kereta Api dengan bapak Mariadi	70
Gambar 3.20 Stasiun Balung di media sosial.....	71
Gambar 3.21 Sepeda onthel tua sebagai gaya hidup.....	72



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

# BAB 1

## PENDAHULUAN

### A. Konteks Penelitian

Manusia memerlukan sarana komunikasi atau transportasi untuk berpindah tempat, baik untuk perpindahan sementara dan jangka pendek. Misalnya untuk mencari nafkah, maupun untuk perpindahan tetap dan jarak jauh. Transportasi adalah suatu alat untuk memindahkan orang dan harta bendanya dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam kehidupan manusia khususnya di zaman modern ini.<sup>1</sup>

Transportasi berperan penting dalam pembangunan suatu negara. Dimana transportasi menjadi basis pembangunan ekonomi, dan pembangunan sosial, serta proses industrialisasi. Transportasi digunakan sebagai sarana untuk memudahkan interaksi antara manusia, maupun mengangkut barang.<sup>2</sup> Bertujuan untuk memperlancar aktivitas perekonomian dan berbagai aktivitas lainnya. Perkembangan kereta api di Indonesia di mulai pada tahun 1864, ketika diresmikannya jalur kereta api pertama. Peresmian ini dilakukan oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda Mr. L.A.J. Baron Sloet Van Den Beele di Desa Kemijen ,Semarang.

Kereta Api di Indonesia ditandai dengan 70 lokomotif yang beroperasi pada masa Hindia Belanda. Terdiri dari lokomotif uap kecil hingga besar, lokomotif diesel kecil dan besar. Pada Abad ke-19, kereta api menjadi sarana

---

<sup>1</sup> Siti Fatimah, *Pengantar Transportasi* (Ponorogo: Myria Publisher, 2019), hal 1.

<sup>2</sup> Fatimah, hal 1.



transportasi yang sangat penting baik untuk kepentingan masyarakat maupun pemerintah .<sup>3</sup> Menjadi bagian dari perjalanan hidup bangsa Indonesia.

Pembangunan kereta api dilakukan atas dasar izin penyelenggaraan yang diberikan oleh badan hukum swasta, berdasarkan syarat-syarat dan jangka waktu yang telah ditentukan. *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatscappij* (NISM), yang dikelola oleh J.P de Border<sup>4</sup> mendapat izin untuk membangun jalur kereta api. Pembangunan kereta api menjadi menarik jika melihat realitas sosial yang berkembang . Semakin banyaknya masyarakat yang menggunakan kereta api sebagai moda transportasi. Hal ini sangat berguna bagi otoritas perkebunan untuk mengangkut hasil perkebunan dari pabrik ke pelabuhan.

Tahun 1897 sampai tahun 1899 dibukanya jalur kereta api dari Surabaya ke Probolinggo, menuju Jember . Belanda mengerjakan jalur Probolinggo – Jember – Panarukan, dengan persimpangan menuju Pasirian. Jalur penghubung Kalisat-Banyuwangi masih dalam tahap perencanaan.<sup>5</sup> Perusahaan perkebunan mulai menerima kehadiran tenaga kerja orang Jawa. Berasal dari daerah Bojonegoro, Tuban, Ponorogo, Kediri, dan *Vorstenlanden*. Hal ini berhubungan dengan perluasan perkebunan tembakau dan perubahan cara menanam tembakau di Jember.<sup>6</sup>

---

<sup>3</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 2*, (Bandung: Percetakan Angkasa , 1997), hal 1.

<sup>4</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1* , ( Bandung: CV Angkasa, 1997), hal 53.

<sup>5</sup> Nurhadi Sasmita , *Menjadi Kota Defintif: Jember Abad 19- 20*, Historia, Vol 1, No 2, Januari 2019 .

<sup>6</sup> Sasmita, 130

Jalur kereta api ini menghubungkan Jember dengan Panarukan dan Banyuwangi. Tujuan utama dibangunnya rel kereta api adalah untuk memudahkan pengangkutan dan pengiriman hasil perkebunan, dari sentra produksi yaitu Bondowoso dan Jember ke Panarukan. Jalur ini merupakan sarana yang sangat efektif untuk mengeksploitasi kekayaan pemukiman Besuki di wilayah tersebut, dan mengirimkannya ke jalur transportasi ekspor utama ke Eropa yaitu pelabuhan Panarukan.<sup>7</sup>

Perusahaan kereta api membuka jalur di wilayah Jember tahun 1912, bertujuan untuk lebih memudahkan transportasi dan pengangkutan produk ke luar kota Jember. Jalur kereta api ini dimulai dari Jember dan berlanjut ke Rambipuji, Balung, Ambulu, dan berakhir di Puger.<sup>8</sup> Pembangunan jalan dan jalur kereta api ini selain menguntungkan perusahaan, juga menyebabkan kawasan Jember dibuka untuk daerah luar. Adanya jalan yang memadai tidak hanya memudahkan hubungan Jember dengan kabupaten lain di *Afdeeling* Jember, tetapi juga memudahkan hubungan dengan kabupaten lain.

Stasiun Balung didirikan oleh *Staatspoorwegen* (Perusahaan Kereta Api Hindia Belanda) pada tanggal 3 Mei 1913. Stasiun Balung merupakan stasiun kereta api nonaktif yang berada di desa Balung Lor. Stasiun yang terletak di ketinggian 23 meter, merupakan wilayah daerah IX Jember. Stasiun kereta api yang beroperasi di wilayah Balung. Dari Jember, Rambipuji, Balung, sampai dengan Pasirian Lumajang. Kereta api yang digunakan oleh stasiun Balung

---

<sup>7</sup> Pelabuhan Panarukan pada saat itu sebagai salah satu pelabuhan besar yang sangat penting, tempat pengiriman produk-produk perkebunan dari wilayah Residensi Besuki untuk diekspor atau dipasarkan di Eropa dan Amerika.

<sup>8</sup> Sasmita hal 130

merupakan kereta api berjenis uap, dengan bahan bakar yaitu kayu bakar. Kemudian bahan bakarnya berubah menjadi batu bara (arang stengkol).<sup>9</sup>

Stasiun Balung dibangun untuk mempermudah transportasi orang desa dan orang berdagang agar dapat merasakan dan menggunakan transportasi kereta api, untuk bepergian sesuai tujuan dan mempermudah dalam mencari nafkah bagi para pedagang. Bangunan yang dimiliki oleh stasiun Balung antara lain : stasiun Balung, perkantoran, bengkel kereta api. Water toren untuk mengisi air pada kereta api yang akan diberangkatkan, dan depo lokomotif.<sup>10</sup>

Stasiun Balung memiliki aset berupa rel, bangunan, dan tanah. Pada tahun 1969 kereta api sudah semakin modern. Awalnya menggunakan mesin uap, telah berubah menjadi kereta api bermesin diesel. Bangunan stasiun Balung berdiri kokoh. Konstruksi bangunan yang khas masa kolonial, tampak terlihat belum pernah ada pemugaran.<sup>11</sup>

Stasiun kereta api Balung pada tahun 1974 sudah di nonaktifkan. Konflik seputar penutupan stasiun Balung karena kondisinya tidak memungkinkan. Banyak yang rusak terutama bantalan rel dan balas balasnya, sudah banyak yang berkurang. Perkembangan zaman yang terus berubah terutama pada lalu lintas dimana mobil sudah semakin banyak. Sehingga pihak perkeretaapian merasa bahwa pemberangkatan jauh lebih cepat dengan

---

<sup>9</sup> Supratikto, diwawancarai oleh penulis, Balung, 21 Mei 2024.

<sup>10</sup> Depo lokomotif adalah bengkel perbaikan dan perawatan lokomotif, khususnya kereta api. Lihat <https://hendriyana90.wordpress.com/dipo-lokomotif/> di akses pada 24 Maret 2024.

<sup>11</sup> Supratikto, diwawancarai oleh penulis, Balung, 21 Mei 2024

menggunakan angkutan umum. Sedangkan menggunakan kereta api sangat efisien, mudah, dan murah.<sup>12</sup>

Stasiun kereta api Balung beralih fungsi menjadi persatuan dagang sepeda Balung. Disewakan ke pihak ketiga sebagai tempat lapak berjualan sepeda yang berlangsung sejak lama. Dampak alih fungsi stasiun Balung menjadi persatuan dagang sepeda Balung. Berdampak juga pada ekonomi, sosial, budaya, di sekitar stasiun Balung. Keberadaan stasiun Balung dapat meningkatkan aktivitas perekonomian di sekitar stasiun. Terbukanya lapangan pekerjaan baru bagi masyarakat Balung. Memanfaatkan adanya stasiun Balung menjadi persatuan dagang sepeda Balung.<sup>13</sup>

Berdasarkan pemaparan latar belakang di atas, peneliti memilih judul sejarah dan dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung tahun 1974-2000. Karena telah terjadi suatu peralihan fungsi bangunan stasiun, sebelumnya stasiun balung aktif beroperasi sebagai tempat pemberhentian kereta api dan naik turun penumpang. Kini meski bangunan masih berbentuk stasiun namun fungsinya telah beralih menjadi tempat persatuan dagang sepeda Balung, atau tempat lapak berjualan sepeda.

---

<sup>12</sup> Supratikto, diwawancarai oleh penulis, Balung, 21 Mei 2024

<sup>13</sup> Amir, diwawancarai oleh penulis, Balung, 20 Mei 2024.

## B. Fokus Penelitian

Berdasarkan latar belakang diatas maka diperoleh rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana sejarah latar belakang penutupan stasiun kereta api Balung tahun 1974 ?
2. Bagaimana dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung menjadi persatuan dagang sepeda Balung tahun 1974-2000 ?

## C. Tujuan Penelitian

1. Mengetahui sejarah latar belakang penutupan stasiun kereta api Balung tahun 1974 ?
2. Mengetahui dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung menjadi persatuan dagang sepeda Balung tahun 1974-2000?

## D. Ruang Lingkup Penelitian

Dalam pemilihan ruang lingkup penelitian didasarkan pada ruang lingkup yang bersifat temporal dan ruang lingkup spasial sebagai berikut :

1. Ruang Lingkup Temporal

Batasan waktu yang digunakan oleh peneliti tahun 1974-2000.

Peneliti memilih dimulai pada tahun 1974, karena stasiun kereta api Balung menjadi penanda awal tidak difungsikan lagi. Beralih fungsi menjadi persatuan dagang sepeda Balung. Peneliti ini diakhiri pada tahun 2000. Karena pada tahun tersebut ramainya pengunjung lapak pedagang sepeda di desa Balung lor.

## 2. Ruang Lingkup Spasial

Batasan spasial atau tempat yang akan dikaji dalam penelitian ini adalah tempatnya di desa Balung Lor . Kecamatan Balung, Kabupaten Jember. Desa Balung lor memiliki sejarah menarik ,salah satu desa yang menjadi bukti bangunan bersejarah. Peninggalan Hindia Belanda, adanya stasiun kereta api Balung. Menjadi saksi sejarah dilintasinya kereta api, yang sangat populer pada masa kolonial. Sebagai akses perekonomian, dari dulu hingga sekarang tetap eksis. Bangunannya masih utuh. Berdiri kokoh di tengah pemukiman masyarakat Balung yang semakin padat.

### **E. Manfaat Penelitian**

1. Kajian ini dapat menjadi bahan referensi peneliti lain berkaitan dengan sejarah latar belakang penutupan stasiun kereta api Balung .
2. Menambah pengetahuan mengenai dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung menjadi persatuan dagang sepeda Balung .

### **F. Studi Terdahulu**

Studi terdahulu digunakan sebagai acuan dalam penulisan skripsi ini. Perkembangan pemahaman, atas temuan terbaru yang kemudian dipublikasikan. Merujuk pada beberapa data dan studi kasus sebelumnya dalam penelitian ini. Pada bagian ini peneliti mencantumkan hasil-hasil penelitian terdahulu. Berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian terdahulu tersebut seperti skripsi, tesis, jurnal, disertasi dan lain sebagainya.

Beberapa penelitian yang telah dilakukan yang terkait dengan penelitian penulis adalah sebagai berikut:

Karya pertama, artikel jurnal yang ditulis oleh Nova Puspita Anggraini dengan judul. “ Analisis Perubahan Pola Perilaku dan Alih Fungsi Bangunan Komersial menjadi lahan parkir di Stasiun Bekasi (Studi Kasus : Jalan Perjuangan Bekasi )”.<sup>14</sup>Diterbitkan oleh jurnal Kalibrasi , karya lintas Ilmu Bidang Rekayasa Arsitektur . Volume 3, nomer 1,2020. Jurnal ini menjelaskan mengenai bertambahnya jumlah penduduk Kota Bekasi. Akibat berbagai aktivitas seperti pergi ke sekolah, bisnis, dan berdagang. Stasiun Bekasi dimanfaatkan oleh pemerintah daerah, khususnya di Jalan Perjuangan Bekasi. Banyak bangunan yang beralih fungsi komersial menjadi tempat parkir. Sedangkan penelitian ini lebih fokus mengenai sejarah dan dampak adanya alih fungsi stasiun kereta api Balung.

Karya kedua, artikel Jurnal yang ditulis oleh Andi M Ahsan Mukhlis.Yossie Pertiwi.Syifa Urohmah dengan judul .“ Perubahan Fungsi Lahan di Kawasan Sekitar Stasiun Serpong Ditinjau dari Fenomena Angkutan Online”.<sup>15</sup>Diterbitkan oleh SMART: Seminar on Architecture Research and Thecnology. Volume 4, nomer 1,2019. Jurnal ini menjelaskan munculnya transportasi online, mempengaruhi perubahan pola penggunaan lahan di sekitar stasiun Serpong. Semula merupakan kawasan pemukiman di sepanjang jalan sekitar stasiun, namun kini telah berubah menjadi tempat parkir .

---

<sup>14</sup> Nova Puspita Anggraini, “ Analisis Perubahan Pola Perilaku dan Alih Fungsi Bangunan Komersial menjadi lahan parkir di Stasiun Bekasi (Studi Kasus : Jalan Perjuangan Bekasi )”jurnal Kalibrasi : karya lintas Ilmu Bidang Rekayasa Arsitektur , Vol. 3, No.1,2020.

<sup>15</sup> Andi M Ahsan Mukhlis, Yossie Pertiwi, Syifa Urohmah “Perubahan Fungsi Lahan di Kawasan Sekitar Stasiun Serpong Ditinjau dari Fenomena Angkutan Online” Jurnal SMART: Seminar on Architecture Research and Thecnology, vol. 4, No. 1,2019.

Artikel penelitian ini menggunakan teknik analisis ,menggunakan pola analisis deduktif kualitatif . Jurnal ini belum membahas tentang sejarah dan dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung. Sedangkan dalam penelitian ini. Penulis akan memaparkan tentang penutupan stasiun kereta api Balung dan dampak alih fungsinya terutama di Balung. Sehingga diperlukan penelitian lebih lanjut.

Karya ketiga, skripsi yang ditulis oleh Rangga Harya Putra dengan judul. “Alih Fungsi Tanah dan Bangunan Stasiun Kereta Api Kudus Menjadi Pasar Wergu dan Dampaknya Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Penduduk Kelurahan Wergu Wetan Kabupaten Kudus Tahun 1980-1999”.<sup>16</sup> Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro, tahun 2010. Skripsi ini menjelaskan alih fungsi stasiun KA Kudus menjadi Pasar Wergu Kudus. Menimbulkan dampak terhadap kehidupan sosial ekonomi penduduk sekitar. Kedua Penelitian ini lebih menekankan pada proses alih fungsi. Sedangkan penelitian ini membahas tentang latar belakang penutupan stasiun Balung . Dan dampak alih fungsi menjadi persatuan dagang sepeda Balung. Sehingga dampaknya akan lebih luas terhadap masyarakat di sekitar stasiun Balung.

Karya keempat, skripsi Andi Aris Munandar dengan judul. “Stasiun Cibatu dan Dampaknya Terhadap Perkembangan Kehidupan Sosial Ekonomi

---

<sup>16</sup> Rangga Harya Putra, “*Alih Fungsi Tanah dan Bangunan Stasiun Kereta Api Kudus Menjadi Pasar Wergu dan Dampaknya Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Penduduk Kelurahan Wergu Wetan Kabupaten Kudus Tahun 1980-1999*”.(Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro, tahun 2010. )



Masyarakat Sekitarnya 1998-2010”.<sup>17</sup> Universitas Pendidikan Indonesia tahun 2016. Skripsi ini menjelaskan mengenai perkembangan sarana, prasarana, dan pelayanan stasiun KA baru di Cibatu. Serta perkembangan jumlah penumpang.

Skripsi ini hanya fokus pada perkembangan fasilitas, sarana, prasarana. Jumlah penumpang serta adanya keberadaan stasiun Cibatu. Skripsi ini belum membahas mengenai sejarah dan dampak alih fungsi stasiun Balung. Sedangkan dalam penelitian ini penulis membahas mengenai penutupan stasiun Balung . Serta dampak alih fungsi Stasiun Balung menjadi persatuan dagang sepeda Balung . Sehingga penelitian ini diperlukan lebih lanjut untuk mengetahui dampak ekonomi, sosial dan budaya di sekitar stasiun Balung.

Karya kelima, artikel Jurnal Rian Fauzi dan Alais Muhamad dengan judul. “Dampak Sosial Ekonomi Keberadaan Stasiun Labuan Bagi Masyarakat Labuan pada Tahun 1975- 1985”.<sup>18</sup> Diterbitkan oleh jurnal Kala Manca, vol. 8, no. 2 , tahun 2020 . Jurnal ini menjelaskan tentang pesatnya perkembangan moda transportasi jalan. Mendorong pengguna kereta api beralih ke moda transportasi jalan raya. Keberadaannya membawa dampak pada masyarakat . Sedangkan penelitian ini penulis membahas tentang latar belakang penutupan Stasiun Balung. Serta dampak alih fungsi stasiun Balung menjadi persatuan dagang sepeda Balung.

---

<sup>17</sup> Andi Aris Munandar, “*Stasiun Cibatu dan Dampaknya Terhadap Perkembangan Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Sekitarnya 1998-2010*”.(Skripsi universitas Pendidikan Indonesia, tahun 2016).

<sup>18</sup> Rian Fauzi dan Alais Muhamadan “*Dampak Sosial Ekonomi Keberadaan Stasiun Labuan Bagi Masyarakat Labuan pada Tahun 1975-1985*”. Jurnal Kala Manca, Vol. 8, No. 2 (Juli-Desember 2020).

Karya keenam, artikel Jurnal Vebio Wohing Apiwie dan Cahyo Budi Utomo (2015) berjudul. “ Stasiun Kereta Api Kedungjati dan Perekonomian Desa Kedungjati Tahun 1966-1989”.<sup>19</sup> Jurnal ini menjelaskan peran stasiun kereta api Kedungjati. Tidak hanya menjadi tempat berdagang serta menaikkan dan menurunkan penumpang dari kereta api. Tetapi juga menjadi tempat berkumpulnya warga desa Kedungjati.

Artikel jurnal ini membahas mengenai sejarah dan peran terhadap pertumbuhan ekonomi stasiun kereta api Kedungjati . Sedangkan dalam penelitian ini lebih fokus membahas mengenai sejarah dan dampak alih fungsi Stasiun kereta api Balung. Sehingga menarik untuk dilakukan penelitian lebih lanjut.

Kesimpulan dari berbagai literatur yang sudah saya temukan . Belum ada yang membahas tentang sejarah dan dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung. Khususnya di kecamatan Balung. Sebagai stasiun kecil yang ada di desa yang cukup jauh dari pusatnya. Memiliki peranan yang cukup besar terhadap masyarakat Balung. Penelitian ini penting untuk di lakukan untuk menambah wawasan baru . Mengenai sejarah dan dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung yang berdampak besar bagi masyarakat Balung.

---

<sup>19</sup> Vebio Wohing Apiwie, dan Cahyo Budi Utomo” *Stasiun Kereta Api Kedungjati dan Perekonomian DesaKedungjati Tahun 1966-1989*”.Journal of Indonesian History, Vol. 4, No. 1 (Oktober 2015)

## G. Kerangka Konseptual

Historiografi merupakan penulisan sejarah yang memiliki keterkaitan dengan kehidupan sosial. Kehadiran teori-teori ilmu sosial dalam penelitian sejarah memberikan gambaran yang berguna dalam proses penelitian. Dalam penulisan sejarah dibutuhkan suatu teori sebagai acuan untuk menganalisis peristiwa masa lalu. Menurut Kuntowijoyo, sejarah sosial mempunyai penerapan yang sangat luas dan beragam. Sebagian besar sejarah sosial juga berkaitan erat dengan sejarah ekonomi, menjadikannya salah satu jenis sejarah sosial dan ekonomi.<sup>20</sup>

Sejarah memerlukan alat atau pendekatan berupa teori-teori ilmu sosial yang relevan. Menurut Kerlinger teori adalah seperangkat konsep, definisi, yang saling berkaitan. Menyajikan gambaran sistematis terhadap fenomena yang ada. Menunjukkan hubungan antar variabel yang terkait dengan fenomena tersebut.<sup>21</sup> Penelitian ini termasuk dalam sejarah sosial karena berkaitan dengan masalah yang muncul dalam kehidupan masyarakat. Dalam penelitian ini perubahan telah terjadi pada penggunaan transportasi, sehingga diperlukan bukti-bukti sejarah yang ditemukan di lapangan. Dalam penelitian ini, penulis perlu menggali fakta sejarah mengenai stasiun Balung yang terletak di desa Balung Lor.

Penelitian ini menggunakan teori perubahan sosial, kehidupan masyarakat mengalami perubahan sosial meliputi berbagai bidang pendidikan

---

<sup>20</sup> Kuntowijoyo, *Metodologi sejarah*, Yogyakarta: PT. Tirai Wacana., 2003, hal 39

<sup>21</sup> Saefur Rochmat, *Ilmu Sejarah dalam Perspektif Ilmu Sosial* (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2009), hlm. 102.

,ekonomi, hukum ,dan teknologi . Perubahan sosial berkaitan erat dengan perkembangan ekonomi,dalam masyarakat yang sudah maju atau masyarakat yang sedang berkembang. Menurut Selo Soemardjan berpendapat bahwa perubahan sosial adalah segala perubahan pada lembaga kemasyarakatan di dalam suatu masyarakat yang mempengaruhi sistem sosialnya termasuk nilai ,sikap dan pola perilaku di antara kelompok masyarakat.<sup>22</sup>

Dalam penelitian ini menunjukkan bahwa terjadi proses perubahan sosial . Unsur – unsur perubahan sosial meliputi nilai sosial, norma sosial, pola perilaku, organisasi sosial, lembaga kemasyarakatan,stratifikasi sosial,kekuasaan ,tanggung jawab dan kepemimpinan . Perubahan ini dapat mempengaruhi semua faktor sosial, ekonomi, politik, dan budaya. Perubahan sosial dapat dilihat dari kondisi fisik stasiun Balung yang sudah tidak terawat dan tidak lagi memenuhi standar operasional kereta api, dapat dimanfaatkan untuk berbagai aktivitas seperti mendirikan perumahan baru sebagai tempat tinggal di sekitar stasiun Balung.

Perubahan sosial di sekitar stasiun Balung dapat dilihat dari pola interaksi sosial masyarakat sekitar stasiun akan berubah , seperti munculnya aktivitas jual beli sepeda dapat meningkatkan interaksi sosial di sekitar stasiun Balung. Dapat dilihat dari aktivitas ekonomi stasiun Balung di desa Balung Lor yang dulunya ramai pada masa kolonial , mengalami peralihan fungsi menjadi tempat lapak sepeda dapat meningkatkan aktivitas perekonomian di sekitar stasiun Balung. Terbukanya lapangan pekerjaan baru bagi masyarakat

---

<sup>22</sup> Herabudin. *Pengantar Sosiologi*. Bandung : Pustaka Setia, 2015.

Balung, selain itu banyaknya usaha warung ibu rumah tangga di sekitar stasiun Balung.

Pemanfaatan stasiun kereta api Balung membuktikan bahwa masyarakat telah mengalami perubahan sosial. Karena masyarakat mengubah stasiun Balung yang tidak berfungsi menjadi persatuan dagang sepeda Balung atau tempat jual sepeda. Selain itu banyaknya perumahan yang ada di sekitar stasiun Balung, serta banyaknya migrasi perpindahan penduduk menarik penduduk dari daerah lain untuk menetap di desa Balung lor. Menunjukkan bahwa masyarakat Balung telah mengalami perubahan yang berkembang pesat dalam meningkatkan peluang ekonomi masyarakat Balung.

Modernisasi merupakan suatu proses perubahan sosial yang terjadi pada suatu masyarakat, dalam penelitian ini modernisasi terjadi dalam bidang teknologi transportasi. Masyarakat mulai tertarik dengan transportasi baru, sehingga penggunaan kereta api berkurang. Sebelumnya kereta api sering digunakan baik untuk mengangkut barang maupun manusia. Seiring berjalannya waktu akhirnya stasiun Balung ditutup. Penutupan stasiun Balung menimbulkan perubahan kurangnya minat terhadap transportasi kereta api. Adanya teknologi memudahkan masyarakat dalam bepergian menggunakan kendaraan pribadi seperti mobil, motor, bis, dengan menggunakan kendaraan pribadi waktu tempuh perjalanan lebih cepat. Salah satu faktor utama adalah menurunnya peran kereta api sebagai moda transportasi utama, dengan semakin banyaknya kendaraan pribadi dan alternatif transportasi lain penggunaan kereta api semakin berkurang.

## H. Metode Penelitian

Metode penelitian adalah cara atau strategi untuk menemukan atau mengumpulkan data yang diperlukan. Metode penelitian pada dasarnya cara ilmiah untuk mendapatkan informasi, dengan tujuan dan kegunaan tertentu.

<sup>23</sup>Adapun langkah – langkah yang digunakan dalam metode penelitian sejarah sebagai berikut:

### 1. Heuristik

Langkah pertama dalam penelitian ini adalah heuristik. Tahapan ini merupakan tahap pertama penelitian sejarah. Merupakan kegiatan mencari dan mengumpulkan sumber-sumber sejarah, sebagai acuan penelitian sejarah. <sup>24</sup> Dalam tahap pengumpulan sumber ini ada dua macam sumber yang harus diperhatikan.

#### a. Sumber Primer

Sumber primer merupakan sumber yang ditemukan pada waktu peristiwa terjadi, artinya sifatnya sezaman dengan peristiwa sejarah.

Penulis melakukan pengumpulan sumber sejarah, digunakan sebagai data untuk memulai penulisan sejarah. Sumber primer yang dapat penulis temukan di antaranya berupa:

Sumber Lisan (Wawancara) kepada Bapak Supratikto. Selaku kepala distrik jalan rel dan bangunan pegawai pensiunan pjka wilayah Balung. Bapak Supratikto memiliki arsip pribadi seperti : Sertifikat

<sup>23</sup> Irawan Soehartono, *Metode Penelitian Sosial*, (Bandung: PT Remaja Rosdakarya), 9

<sup>24</sup> Joko Sayono, *Langkah-Langkah Heuristik Dalam Metode Sejarah Di Era Digital*, Jurnal Sejarah Dan Budaya, No.2. (2021) 371.

Pendidikan Dasar Kewiraan Pegawai Pjka angkatan ke-50 tahun pada tahun 1990/1991. Piagam tanda kehormatan Satyalancana Karya Satya 20 tahun pada tahun 1996. Piagam penghargaan pegawai PT. Kereta Api ( Persero) selama 30 tahun pada tahun 2005. Serta piagam penghargaan pangkat 1c distrik 112A jabatan rel dan bangunan tahun 1991 wilayah Balung milik Bapak Suewarno .

Selain itu penulis juga menemukan katalog arsip trem di stasiun Balung . Gambar atau foto bangunan stasiun kereta api Balung pada masa kolonial , tempat tandon air , dan tempat tiket stasiun Balung. Peneliti juga wawancara dengan pedagang sepeda persatuan dagang sepeda Balung. Seperti bapak Atam ,bapak Haji Kusno. Selain itu peneliti menemukan arsip perjanjian tanah dari masyarakat Balung. Seperti bapak Putus, ibu Tamar, bapak Mariadi.

- b. Sumber sekunder adalah sumber yang digunakan untuk mendukung sumber primer. Sumber sekunder yang digunakan berupa: buku literatur, jurnal, skripsi, tesis, disertasi dan sumber internet yang dipandang relevan dengan stasiun Balung .Seperti jurnal menjadi Kota Definitif. Historia Jurnal Ilmu Sejarah , koran jawa pos radar Jember tentang warisan stasiun balung .

## 2. Verifikasi sumber

Langkah selanjutnya melakukan verifikasi sumber untuk mengkritisi orisinalitas sumber sejarah, yang telah kita temukan di

lapangan.<sup>25</sup> Verifikasi sumber bisa dilakukan dengan dua cara yaitu autentisitas (kritik eksternal) dan kredibilitas (kritik internal).

a. Autentisitas (Kritik eksternal)

Tujuan dari langkah ini adalah untuk melihat keaslian sumber berdasarkan bentuk fisik dari dokumen dan artifact yang kita temukan. Dalam melihat keaslian sumber tertulis secara fisik. Beberapa hal yang perlu diperhatikan adalah warna, jenis bahan dan tinta pada dokumen. Sumber artifact, sumber lisan dan benda-benda lain juga perlu kita kritisi. Penulis menemukan beberapa sumber, kemudian penulis mengidentifikasi tanggal pembuatan dokumen. Siapa yang membuat dokumen dan di mana sumber itu dibuat.

Sumber pertama yang penulis temukan adalah bangunan stasiun kereta api Balung . Merupakan tempat dilintasinya kereta api pada zaman Hindia Belanda. Didirikan pada 3 Mei 1913 oleh *Staatspoorwegen* (perusahaan Kereta Api milik Hindia Belanda).

Kokoh berdiri di tengah- tengah pemukiman masyarakat Balung. Bangunan yang khas masa kolonial tampak terlihat belum pernah ada pemugaran.

Saya mempercayai informasi yang telah disampaikan oleh Bapak Supratikto. Karena beliau merupakan pensiunan kepala distrik jalan rel kereta api dan bangunan wilayah Balung . Stasiun kereta api

---

<sup>25</sup> Dahimatul Afidah, *Diktat Metodologi Penelitian Sejarah*, (Jember Universitas KH. Achmad Shiddiq, 2021), 25



Balung terletak di desa Balung lor. Kecamatan Balung. Kabupaten Jember. Berdasarkan latar belakang informasi saya faham bahwa bukti ini otentik. Karena saya melihat langsung bukti artefak dan mengabadikan langsung peristiwa dari tempat kejadian.

Hasil gambar yang terlihat jelas dan berwarna, juga menjadi bukti bahwa saat pengambilan gambar teknologi sudah berkembang pesat dan canggih. Sehingga menghasilkan foto yang bagus dan jelas. Namun gambar ini tidak bisa menggambarkan keseluruhan bentuk artefak. Karena gambar ini hanya diambil dari sisi depan, dan kurang bisa menampilkan keadaan stasiun kereta api secara menyeluruh.

Gambar ini mendukung berbagai informasi yang sama, dengan berbagai artikel yang dipublish di surat kabar, dan buku Sumber-sumber primer lain. Perlu untuk dijadikan pertimbangan untuk membuktikan kebenaran bukti artefak ini. Misalnya berupa arsip, berita, surat kabar, dan dokumentasi lainnya.

- b. Kritik internal adalah kritik yang menguji kredibilitas dan keabsahan sumber, untuk menggambarkan fakta sejarah yang ada. Penulis melakukan kritik internal dengan cara menilai apakah isi sumber yang penulis kumpulkan. Layak dijadikan sumber atau tidak. Sumber-sumber yang diperoleh penulis kemudian dibandingkan dengan sumber lain, untuk memperoleh informasi yang dapat dipercaya. Kemudian berbagai informasi tersebut disusun menjadi fakta sejarah. Catatan sejarah yang diperoleh penulis sangat berharga untuk dijadikan sumber primer.

Karena informasi yang terkandung di dalamnya juga didukung oleh sumber lain.

### 3. Interpretasi

Setelah melewati langkah verifikasi sumber, langkah selanjutnya adalah interpretasi. Penafsiran dari sumber-sumber yang telah dikumpulkan.<sup>26</sup> Dalam tahapan ini, subyektivitas seorang peneliti sangat diuji. Dalam menghasilkan sejarah yang obyektif, peneliti harus bisa menyampaikan secara apa adanya. Data-data yang ditemukan di lapangan tanpa ada tendensi apapun. Dalam hal ini peneliti juga harus menyampaikan dalam tulisannya, dari mana data tersebut didapat. Sebagai pertanggungjawabannya dalam menulis sejarah. Proses interpretasi data terdapat dua langkah diantaranya:

#### a. Analisis

Analisis berarti menguraikan sumber yang sudah diverifikasi.

Masing-masing sumber memiliki sebuah informasi. Informasi-informasi yang juga disebut fakta. Proses analisis ini bertujuan untuk menemukan fakta-fakta yang ada di lapangan. Berdasarkan fokus penelitian ini, analisis yang dilakukan peneliti bertujuan untuk menganalisa. Sejarah dan dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung. Dalam menganalisa sumber maka peneliti membandingkan segala macam data. Mulai dari kepustakaan, sumber lisan (wawancara), hingga arsip serta menguraikan dengan sebenar-benarnya.

---

<sup>26</sup> Afidah 26

b. Sintesis

Berarti menyatukan. Setelah berbagai data terkumpul maka kita telah menemukan fakta. Misalnya terdapat data-data tentang sejarah dan dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung .Selanjutnya data yang ada disatukan dalam bentuk tulisan. Disintesis sehingga dapat diambil sebuah kesimpulan yang nantinya akan di tulis secara runtut.

4. Penulisan Sejarah (Historiografi)

Historiografi tahapan terakhir dalam metode sejarah. Historiografi di sini merupakan cara penulisan, pemaparan, atau pelaporan hasil penelitian sejarah yang telah dilakukan .<sup>27</sup> Seperti halnya laporan penelitian ilmiah, penulisan hasil penelitian sejarah itu hendaknya dapat memberikan gambaran yang jelas. Mengenai proses penelitian sejak dari awal tahap perencanaan, sampai dengan akhir penarikan kesimpulan. Maka peneliti diharap mampu memaparkan hasil penelitian secara sistematis. Sesuai dengan kaidah kepenulisan sejarah yang telah ada. Dalam hal ini peneliti berusaha menulis hasil penelitian yang didalamnya berisi tentang. Sejarah dan dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung tahun 1974-2000. Sesuai dengan sistematika penulisan.

---

<sup>27</sup> Imas Emalia, *Historiografi Indonesia Sejak Masa Awal Sampai Masa Kontemporer*, (Jakarta: UIN Jakarta Press), 6.

## I. Sistematika Penulisan

Penelitian ini akan disajikan dengan urutan sistematika pembahasan sebagai berikut:

### 1. BAB I

Bab I skripsi ini berisi pendahuluan, di dalam pendahuluan terdapat sub bab. Diantaranya meliputi konteks penelitian, fokus penelitian, tujuan penelitian, ruang lingkup penelitian, manfaat penelitian, studi terdahulu, kerangka konseptual, metode penelitian, dan sistematika pembahasan.

### 2. BAB II

Bab II skripsi ini berisi pembahasan penelitian, di dalamnya penulis akan memaparkan tentang. Sejarah berdirinya stasiun kereta api hingga penutupan stasiun kereta api Balung. Pembahasan meliputi : Sejarah kereta api di Jember hingga berdirinya stasiun kereta api Balung. Peran kereta api dalam perekonomian di Jember pada masa Hindia Belanda. Peralihan kepemilikan kereta api dari Pemerintahan Hindia Belanda kepada Pemerintahan Nasional. Penutupan stasiun kereta api Balung.

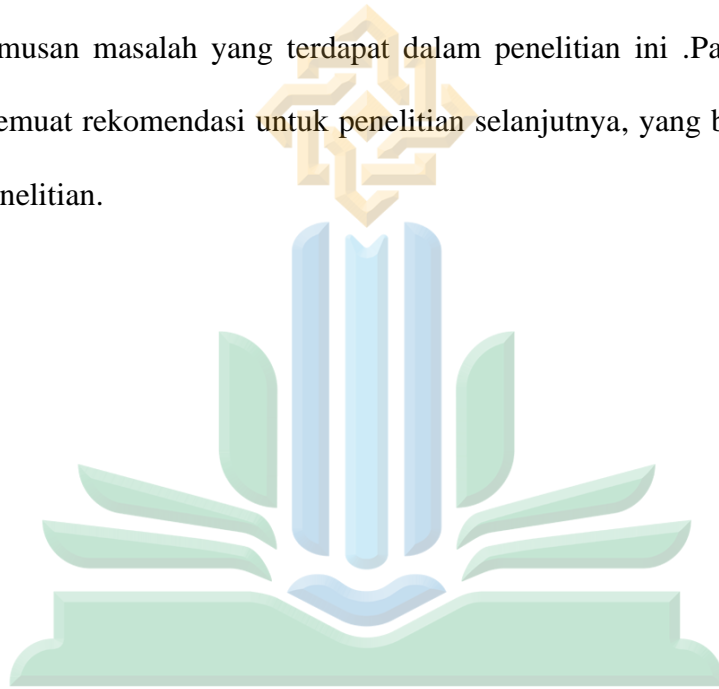
### 3. BAB III

Bab III skripsi ini berisi pembahasan penelitian, di dalamnya akan memaparkan tentang. Dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung menjadi persatuan dagang sepeda Balung tahun 1974-2000. Pembahasan meliputi : Kondisi bangunan stasiun kereta api Balung sebelum beralih fungsi menjadi persatuan dagang sepeda Balung. Proses alih fungsi stasiun kereta api

Balung menjadi persatuan dagang sepeda Balung. Dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung , meliputi dampak ekonomi, sosial dan budaya.

#### 4. BAB 1V

Bab IV merupakan bagian terakhir sekaligus penutup. Di dalam bab 1V berisi kesimpulan dan saran . Penulis memaparkan tentang jawaban dari rumusan masalah yang terdapat dalam penelitian ini .Pada bagian saran memuat rekomendasi untuk penelitian selanjutnya, yang berkaitan dengan penelitian.



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

## BAB II

### SEJARAH BERDIRINYA STASIUN KERETA API HINGGA

### PENUTUPAN STASIUN KERETA API BALUNG

#### A. Sejarah Kereta Api di Jember hingga Berdirinya Stasiun Kereta Api Balung

Pada abad ke - 18, bangsa Eropa mengembangkan lokomotif uap sebagai alat transportasi modern. Pada tahun 1804, kereta api uap pertama dirancang oleh Trevithick kemudian dilanjutkan oleh Stevenson pada tahun 1829. Perkembangan dan penyempurnaan model kereta uap, baik di Amerika maupun Eropa terus berlanjut sepanjang abad ke-20. Kereta api uap merupakan alat transportasi darat yang dinilai cukup efisien karena mampu mengangkut banyak penumpang dan barang.<sup>28</sup>

Awal abad ke-19 di Eropa terdapat kendaraan umum yaitu kereta api. Inggris memprakarsai penemuan dan pengembangan lokomotif ,berfungsi sebagai mesin utama gerbong kereta api. Pertama kali digunakan sebagai alat transportasi perdagangan sejak tahun 1830. Keberhasilan Inggris membangun jaringan kereta api menarik minat Belanda, untuk membangun jaringan kereta api di negeri tersebut. Pada tahun 1839 Belanda mulai membangun jaringan kereta api pertama , yang menghubungkan Amsterdam-Haarlem.<sup>29</sup>

---

<sup>28</sup> Prita Ayu Kusumawardhani, *Kereta Api di Surabaya 1910-1930*, Yogyakarta:Gapura Publishing. Com Oktober 2017), hal 2

<sup>29</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia*, (Bandung. Angkasa, 1997),hal 33

Pemerintah Belanda mengeluarkan keputusan mengenai kemudahan bagi kalangan pengusaha swasta untuk mendapat konsensi (izin), pembukaan jalan rel kereta api di pulau Jawa. Konsensi ini diberikan kepada beberapa pengusaha asing yang kemudian mendirikan *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatshappij (NISM)*. Pemasangan rel pertama dilaksanakan di daerah Kemijen Semarang pada tanggal 7 Juni 1864. Pemasangan lintasan rel pertama ini untuk mengangkut hasil bumi seperti tembakau, nila dan gula dari daerah Surakarta dan Yogyakarta sehingga diperlukan angkutan cepat untuk sampai di pelabuhan Semarang. Sejak saat itu pembangunan jalan kereta api mulai digalakkan di daerah lain.<sup>30</sup>

Jalur kereta api pertama yang dibangun oleh pemerintah Belanda jalur Surabaya-Pasuruan-Malang, jalur pertama di Jawa Timur. Jalur ini selesai dibangun pada tanggal 20 Juli 1879. Transportasi kereta api di Jawa Timur tidak hanya digunakan untuk mengangkut hasil perkebunan saja, tetapi juga digunakan sebagai alat transportasi pekerja perkebunan dari satu ke perkebunan lainnya.<sup>31</sup>

Pada tahun 1897 pembukaan jalur kereta api Jember dari Surabaya, Probolinggo, menuju Jember. Kereta Api Jember digunakan untuk mengangkut barang-barang perkebunan. Terutama gula, tembakau, dan karet dari sekitar Jember menuju pelabuhan Panarukan. Pada tahun 1899 Belanda sibuk membangun jalur dari Probolinggo - Jember - Panarukan dengan jalur cabang

---

<sup>30</sup> Nurudin Fitroh, "Peranan Kereta Api di Jawa Timur dalam Pengangkutan Hasil Perkebunan Ke Surabaya Tahun 1878-1930." AVATARA, e-Journal Pendidikan Sejarah Volume 3, No. 3, Oktober 2015

<sup>31</sup> Fitroh, 460

ke Pasirian. Jalur Kalisat-Banyuwangi masih dalam tahap perancangan.<sup>32</sup> Perusahaan perkebunan mulai menerima kehadiran pekerja asal Jawa. Mereka berasal dari wilayah Bojonegoro, Tuban, Ponorogo, Kediri.

Jalur kereta api ini dilanjutkan dengan menghubungkan Jember dengan Panarukan dan Banyuwangi. Pembangunan kereta api salah satu tujuan utamanya untuk memperlancar pengangkutan dan pengiriman hasil perkebunan. Dari daerah produksi yaitu daerah Bondowoso dan Jember hingga Panarukan.<sup>33</sup> Jalur ini merupakan sarana yang sangat efektif. Untuk memanfaatkan kekayaan pemukiman Besuki dan mengantarkannya ke Pelabuhan Panarukan. Menjadi basis transportasi ekspor ke Eropa.

Stasiun Jember beroperasi pada tahun 1897 stasiun kereta api setinggi 89 meter terletak di Jember, Patrang. Merupakan stasiun terbesar yang dioperasikan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi IX Jember. Terletak di dekat alun-alun kota Jember. Bersamaan dengan dibukanya jalur kereta api Klakah-Jember. Meski terlihat bangunannya tidak banyak mengalami perubahan, sebenarnya stasiun Jember sudah beberapa kali mengalami renovasi. Dua yang terakhir dilakukan pada 2007-2008 dan 2015-2016. Renovasi akhir dilakukan dengan pengecatan kusen pintu dan jendela. Stasiun ini bergaya kekaisaran India dan Neoklasik. Ditandai dengan lobi yang luas, platform yang menonjol, dan tiang-tiang yang megah. Gaya Yunani stasiun

---

<sup>32</sup> Nurhadi Sasmita, *Menjadi Kota Definitif: Jember Abad 19- 20*, Historia, Vol 1, No 2, Januari 2019

<sup>33</sup> Pelabuhan Panarukan pada saat itu sebagai salah satu pelabuhan besar yang sangat Penting, tempat pengiriman produk-produk perkebunan dari wilayah Residensi Besuki untuk diekspor atau dipasarkan di Eropa dan Amerika



ini merupakan bangunan sederhana. Satu lantai memanjang dengan ruangan-ruangan yang disusun sejajar dengan rel, sehingga disebut stasiun satu arah.<sup>34</sup>

Pada tahun 1912, perusahaan kereta api membuka jalur lokal di wilayah Jember. Tujuannya untuk memudahkan pengangkutan produk dari luar kota Jember. Jalur kereta ini dimulai dari Jember dan berlanjut ke Rambipuji, Balung, Ambulu dan berakhir di Puger. Selain itu memudahkan hubungan dengan daerah lain memperlancar hubungan antara Jember dengan wilayah lain di *Afdeeling* Jember, juga memperlancar hubungan ke wilayah lain.<sup>35</sup>

Jember yang semula hanya sebuah kabupaten sepi. Menjadi kota yang ramai, pusat perdagangan, dan kegiatan perekonomian negara. Kereta api juga terbukti memberikan kontribusi terhadap pertumbuhan kota Jember. Banyak pendatang dari luar daerah menuju Jember. Menggunakan kereta api sebagai alat transportasi. Selain itu, investor perusahaan perkebunan Belanda juga menggunakan kereta api untuk mengangkut pekerja dari luar wilayah Jember.<sup>36</sup>



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

---

<sup>34</sup> Railfansid, Stasiun Jember, diakses pada 18 Juni 2024, [https://railfansid.fandom.com/id/wiki/Stasiun\\_Jember](https://railfansid.fandom.com/id/wiki/Stasiun_Jember)

<sup>35</sup> Sasmita, 130

<sup>36</sup> Sasmita, 130



**Gambar 2.1 Trem di stasiun Balung Jember**

(Sumber : <https://online.anyflip.com/smrqv/ynkp/mobile/>)  
diakses pada tanggal 22 Mei 2024.

Stasiun Balung didirikan oleh *Staatspoorwegen* (Perusahaan Kereta Api Hindia Belanda) pada tanggal 3 Mei 1913. Stasiun Balung merupakan stasiun kereta api nonaktif yang terletak di desa Balung Lor. Berada di ketinggian 23 meter milik kawasan IX Jember. Stasiun kereta api yang beroperasi di wilayah Balung dari Jember, Rambipuji, Balung sampai dengan Pasirian lumajang. Kereta api yang digunakan oleh stasiun Balung merupakan kereta api berjenis uap, dengan bahan bakar yaitu kayu bakar. Kemudian bahan bakarnya berubah menjadi batu bara (arang stengkol).<sup>37</sup>

Tahun 1913 *Staatspoorwegen* membuka jalur trem Rambipuji-Balung-Puger. Jalur trem ini merupakan cabang dari jalur utama *Staatspoorwegen* (SS). Jalur Rambipuji- Balung-Puger termasuk jalur trem. Trem adalah salah satu jenis kereta api ringan yang jalurnya bersebelahan dengan jalan raya. Perbedaannya kereta api dengan trem. Kereta api digunakan sebagai alat transportasi jarak jauh dan dapat mengangkut penumpang, serta barang bawaan dalam jumlah yang besar. Sedangkan trem sarana transportasi jarak dekat, yang

<sup>37</sup> Supratikto, diwawancarai penulis, Balung 21 Mei 2024

digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang dalam jumlah yang kecil.

38

Menurut Lekkerkerker (1938), dalam bukunya *Land-en-Volk van Java* disebutkan bahwa jalur selatan Lumajang-Jember . Awalnya merupakan jalur trem 600 mm. Pembangunan dimulai dengan jalur *Staatsspoorwegen* dari Rambipuji, Balung, Puger. Jalur dan stasiun dibuka untuk lalu lintas umum pada tanggal 3 Mei 1913. Untuk ruas Rambipuji-Balungi dan dilanjutkan ke Puger dan cabangnya hingga Ambulu. Karena peningkatan volume angkutan, pada tanggal 1 November 1929 . *Staatsspoorwegen* memutuskan untuk mengubah keretanya menjadi 1.067 mm.<sup>39</sup>

Stasiun Balung menjadi akses perputaran perekonomian di masa kolonial. Sarana transportasi yang murah dan berkapasitas tinggi sudah menjadi kebutuhan. Salah satunya adalah stasiun Balung yang merupakan jalur padat dan cukup ramai. Dalam catatan sejarah pada tahun 1950 tercatat penumpang lebih dari 300.000 penumpang, yang tercatat bepergian dengan kereta api dari stasiun Balung. Karena kesibukan warga Jember , dibukanya sebagai kota metropolitan perkebunan yang membutuhkan transportasi. Stasiun Balung kokoh berdiri di tengah-tengah pemukiman warga yang semakin padat.

---

<sup>38</sup> Edy Pranoto , *Jalur Trem Rambipuji- Balung – Puger : Penghubung Sosial Ekonomi Masyarakat di Kabupaten Jember Tahun 1913-1930*, Skripsi Program Studi Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Jember tahun 2019

<sup>39</sup> Indra gm ,trem di Jember diakses pada tanggal 20 Juni 2024 <https://lontarnews.com/2023/08/08/lontarpedia-sejarah-kereta-trem-transportasi-umum-di-jember-selatan-masa-hindia-belanda-lontarnews/4/>

Konstruksi bangunan yang khas masa kolonial tampak terlihat belum pernah ada pemugaran.<sup>40</sup>

Stasiun Balung dibangun untuk mempermudah transportasi orang desa, orang berdagang, mengangkut hasil pertanian, agar dapat merasakan dan menggunakan transportasi kereta api untuk bepergian sesuai tujuan. Mempermudah dalam mencari nafkah bagi para pedagang. Masyarakat Balung bernama bapak Putus sering naik kereta pada tahun 1962 . Pada tahun ini masih jaya- jayanya kereta api menggunakan kereta api berjenis uap, dengan bahan bakar yaitu kayu bakar. Kemudian bahan bakarnya berubah menjadi batu bara, jalur yang dilintasinya seperti Balung ,Balung Kopi,Glundengan,Wuluhan dan Ambulu<sup>41</sup>.

Stasiun Balung memiliki aset berupa rel, bangunan dan tanah, bangunan yang di miliki oleh stasiun Balung antara lain : kantor penjagaan aset wilayah Balung didalamnya meliputi peta wilayah kerja 7 korwil seksi properti 9 Jember. Arsip persewahan tanah yang ada di dalam kantor, dan ada juga tempat tiket kereta api di sekitar stasiun Balung. Depo lokomotif bengkel kereta, seta *watertoren* tempat mengisi air pada kereta api yang akan diberangkatkan. <sup>42</sup>

---

<sup>40</sup> Maulana Ijal , Rekam Jejak Eks Stasiun Balung diakses pada tanggal 20 Juni 2024, <https://radarjember.jawapos.com/jember/791109995/rekam-jejak-eks-stasiun-balung-warisan-masa-kolonial>

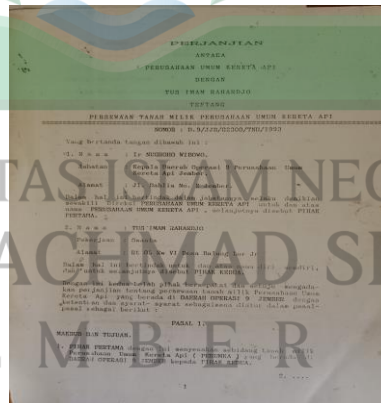
<sup>41</sup> Putus diwawancarai penulis ,Balung 18 Juni 2024.

<sup>42</sup> Supratikto diwawancarai penulis,Balung 21 Mei 2024



**Gambar 2.2 Kantor penjagaan aset wilayah Balung**  
(Sumber : Dokumen Pribadi )

Kantor penjagaan aset wilayah Balung bertanggung jawab dalam pengelolaan aset daerah di wilayah Balung fungsi utamanya adalah mengelola aset secara profesional, efisien, dan efektif. Aset yang dikelola meliputi tanah, bangunan, dan lain-lain, kantor ini juga bertugas dalam pengawasan dan pengendalian pemanfaatan aset ,serta dalam penyajian dan pengungkapan data aset yang akurat dengan adanya pengelolaan aset dapat terwujudnya ketertiban administrasi ,terciptanya efisien dan efektivitas dalam penggunaan aset.<sup>43</sup>



**Gambar 2.3 Arsip perjanjian PT Kereta Api dengan penyewa tahun 1993**  
(Sumber : Dokumen Pribadi )

Arsip perjanjian sewa tanah di kantor Balung sebagai bukti adanya arsip, yang harus dijaga keamanannya di kantor Balung. Arsip tersebut sebagai

<sup>43</sup> BPKAD , Pengelolaan Aset , diakses pada tanggal 20 juni 2024  
<https://bpkad.bekasikota.go.id/blogs/aset/pengelolaan-aset-daerah>

pusat informasi yang sangat diperlukan dalam setiap organisasi, dalam rangka pembuatan laporan pertanggung jawaban dalam suatu kegiatan. Syarat dan ketentuan perjanjian ini telah disetujui dan disepakati oleh PT Kereta Api Indonesia dengan penyewa. Tidak dapat dipisahkan dengan perjanjian mengguakan objek sewa sesuai dengan waktu yang telah disepakati bersama.<sup>44</sup>



**Gambar 2.4 Peta wilayah kerja 7 korwil seksi properti 9 Jember**  
(Sumber : Dokumen Pribadi )

Korwil seksi properti 9 Jember berperan dalam pengelolaan properti termasuk pemanfaatan properti yang tertib ,terarah, adil, untuk mewujudkan pengelolaan properti yang efisien, efektif , dan optimal. Melakukan koordinasi pelayanan administrasi, membagi tugas, merencanakan kegiatan keorganisasian dan tata laksana umum kepegawaian dan perlengkapan. Peta menjadi bukti adanya kegiatan organisasi di stasiun Balung pada masa kolonial.<sup>45</sup>

<sup>44</sup> Arsip perjanjian dengan PT Kereta Api, Perjanjian sewa tanah , di kantor Balung 22 Juni 2024

<sup>45</sup> Observasi di kantor wilayah Balung, 22 Mei 2024



**Gambar 2.5 Tempat tiket PT . Kereta Api Indonesia**  
(Sumber : Dokumen Pribadi )

Tempat tiket di stasiun Balung yang dulunya ramai pengunjung sekarang sudah tidak beroperasi lagi, menjadi bukti stasiun yang cukup ramai di zaman kolonial. Bagian atas tempat tiket masih terdapat tulisan milik aset PT. Kereta Api Indonesia, meliputi : tanah Stasiun : 250 m , bangunan stasiun : 122 m, serta no.register stasiun : 121/ 09. 68161/ BUG / BD . Hal ini menandakan aset yang ada di zaman kolonial masih tetap ada sampai saat ini ,tempat tiket di stasiun Balung sudah tidak berfungsi lagi.<sup>46</sup>



**Gambar 2.6 Watertoren kereta api**  
(Sumber : Dokumen Pribadi )

*Watertoren* merupakan salah satu peninggalan bersejarah pada masa kolonial berdiri kokoh, di tengah- tengah pemukiman warga, digunakan sebagai tempat menyimpan air kereta api yang berada di stasiun Balung.

<sup>46</sup> Obsevasi di stasiun Balung ,22 Mei 2024

Pembangunan *watertoren* sangat di butuhkan untuk menjalankan kereta api pada saat diberangkatkan.<sup>47</sup>

## **B. Peran Kereta Api dalam Perekonomian di Jember pada masa Hindia Belanda**

Transportasi adalah bagian yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia karena transportasi merupakan sarana dan prasarana penting yang menjamin kelancaran kehidupan manusia. Kemajuan teknologi manusia yang membawa perubahan penting bagi kemajuan transportasinya, zaman dulu manusia menggunakan alat transportasi yang sangat sederhana, seperti menggunakan hewan, kuda, keledai, unta untuk berpergian. Berkembang gerobak yang ditarik oleh hewan untuk di kawasan perairan menggunakan rakit, sampan, perahu dan perahu layar. Dengan semakin majunya kebutuhan dan pengetahuan manusia, alat transportasi yang tadinya sedikit ragam dan jumlahnya menjadi semakin banyak.<sup>48</sup>

Sistem tanam paksa masuk di Indonesia tahun 1830-1870, mengakibatkan penderitaan bagi rakyat Hindia Belanda. Sistem tanam paksa ini menuai kritik dari berbagai pihak, terutama dari penganut paham Liberal<sup>49</sup> yang ada di Belanda. Kaum liberal mendorong adanya sebuah kebijakan baru bagi tanah jajahannya, kaum liberal menuntut kebijakan baru untuk koloni mereka. Kaum liberal menyerukan penghapusan *verplichten* (*pajak hasil bumi*).

<sup>47</sup> Supratikto diwawancarai oleh penulis, 22 Mei 2024

<sup>48</sup> Nurudin Fitroh, "Peranan Kereta Api di Jawa Timur dalam Pengangkutan Hasil perkebunan Ke Surabaya Tahun 1878-1930," AVATARA, e-Journal Pendidikan Sejarah Volume 3, No 3, Oktober 2015.

<sup>49</sup> Kaum Liberal ini muncul di Eropa pada abad ke-19 dimana paham ini sudah mulai menjalar ke seluruh belahan Eropa Barat Termasuk Belanda.



Kaum liberal ingin seluruh aktivitas ekonomi diserahkan kepada sektor swasta, tanpa campur tangan pemerintah. Mereka ingin pemerintah menjauhkan diri dari peran aktif dalam kehidupan ekonomi dan membatasi diri. Menjamin ketertiban umum dan menciptakan tindakan hukum dan administratif.

Tuntutan dari kaum liberal ini terjawab dengan dikeluarkannya *Agrarische Wet* (Undang-Undang Agraria) pada tahun 1870. Undang-undang ini berisi dua hal pokok, yaitu pemberian kesempatan kepada pihak swasta untuk berkembang di Hindia Belanda dan menjamin berkembangnya perusahaan swasta di Hindia Belanda. Dengan dikeluarkannya undang-undang agraria memberikan kesempatan kepada para pengusaha swasta untuk mengembangkan usahanya di Hindia Belanda, dan memanfaatkannya sebagai sebuah tempat eksploitasi baru di bidang perkebunan.<sup>50</sup> Keluarnya UU Agraria menyebabkan proses sewa-menyewa tanah di Hindia Belanda dimanfaatkan secara maksimal untuk usaha perkebunan. Bisnis perkebunan dipandang sebagai perspektif baru bagi pengusaha swasta dan pemerintah. Hal ini menyebabkan perluasan perkebunan yang dikelola oleh swasta atau pemerintah kolonial di dalam dan di luar Pulau Jawa.<sup>51</sup>

Salah satu aspek terpenting dalam perekonomian di Hindia Belanda yaitu perkebunan. Perusahaan perkebunan di Jember pada masa kolonial *Naamloze Vennootschap Landbouw Matschaap Oud Djember* (NV.LMOD). Kondisi alam pulau Jawa sangat cocok untuk menanam berbagai jenis tanaman,

---

<sup>50</sup> Nurudin Fitroh, "Peranan Kereta Api di Jawa Timur dalam Pengangkutan Hasi perkebunan Ke Surabaya Tahun 1878-1930," AVATARA, e-Journal Pendidikan Sejarah Volume 3, No. 3, Oktober 2015

<sup>51</sup> Fitroh hal 460

adapun jenis tanaman seperti : tebu, kopi, tembakau, teh, karet, dan nila. Awalnya alat transportasi tradisional untuk mengangkut hasil perkebunan, antara lain gerobak yang ditarik manusia, dan hewan, serta perahu sungai. Hal ini dinilai kurang efektif dalam mengangkut hasil perkebunan.<sup>52</sup>

Sarana transportasi yang tersedia pada saat itu tidak lagi mencukupi untuk mengangkut seluruh hasil perkebunan. Pemerintah kolonial menetapkan alternatif selain mengembangkan angkutan massal seperti kereta api, alat transportasi tradisional yang menggunakan tenaga manusia atau hewan sudah tidak mampu lagi, mengangkut hasil pertanian dan barang penting lainnya dalam jumlah besar. Pemerintah Hindia Belanda membangun kereta api untuk memenuhi kebutuhan kaum kolonial,serta memajukan perekonomian pertumbuhan penduduk di Negara jajahan Indonesia. Abad ke 19 jaringan kereta api setelah dioperasikan menjadi pilihan utama penduduk, karena pendapatan pribumi yang lebih baik dengan menggunakan transportasi kereta api biaya perjalanan lebih murah dan lebih cepat,dibanding menggunakan alat transportasi lain yang sudah ada.<sup>53</sup>

Sejak diberlakukannya sistem tanam paksa oleh pemerintah Hindia Belanda, pertumbuhan ekonomi Hindia Belanda meningkat karena dibukanya perkebunan untuk menyeimbangkan pertumbuhan ekonomi yang sedang berlangsung. Sarana prasarana perlu dibangun untuk kelancaran proses produksi dan pengangkutan hasil perkebunan, sehingga memudahkan dan

---

<sup>52</sup> Fitroh hal 460

<sup>53</sup> Yusi Ratnawati, *Perkembangan Perkeretaapian Pada Masa Kolonial di Semarang Tahun 1867-1901*, (Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Semarang, vol. 3,No.2 ,2015).

mempercepat pengangkutan barang dan manusia dari satu tempat ke tempat lain. Proses pergerakan barang dapat mempengaruhi kestabilan harga barang, karena kekurangan barang di suatu daerah dapat diimbangi dengan impor barang yang sama dari daerah lain. Pilihan transportasi yang lancar dapat mendorong inovasi untuk mengkhususkan produksi barang sesuai potensi sumber daya daerah.<sup>54</sup>

Jember berkembang secara pesat dengan terwujudnya modernisasi di bidang transportasi, pada tahun 1897 dibuka jalur kereta api dari Jember ke Surabaya menuju Probolinggo. Dibukanya jalur kereta api menambah peningkatan mobilitas sosial dari kota lain menuju Jember. Kereta api salah satu simbol kehebatan di era baru yang dibawa kolonial Belanda. Jalur kereta api inilah yang menyebabkan timbulnya mobilitas sosial berskala besar di kalangan masyarakat Jawa, Madura, Cina, Arab, bahkan Belanda.<sup>55</sup> Adanya mobilitas sosial tersebut dalam kurun waktu yang relatif singkat menyebabkan peningkatan kepadatan penduduk di daerah yang sepi. Mobilitas sosial ini awalnya juga disebabkan oleh adanya pekerjaan di berbagai perusahaan perkebunan swasta, begitu pula transportasi.

Kereta api berfungsi sebagai jalur untuk mengangkut barang-barang produksi perusahaan perkebunan, seperti , gula, kopi, tembakau, dan karet. Jalur kereta api ini juga digunakan oleh warga setempat untuk hasil pertanian ,seperti

---

<sup>54</sup> Erik Pratama Manaor Panjaitan & Retno Winarni, *Pembangunan Transportasi Kereta Api Jalur Goendih (GROBOGAN) – Soerabaja Tahun 1903-1922* Historia: Volume 7 Nomer 1, Januari 2024

<sup>55</sup> Tri Chandra Aprianto, *Perjuangan Landreform Masyarakat Perkebunan: Partisipasi Politik, Klaim, dan Konflik Agraria di Jember*, Yogyakarta : STPN Press, Desember 2016.

tembakau dan beras yang dihasilkan oleh petani setempat.<sup>56</sup>Perusahaan perkebunan sendiri memfasilitasi pengangkutan hasil perkebunan, dan mendukung operasional perusahaan perkebunannya LMOD. Tahun 1880 sampai tahun 1890, dibangun jalan yang menghubungkan kantor pusat Jember dengan perkebunan Mayang, Wuluhan, Tanggul, dan Puger, semua hasil bumi diangkut ke pelabuhan Panarukan dengan kereta api.

Dinamika perkembangan kereta api menjadi semakin menarik jika melihat realitas sosial yang berkembang, seiring semakin banyaknya masyarakat yang menggunakan kereta api sebagai alat transportasi. Sangat berguna bagi kota pabrik untuk mengangkut produk tanaman dari pabrik ke pelabuhan dapat menghemat biaya dan waktu dibandingkan dengan transportasi tradisional. Penerapan pembangunan transportasi kereta api tidak hanya melayani kebutuhan pabrik gula saja, namun juga angkutan umum. Kemunculan angkutan umum berupa kereta api otomatis berdampak pada kehidupan masyarakat, pergerakan penduduk, serta kondisi sosial ekonominya. Sedangkan bagi masyarakat pribumi meski daya beli masih rendah, namun harga perjalanan kereta api disesuaikan dengan kemampuan masyarakat pribumi. Penurunan harga ini menjadikan kereta api sebagai transportasi umum pilihan utama masyarakat saat itu.<sup>57</sup>

---

<sup>56</sup> Aprianto Hal 77

<sup>57</sup> Nanang Setiawan, *Dampak Sosial Ekonomi Transportasi Kereta Api Yogyakarta - Pundong Terhadap Masyarakat Kotagede Tahun 1917- 1942*. Jurnal Sejarah Indonesia, Vol .2 ,No. 2. 2017.



**Gambar 2.7 Jalur kereta api Jember – Bondowoso**  
(Sumber : Ktlv, KITLV A580)

Tujuan utama dibangunnya jalur kereta api adalah untuk memperlancar pengangkutan hasil bumi dari pusat atau daerah penanaman. Perkebunan tembakau, gula, dan karet, dipindahkan dengan kereta api dari Jember dan Bondowoso ke pelabuhan Panarukan. Berbagai hasil perkebunan khususnya tembakau, diangkut dengan kapal melintasi laut menuju *Rotterdam* atau pasar internasional lainnya. Keberadaan kereta api ini pada hakikatnya menghubungkan pelabuhan Panarukan dengan pedalaman.<sup>58</sup>

Jember merupakan wilayah pedalaman yang menyalurkan sumber daya pertanian ke wilayah pelabuhan merupakan sarana sosialisasi hasil eksploitasi sumber daya alam. Seperti tembakau, kakao, kopi, tebu (gula) dan sumber daya alam lainnya dari perkebunan alam wilayah Jember. Sebelum dibangunnya rel kereta api, gerobak yang dikendarai masyarakat pribumi, digunakan untuk mengangkut hasil bumi, khususnya tembakau. Dengan menggunakan alat angkut tradisional dibutuhkan waktu sekitar dua hari untuk mengangkut hasil

---

<sup>58</sup> Nawiyanto. *Terbentuknya Ekonomi Perkebunan di Kawasan Jember*. Yogyakarta : LaksBang PRESSindo .2018

bumi dari pedalaman Jember dan Bondowoso ke pelabuhan Kalbut. Kapasitas gerobak sapi juga sedikit, sekitar 7-8 bungkus.<sup>59</sup>

### **C. Peralihan Kepemilikan Kereta Api dari Pemerintah Hindia Belanda Kepada Pemerintah Nasional**

Indonesia memiliki dua perusahaan kereta api yaitu perusahaan milik negara dan perusahaan milik swasta. Perusahaan kereta api swasta milik bangsa Belanda di Jawa yaitu *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) didirikan pada tahun 1862., dilanjutkan dengan perusahaan kereta api negara milik pemerintah kolonial Belanda pada tahun 1875 yaitu *Staatsspoorwegen* (SS) ,perusahaan pertama yang membangun jalur kereta api di wilayah Jawa bagian timur. Perusahaan kereta api lain kemudian berkembang seperti *Oost Java Stoomtram Maatschappij* (OJS). Pembukaan jalur kereta api pertama dipimpin oleh perusahaan swasta Belanda *Nederlandsch Indish Spoorweg Maatschappij* (NISM). NISM kemudian mulai mengajukan permohonan izin , kepada pemerintah Hindia Belanda untuk membuka jalur kereta api. Perusahaan NISM akhirnya memperoleh izin konsensi<sup>60</sup> untuk membangun jalur kereta api pertama dari Semarang ke Tanggung.

Pada masa pendudukan Jepang kereta api diambil alih dan mengalami berbagai perubahan, banyak jalur kereta api diubah untuk keperluan militer perang. Perusahaan kereta api di Jawa pada masa pendudukan Jepang

<sup>59</sup> Nawiyanto hal 62

<sup>60</sup> Konsesi atau dalam bahasa Inggris *concessious* adalah suatu izin dari pemerintah di dalam mengusahakan suatu keaktifan perekonomian, disertai dengan syarat-syarat dan batas waktu yang telah ditentukan

dijadikan menjadi satu perusahaan menjadi *Rikuyu Sokyoku*.<sup>61</sup> Setelah mendeklarasikan kemerdekaan Indonesia pada tanggal 17 Agustus 1945, dilakukan pengambilalihan stasiun dan kantor pusat kereta api yang dikuasai Jepang. Hal ini menjadi puncak pengambilalihan kantor pusat kereta api Bandung pada tanggal 28 September 1945 (diperingati sebagai Hari Kereta Api Indonesia), sekaligus memperingati berdirinya Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI).

Tahun 1946 Belanda kembali ke Indonesia, mendirikan kembali perkeretaapian di Indonesia bernama *Staatssporwegen/Verenigde Spoorwegbedrijf (SS/VS)*. Gabungan SS dan seluruh perusahaan kereta api swasta (kecuali DSM). Perjanjian damai konferensi meja bundar (KMB) Desember 1949, mengakibatkan pengambilalihan aset pemerintah Hindia Belanda. Pengalihan DKARI dan SS/VS bergabung membentuk Djawatan Kereta Api (DKA) pada tahun 1950.<sup>62</sup>

Pada tanggal 25 Mei DKA menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) sejak itulah diluncurkan simbol Wahana Daya Pertiwi, mencerminkan transformasi perkeretaapian Indonesia. Perubahan yang diusulkan adalah menjadikan kereta api Indonesia sebagai alat transportasi terpenting untuk mewujudkan kesejahteraan bangsa, kemudian pada tahun 1971 pemerintah mengubah struktur Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) menjadi Perusahaan

---

<sup>61</sup> Arfina Meifina Setiono dan Gayung Kasuma, “Dinamika Pegawai Perusahaan Kereta Api di Jawa Tahun 1945-1965”, dalam *Verleden*, Vol. 3, No. 1, (Surabaya: Unair, Desember 2013), hlm. 70.

<sup>62</sup> Djawatan kereta api dikases pada tanggal 19 Mei 2024 <https://kebudayaan.kemdikbud.go.id/bpcbsubar/nasionalisasi-djawatan-kereta-api-ulang-tahun-kereta-api/>

Jawatan Kereta Api (PJKA). Kemudian PJKA berubah bentuk menjadi Perusahaan Kereta Api Umum (Perumka) pada tahun 1991. Perumka berubah menjadi Perseroan Terbatas dengan nama PT. Kereta Api Indonesia (Persero) pada tahun 1998. Dasar hukum perubahan nama KAI sejak kemerdekaan Indonesia. Perusahaan milik negara menangani kereta api di Indonesia telah mengalami enam kali pergantian nama.<sup>63</sup>

Perusahaan *Oost-Java Stoomtram Maatschappij* merupakan perusahaan kereta api . Menguasai daerah eksploitasi di Jawa Timur khususnya di Surabaya. Perusahaan ini tidak lepas dari peristiwa nasionalisasi yang terjadi tahun 1959, dengan dikeluarkannya Lembaran Negara Republik Indonesia No. 86 Tahun 1959. Perusahaan *Oost-Java Stoomtram Maatschappij* dinasionalisasi oleh pemerintah bersamaan dengan perusahaan-perusahaan kereta api swasta lain. Sesuai dengan lembaran negara tahun 1959 No. 86 tahun 1959 ,tentang Nasionalisasi Perusahaan Kereta Api Milik Belanda. Setelah perusahaan OJS dinasionalisasi secara resmi berada di bawah naungan Djawatan Kereta Api (DKA) yang berpusat di Bandung.<sup>64</sup>

---

<sup>63</sup> Arum Sutrisni Putri ,Sejarah Singkat Kereta Api Indonesia , diakses pada tanggal 22 Juni <https://www.kompas.com/skola/read/2019/12/31/080000269/sejarah-singkat-kereta-api-di-indonesia?page=all>

<sup>64</sup> Ririn Darini dan Miftahuddin Nasionalisasi Perusahaan Asing DI Jawa Timur 1950-1966, “Jurnal Mozaik :Kajian Ilmu Sejarah Universitas Negeri Yogyakarta, Indonesia, Vol 9, No 1,2018.



#### D. Penutupan Stasiun Kereta Api Balung

Stasiun kereta api Balung salah satu stasiun peninggalan Belanda yang sangat ramai di desa Balung lor. Pada tahun 1974 stasiun Balung berhenti beroperasi, penutupan stasiun Balung dilatarbelakangi oleh kondisi bantalan rel kereta api yang tidak memungkinkan lagi untuk digunakan. Beberapa banyak yang rusak terutama bantalan rel dan balas-balasnya. Selain itu meningkatnya penggunaan transportasi lain munculnya kendaraan pribadi seperti mobil, motor dan angkutan umum yang menawarkan rute yang lebih beragam, dan waktu tempuh yang lebih singkat untuk beberapa tujuan tertentu.<sup>65</sup>

Seiring berjalannya waktu pada tahun 1974 penurunan jumlah penumpang dengan meningkatnya popularitas transportasi lain dan berkurangnya minat masyarakat terhadap kereta api. Jumlah penumpang di stasiun Balung pun terus menurun, selain itu karena kondisi rel sudah tidak memenuhi syarat untuk digunakan sebagai jalur kereta api. Stasiun Balung tidak dapat bersaing dengan transportasi lainnya yang lebih cepat dan efisien, sehingga penumpang mulai berpindah ke transportasi lain. Penurunan jumlah penumpang menyebabkan operasional kereta api merugi tetapi masih melayani gaji petugas tiap bulannya.<sup>66</sup>

Pada tahun 1976 petugas di pindahkan bagian stasiun staf dan anggotanya di pindahkan ke stasiun Rambipuji, bagian jalan rel dan bangunan dipindahkan ke Tanggul, Banyuwangi, dan Jember. Stasiun kereta api yang

---

<sup>65</sup> Supratikto diwawancarai oleh penulis, Balung, 22 Mei 2024.

<sup>66</sup> Supratikto diwawancarai oleh penulis, Balung, 22 Mei 2024.

beroperasi di wilayah Balung, dari Jember, Rambipuji, Balung, sampai dengan Pasirian Lumajang.<sup>67</sup>

Pada masa lalu terdapat angkutan pedesaan dari Kecamatan Balung menuju kecamatan di sekitarnya, angkutan pedesaan ini juga tergeser oleh penggunaan sepeda motor. Jenis angkutan lain yang juga populer adalah becak khususnya untuk perjalanan jarak pendek, jumlah becak juga berkurang setelah kedatangan sepeda motor. Kecamatan Balung menjadi titik berhentinya angkutan antar kota Jember, Lumajang melalui Kencong.<sup>68</sup>

Komoditas utama kecamatan Balung adalah tembakau dan beras, selain itu pertanian merupakan sektor utama penduduk Balung dan kegiatan perdagangan utama kecamatan Balung terdapat di pasar Balung Lor. Kondisi ekonomi kabupaten Jember masih bercirikan kehidupan agraris. Sebagian besar penduduk bermata pencaharian pada kegiatan pertanian baik sawah maupun pertanian tegalan, di Jember tanahnya subur dan sangat cocok untuk kegiatan pertanian.<sup>69</sup>

Sejak munculnya perusahaan perkebunan di Jember transportasi murah dengan kapasitas tinggi saat itu sangat dibutuhkan. Hal itu karena ramainya aktivitas penduduk Jember akibat dibukanya menjadi kota metropolitan perkebunan yang membutuhkan sarana transportasi. Stasiun Balung menunjukkan bagaimana wilayah Balung menjadi pusat perekonomian

---

<sup>67</sup> Supratikto diwawancarai oleh penulis, Balung, 22 Mei 2024

<sup>68</sup> [https://p2k.stekom.ac.id/ensiklopedia/Balung,\\_Jember](https://p2k.stekom.ac.id/ensiklopedia/Balung,_Jember) diakses pada tanggal 20 Juli

<sup>69</sup> Nawayanto. *Terbentuknya Ekonomi Perkebunan di Kawasan Jember*. Yogyakarta : LaksBang PRESSindo .2018

kolonial. Beberapa ruas rel kereta api masih utuh disana, meskipun tidak sedikit yang hilang dan ditumbuhi rumah-rumah.<sup>70</sup>



**Gambar 2.8 Stasiun Balung dinonaktifkan**  
( Sumber : Dokumen Pribadi )

Penutupan stasiun kereta api Balung menyebabkan terhentinya mobilitas masyarakat yang menggunakan kereta api, sebagai alat transportasi utama akan kesulitan dalam melakukan perjalanan . Kemerosotan perekonomian lokal berdampak pada masyarakat, stasiun kereta api Balung yang dulunya ramai memanfaatkan jasa transportasi sangat beragam profesinya. Mulai dari pedagang, jasa angkutan umum, pegawai pemerintah dan lain sebagainya.

Perusahaan kereta api merugi karena kemajuan teknologi menyebabkan pihak perkeretaapian merasa bahwa pemberangkatan jauh lebih cepat, dengan angkutan umum. Penutupan stasiun akan mempengaruhi operasional kereta api pada rute yang melewati stasiun Balung. Penurunan pendapatan jumlah penumpang secara otomatis akan mengurangi pendapatan dari tiket. Peningkatan biaya operasional memerlukan biaya untuk melakukan penyesuaian jadwal,rute, dan fasilitas lainnya.<sup>71</sup>

<sup>70</sup> <https://radarjember.jawapos.com/jember/791109995/rekam-jejak-eks-stasiun-balung-warisan-masa-kolonial> diakses pada tanggal 20 Juli 2024.

<sup>71</sup> Amir diwawancarai oleh penulis, Balung,20 Mei 2024

## BAB III

# DAMPAK ALIH FUNGSI STASIUN KERETA API BALUNG MENJADI PERSATUAN DAGANG SEPEDA BALUNG ( 1974-2000)

### A. Kondisi Stasiun Kereta Api Balung Sebelum Beralih Fungsi Menjadi Persatuan Dagang Sepeda Balung

Stasiun kereta api Balung terletak di desa Balung lor. Kecamatan Balung. Kabupten Jember. Stasiun ini sangat populer pada masanya. Stasiun Balung merupakan stasiun yang cukup sibuk dilintasi trem penumpang dan angkutan pasir. Stasiun Balung didirikan oleh *Staatspoorwegen* (Perusahaan Kereta Api Hindia Belanda) pada tanggal 3 Mei 1913. Stasiun Balung berdiri ditengah – tengah pemukiman rumah warga, konstruksi bangunan yang khas di masa kolonial belum pernah direnovasi. Menjadikan stasiun sangat strategis pada masanya, stasiun Balung yang sudah puluhan tahun bangunannya tetap utuh di masa kolonial.<sup>72</sup>



**Gambar 3.1 Dinding samping stasiun Balung**  
(Sumber : Dokumen Pribadi )

---

<sup>72</sup> Supratikto diwawancarai oleh penulis, 22 Mei 2024.

Dinding bangunan stasiun Balung masih terlihat jelas terdapat nama plang stasiun, bertulisan Balung + 23, terletak di ketinggian 23 meter. Berfungsi sebagai penunjuk tinggi wilayah stasiun dari permukaan laut. Ketinggian stasiun sangat penting untuk kepentingan rencana perjalanan, kepentingan masinis untuk persiapan melintasi medan jalur yang akan dilalui. Keberadaan angka itu sudah ada sejak tonggak pertama pembangunan stasiun Balung, sejak didirikannya stasiun Balung pada zaman Hindia Belanda.<sup>73</sup>



### 3.2 Jendela bangunan stasiun Balung (Sumber : Dokumen Pribadi)

Stasiun Balung memiliki bentuk jendela yang sangat kokoh menjulang tinggi, bentuk jendelanya seperti ruang tunggu penumpang kereta api. Bagian atap stasiun Balung cukup tinggi dan bentuknya unik, berbeda dengan stasiun pada umumnya. Denah bangunan stasiun Balung memiliki karakteristik kolonial yang kuat, struktur bangunan ini menggunakan material bata sehingga kolom memiliki dimensi yang besar. Dinding penopang yang tebal menjadi penyeimbang dimensi kolom strukturnya. Stasiun ini dibangun pada masa awal perkembangan transportasi di Balung. Sehingga bangunan stasiun

---

<sup>73</sup> Observasi di Stasiun Balung, 22 Mei 2024

Balung memiliki nilai historis yang tinggi. Karena menjadi salah satu faktor tumbuhnya perekonomian, dan tata kota kawasannya.<sup>74</sup>

Stasiun Balung memiliki peran penting dalam kehidupan masyarakat di wilayah Balung. Menjadi pusat kegiatan ekonomi di wilayah Balung, memudahkan akses transportasi bagi masyarakat. Aktivitas di stasiun mendorong kegiatan perdagangan dan barang. Kehadiran stasiun juga menciptakan lapangan pekerjaan bagi masyarakat sekitar. Suasana stasiun ramai dengan aktivitas penumpang dan barang. Keberadaan stasiun Balung menunjukkan kemajuan teknologi dan transportasi pada masa Hindia Belanda.<sup>75</sup>

Bangunan stasiun Balung yang kurang mendapatkan perhatian dan beberapa bagian dinding stasiun terdapat banyak coretan. Sehingga merusak pemandangan bangunan stasiun Balung. Sekitar tahun 1974-1976 stasiun Balung terbengkalai ,berhenti beroperasi . Bangunannya yang masih kuat dengan catnya yang tampak kusam dan tidak terawat ,tidak ada aktivitas kegiatan didalamnya. Di sekitar stasiun Balung terdapat pasar atau toko- toko kecil yang menjual berbagai kebutuhan sehari- hari. Stasiun Balung juga bisa menjadi tempat berkumpulnya masyarakat. Karena stasiun merupakan titik pertemuan banyak orang . Hal seperti ini sangat disayangkan mengingat bangunan stasiun Balung. Memiliki nilai sejarah yang sangat penting dan harus

---

<sup>74</sup> Observasi di Stasiun Balung , 22 Mei 2024

<sup>75</sup> Putus diwawancarai oleh penulis , 18 Juni 2024

dilestarikan bagi masyarakat Balung . Sebagai kebutuhan transportasi yang cukup ramai dulunya. <sup>76</sup>

## **B. Proses Alih Fungsi Stasiun Kereta Api Balung menjadi Persatuan Dagang Sepeda Balung**

Komunitas persatuan dagang sepeda Balung merupakan sebuah perkumpulan yang dibentuk oleh para individu yang berprofesi sebagai pedagang sepeda. Komunitas ini sangat terkenal di Balung, sekelompok orang yang memelopori pedagang sepeda seperti bapak Malik , bapak Atam ,bapak Haji Kusno , bapak Amir pedagang sepeda yang sudah lama berjualan di Balung .

Berdasarkan hasil wawancara dengan bapak Atam pedagang sepeda :

“Sepeda ada persatuannya dari macam – macam sepeda. Persatuan dagang sepeda Balung itu ada persatuannya kalau tidak ada persatuan pasti tidak jadi , persatuan sepeda itu saham” .<sup>77</sup>

Mereka mulai memanfaatkan stasiun Balung sebagai lapak berjualan sepeda . Ruang yang luas di dalam stasiun Balung . lokasi yang strategis untuk kegiatan ekonomi khususnya pedagang sepeda . Terletak di pusat kecamatan Balung, sehingga mudah diakses oleh pembeli. Pedagang sepeda dapat menyewa lapak di stasiun Balung.<sup>78</sup>

Sekitar tahun 1977- 1980, seiring berjalannya waktu. Semakin banyak pedagang sepeda yang bergabung di lapak sepeda tersebut. Mereka kemudian membentuk sebuah komunitas bernama persatuan dagang sepeda Balung.

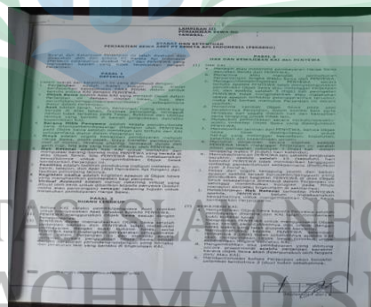
<sup>76</sup> Amir diwawancarai oleh penulis ,20 Mei 2024

<sup>77</sup> Atam diwawancarai oleh penulis, 20 Mei 2024

<sup>78</sup> Amir diwawancarai oleh penulis ,20 Mei 2024

Keberadaan lapak sepeda semakin dikenal masyarakat Balung. Tidak hanya memberikan manfaat ekonomi bagi para pedagang, tetapi juga menjadi daya tarik wisata bagi para pecinta sepeda. Lapak sepeda menjadi bukti dengan kreativitasnya dan kegigihannya. Sebuah bangunan bersejarah dapat diubah menjadi sesuatu yang bermanfaat bagi masyarakat.<sup>79</sup>

Dampak negatif dari keberadaan pasar meningkatnya aktivitas ekonomi akibat pasar dapat menyebabkan kemacetan lalu lintas dan masalah transportasi lainnya. Aktivitas produksi dan konsumsi yang tinggi di pasar dapat menghasilkan limbah dan polusi yang merusak lingkungan. Persaingan kurang sehat seperti bisnis yang selalu dikuasai oleh pihak yang lebih kuat dan memiliki modal yang besar. Berpeluang untuk memunculkan eksploitasi sumber daya secara tidak seimbang yang dilakukan oleh para pemilik modal.<sup>80</sup>



**Gambar 3.3** Arsip perjanjian sewa aset PT KAI

(Sumber : Dokumen Pribadi)

Kepemilikan aset stasiun Balung termasuk beberapa tanah di sekitarnya, menjadi aset milik PT. Kereta Api Indonesia. Pedagang sepeda telah menggunakan sebagai lapak berjualan sepeda. Segala sesuatu yang dibangun

<sup>79</sup> Haji Kusno diwawancarai oleh penulis, 20 Juni 2024

<sup>80</sup> Nirwan Darmawan, Sistem ekonomi pasar diakses pada tanggal 9 November 2024, <https://www.mpm-insurance.com/berita/sistem-ekonomi-pasar-definisi-ciri-ciri-kelemahan-dan-kelebihan/#>



oleh penyewa, pada objek sewa setelah mendapatkan izin tertulis dari KAI. Sebagaimana yang diatur dalam perjanjian. Penyewa mempunyai hak untuk menggunakan aset tanah dan bangunan miliknya . Sepanjang memiliki perjanjian sewa dengan PT .K AI.<sup>81</sup>



**Gambar 3.4 Lapak persatuan dagang sepeda Balung**  
(Sumber : Dokumen Pribadi )

Berdasarkan fakta di lapangan. Bangunan stasiun Balung yang terbengkalai beralih fungsi menjadi persatuan dagang sepeda Balung . Komunitas persatuan dagang sepeda Balung merupakan pedagang sepeda yang memiliki kegemaran mengoleksi sepeda sebagai bisnis usaha. Masyarakat Balung memanfaatkan sebagai tempat berjualan sepeda . Beraneka ragam jenis sepeda seperti : sepeda ontel, sepeda mini, sepeda lipat dan sepeda gunung.<sup>82</sup>

Fungsi sepeda tidak hanya digunakan sebagai alat transportasi. Selain itu sebagai simbol identitas bagi para pecinta sepeda. Persatuan dagang sepeda Balung bertujuan untuk memperluas jaringan pemasaran. Sehingga meningkatkan penjualan sepeda dan meningkatkan kualitas produk sepeda .Salah satunya di Balung yang sangat terkenal dan ramai di Balung .<sup>83</sup>

<sup>81</sup> Arsip perjanjian sewa aset PT KAI

<sup>82</sup> Observasi di stasiun Balung ,22 Mei 2024

<sup>83</sup> Observasi di stasiun Balung 22 Mei 2024

Anggota persatuan dagang sepeda di Balung tidak terbatas , tidak sulit untuk menjadi anggotanya. Siapapun bisa menjadi anggota sepeda di Balung, asalkan mempunyai sepeda untuk bisnis usaha dan usia tidak terbatas. Berdasarkan hasil wawancara dengan bapak haji Kusno pensiunan pedagang sepeda yang telah berumur 80 tahun , mengatakan bahwa :

“ Lapak pedagang sepeda dulunya ramai tahun delapan puluhan, sembilan puluhan sampai dua ribuan. Sangat ramai pengunjung sepeda, banyak orang mencari sepeda . Zaman dulu sepeda sangat dibutuhkan banyak orang”<sup>84</sup>

Pedagang sepeda bernama bapak Atam yang telah berumur 74 tahun juga mengatakan bahwa

“Persatuan dagang sepeda di Balung dulunya ramai , setelah terbentuknya persatuan sepeda sangat ramai dikunjungi banyak orang, sekitar tahun delapan puluhan sampai dua ribuan .”<sup>85</sup>

Hal ini menandakan sepeda zaman dulu memiliki peran penting, dalam sejarah perkembangan teknologi dan transportasi . Sepeda menjadi alat transportasi yang sangat efektif dan efisien . Serta memiliki nilai koleksi dan simbolik terhadap pecinta sepeda. Komunitas persatuan dagang sepeda, menumbuhkan tali silaturahmi persaudaraan dan solidaritas yang kuat sesama anggota . membantu memperluas jaringan transportasi khususnya di daerah Balung.

---

<sup>84</sup> Haji Kusno diwawancarai oleh Penulis , 20 Juni 2024

<sup>85</sup> Atam diwawancarai oleh Penulis , 20 Mei 2024



**Gambar 3.5 Sepeda ontel di Balung**  
(Sumber : Dokumen Pribadi)

Sepeda Ontel merupakan alat transportasi kuno. Alat transportasi ini dibawa ke Indonesia oleh Belanda untuk keperluan sehari-hari. Moda transportasi ini tidak hanya digunakan oleh orang Belanda, tetapi juga oleh penduduk setempat. Tentu saja moda transportasi ini populer di kalangan masyarakat Balung lor, karena membantu masyarakat dalam bepergian. Sepeda ontel digunakan oleh para bangsawan dan pedagang pada masa Hindia Belanda. Sepeda merupakan satu-satunya alat transportasi pada masa itu Karena masyarakat belum menggunakan kendaraan bermotor. Pada tahun 1970 masyarakat mulai banyak menggunakan sepeda.<sup>86</sup>

Kata “Onthel” berasal dari bahasa Jawa yang berarti memutar, mengayuh, atau mendorong. Onthel pada awalnya digunakan untuk menyebut benda yang bergerak memutar. Bagi masyarakat Jawa, istilah “ontel” erat kaitannya dengan alat transportasi sepeda kuno .Digerakkan oleh tenaga

<sup>86</sup> Faiz Iqbal Maulid, Sepeda Ontel dan Sejarahnya Sejak 1940, diakses pada tanggal 12juni, [https://www.idntimes.com/automotive/motorbike/faiz-iqbal-maulid/mengurai-sejarah-sepeda-onthel-sepeda-antik-paling-kece-sejak?utm\\_source=whatsapp](https://www.idntimes.com/automotive/motorbike/faiz-iqbal-maulid/mengurai-sejarah-sepeda-onthel-sepeda-antik-paling-kece-sejak?utm_source=whatsapp)

manusia dengan cara dikayuh manusia.. Setelah sepeda tersebut dikayuh, maka rodanya akan berputar. Kecepatan laju sepeda tergantung pada kecepatan kaki dari pengendaranya.<sup>87</sup>

Baron Karl Drais pada tahun 1817 merupakan salah satu penemu sepeda yang dinilai cukup berjasa. Baron Karl Drais adalah orang pertama yang menerima hak paten atas penemuan sepeda pada tanggal 17 Februari 1818. Pada dasarnya penemuan ini menjadi pionir pada tahun 1812. Fenomena alam itulah yang membuatnya terburu-buru menyelesaikan penemuannya. Musim panas tahun 1816 di Eropa, yang dikenal sebagai “musim tanpa matahari”. Menyelimuti wilayah tersebut dengan salju, mengakibatkan ladang tidak menghasilkan panen. Kuda kesulitan mencari makan, bahkan terjadi pada manusia. Pengangkutan truk kuda berhenti. Hal ini membuat Baron Karl Drais terobsesi untuk mengembangkan alat yang bisa bergerak tanpa kuda yaitu sepeda.<sup>88</sup>

Awalnya sepeda itu bernama draisine .Istilah tersebut diambil dari nama pencipta aslinya Baron Karl Drais. Selain itu dikenal juga dengan nama Hobi kuda dinamakan demikian . Karena mengacu pada kelompok yang menggantikan tenaga kuda sebagai alat transportasi pada saat itu. Penemuan alat ini menjadi titik awal munculnya sepeda modern, yang mulai dilengkapi dengan beberapa komponen yang lebih lengkap. Bagian-bagian tersebut antara lain sepeda dengan pedal dan rantai.<sup>89</sup>

---

<sup>87</sup> Puji Rahayu . *Romantisme Kereta Angin (Sepeda Ontel) di Yogyakarta Tahun 1970*, lembar Sejarah, Magister Sejarah, Universitas Gadjah Mada. Vol. 16. No.1 (2020).

<sup>88</sup> Rahayu, 25

<sup>89</sup> Rahayu, 25

Masyarakat Balung lor sangat menggemari sepeda ontel pada tahun 1980. Persatuan dagang sepeda Balung juga menjual sepeda ontel. Salah Satu sepeda yang paling umum sepanjang masa, dan paling eksis di zamannya pastilah sepeda Ontel. Sepeda ini sudah ada sejak zaman kolonial, hingga milenial. Dapat dikatakan bahwa setiap zaman pasti memiliki sepeda Ontel. Uniknya desain sepeda ini sebagian besar tidak berubah. Dari satu zaman ke zaman berikutnya desainnya memang seperti itu. Istimewanya sepeda ontel selalu mempunyai penggemarnya tersendiri, dan jumlah penggemarnya banyak.

90

Memasuki tahun 2000 sepeda ontel di Balung sangat ramai pengunjung untuk membeli sepeda ontel. Pada waktu itu sepeda sangat dibutuhkan untuk masyarakat umum sebagai alat transportasi sehari-hari. Karena harga sepeda ontel sangat terjangkau pada masa itu. Sepeda ontel masih menjadi salah satu moda transportasi paling murah dibandingkan dengan kendaraan bermotor. Sepeda Ontel semakin langka digantikan oleh sepeda gunung dan sepeda motor. Pada periode inilah muncul berbagai komunitas sepeda ontel di berbagai daerah. Adanya transportasi sepeda ontel memudahkan masyarakat untuk menjangkau tempat kerja, sekolah, pasar, dan tempat lainnya dengan mudah dan murah.<sup>91</sup>

Persatuan dagang sepeda Balung dulunya sering melakukan kegiatan funbike untuk memperingati hari kemerdekaan 17 Agustus. Ditandai ramainya sepeda pada hari ulang tahun kemerdekaan. Sepeda yang digunakan pada

---

<sup>90</sup> Haji Kusno diwawancarai oleh penulis 20 Juni 2024

<sup>91</sup> Atam diwawancarai oleh penulis 20 Mei 2024

zaman dulu adalah sepeda onthel atau sepeda antik. Bersepeda bersama dapat menumbuhkan kebersamaan rasa persatuan dan nasionalisme. Sepeda onthel melambangkan semangat juang dan kemandirian rakyat Indonesia. Sepeda ini memiliki desain yang klasik dan kokoh. Tujuan diadakan funbike untuk menjalin silaturahmi dan mempromosikan kegiatan bersepeda, juga bertujuan untuk meningkatkan kesehatan dan kebugaran masyarakat. Fun bike sepeda onthel dapat menjadi cara yang unik dan menarik dalam memperingati Hari Kemerdekaan. Dengan kreatifitas dan persiapan yang matang, acara ini dapat menjadi momen yang tak terlupakan bagi para pecinta sepeda onthel dan masyarakat luas.<sup>92</sup>

Sepeda onthel bisa disebut sebagai satu-satunya kendaraan klasik yang masih eksis hingga sekarang. Faktanya semakin tua makin eksis hal itulah yang membuat pecinta sepeda onthel tua ini masih menjamur. Sebagaimana diketahui hampir setiap hari, di sepanjang jalan banyak dijumpai masyarakat yang melakukan refreasing bersepeda onthel. Terlebih di hari Sabtu dan Minggu di jalan sudah dipastikan pecinta sepeda onthel yang menjalankan refreasing, bersepeda tumpah ruah di jalanan. Kemunculan hobi baru masyarakat untuk bersepeda onthel sebagai sarana olahraga. Dengan berolahraga onthel secara rutin dan teratur akan menjaga stamina dan imunitas tubuh agar terhindar dari berbagai virus penyakit. Disamping itu hobi bersepeda onthel juga bisa sebagai

---

<sup>92</sup> Haji Kusno diwawancarai oleh penulis 20 Juni 2024

sarana tamasya atau berwisata untuk refreasing agar konten psikologis tetap terjaga secara seimbang.<sup>93</sup>



**Gambar : 3.6 Pedagang sepeda**  
(Sumber : Dokumen Pribadi )

Berdasarkan wawancara dengan bapak Haji Kusno pedagang sepeda di Balung

“Persatuan dagang sepeda Balung sangat kompak rasa persaudaraan dan solidaritas yang kuat di antara para anggota”

Hal ini menunjukkan bahwa para anggotanya sangat dekat satu sama lain dan tidak peduli dengan status sosial masing-masing individu. Dengan adanya komunitas pedagang sepeda Balung, memberikan kekompakan antar anggota lainnya. Berbagi informasi dan pengetahuan membahas berbagai topik terkait perdagangan sepeda, seperti tren pasar, strategi pemasaran, dan peluang bisnis baru. Dengan bekerja sama, persatuan Sepeda Balung dapat meningkatkan kekuatan dan daya saingnya di pasar. Selain itu, membantu anggota mencapai tujuan mereka dan meningkatkan kesejahteraan mereka.<sup>94</sup>

Sepeda sebagai alat transportasi kebutuhan sehari-hari. Memiliki sejarah yang panjang dan menarik. Perjalanan evolusinya membawa kita

<sup>93</sup> Haji Kusno diwawancarai oleh penulis 20 Juni 2024

<sup>94</sup> Observasi di Stasiun Balung 15 Juni

melintasi zaman dan peradaban. Menciptakan alat yang saat ini kita kenal sebagai sepeda. Pada pertengahan abad ke-20, sepeda mulai menjadi sarana rekreasi populer dan alat transportasi yang terjangkau untuk banyak orang. Sampai saat ini sepeda terus mengalami perkembangan dan inovasi. Desain yang ringan bahan-bahan modern seperti serat karbon, dan teknologi elektronik semakin mengukuhkan posisi sepeda. Sebagai alat transportasi yang ramah lingkungan dan efisien.<sup>95</sup>

Persatuan dagang sepeda di Balung sudah melestarikan sepeda ontel. Pada tahun 1970 keberadaan sepeda ontel mulai digeser oleh “sepeda jengki”. Sepeda ontel umum dipakai oleh masyarakat perkotaan Indonesia. Dari zaman penjajahan Belanda hingga tahun 1970-an. Setelah tahun 70-an keatas hingga tahun 2000.<sup>96</sup>

## **C. Dampak Alih Fungsi Stasiun Kereta Api Balung**

### **1. Dampak ekonomi**

Stasiun kereta api Balung membawa dampak sangat positif bagi masyarakat Balung di sekitarnya. Salah satunya dibidang perekonomian. Hal tersebut dikarenakan banyaknya masyarakat yang mencari nafkah di sekitar stasiun kereta api Balung. Peningkatan ekonomi masyarakat Balung dapat meningkat dengan adanya bukti. Banyak kegiatan yang terjadi di sekitar stasiun Balung untuk memenuhi kebutuhannya seperti :

<sup>95</sup> Dinas Perhubungan Aceh, Sepeda , inilah sejarah kemunculan transportasi sederhana Ini, diakses pada tanggal 12 Juni <https://dishub.acehprov.go.id/sepeda-inilah-sejarah-kemunculan-transportasi-sederhana-ini/>

<sup>96</sup> Arsip Koleksi Layanan Surat kabar langka terjilid Perpustakaan RI Salemba ( SKJL-Team ) 8 Januari 1955



**a. lapak sepeda atau jual beli sepeda**



**Gambar 3.7 Lapak Sepeda di Balung**

(Sumber : dokumen pribadi)

Masyarakat Balung memanfaatkan kembali stasiun Balung yang terbengkalai menjadi lapak sepeda sebagai sumber penghasilan. Lapak sepeda di sekitar stasiun Balung, cukup ramai dan menjadi transportasi yang terjangkau dan mudah bagi masyarakat Balung. Dengan adanya lapak pedagang sepeda di Balung menciptakan lapangan kerja baru bagi masyarakat. Serta menyediakan akses mudah bagi masyarakat untuk membeli sepeda. Hal ini dapat membantu

meningkatkan kualitas hidup masyarakat Balung. Seperti yang dirasakan pedagang sepeda bernama bapak Haji Kusno mengatakan bahwa<sup>97</sup>

“Jualan sepeda sudah lama mulai tahun delapam puluhan. Sepeda dulunya rame perekonomian pun lancar. Pendapatan dulunya 25 ribu dan sepeda banyak yang laku ,banyak pengunjung yang datang untuk membeli sepeda. Karena sepeda sangat dibutuhkan pada waktu itu”.

---

<sup>97</sup> Haji Kusno diwawancarai oleh penulis 20 Juni 2024

Adanya Lapak pedagang sepeda di sekitar stasiun Balung. Membuktikan perekonomian masyarakat Balung lor meningkat setelah terbengkalainya stasiun. Hal ini dapat membantu meningkatkan taraf hidup pendapatan pedagang sepeda, dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Stasiun Balung sebagai tempat yang ramai dikunjungi masyarakat. Menjadikan peluang bagi para pedagang sepeda Balung. Untuk meningkatkan pendapatan mereka dengan menjual sepeda di stasiun Balung.

**b. Melestarian Sepeda ontel sebagai bisnis usaha**



**Gambar 3.8 Sepeda ontel**  
(Sumber : Dokumen Pribadi)

Sepeda Ontel di Balung tak lekang oleh zaman. Meskipun sudah era modern, nyatanya masih banyak masyarakat Balung yang melestarikan sepeda kuno ini. Salah satunya adalah persatuan dagang sepeda Balung yang menjual sepeda ontel sebagai bisnis usaha. Untuk menjadi wadah bagi para pecinta sepeda ontel untuk berkumpul, bertukar informasi, dan menjalin pertemanan. Seperti bapak Atam pedagang sepeda yang sudah lama menggemari sepeda antik ini untuk bisnis usaha. Banyak orang yang ingin membeli sepeda ontel karena

memiliki desain klasik dan unik yang menarik bagi banyak orang, menjadikannya sebagai simbol gaya hidup dan koleksi.<sup>98</sup>

Pelestarian sepeda ontel sebagai bisnis usaha dapat meningkatkan perekonomian masyarakat Balung setelah terbengkalainya stasiun. Ditandai dengan penjualan sepeda ontel dapat membantu mempromosikan budaya lokal Balung kepada masyarakat luas. Adanya pelestarian sepeda ontel sebagai bisnis usaha dapat membantu menjaga kelestarian budaya dan sejarah bangsa. Serta sepeda ontel dapat menjadi daya tarik wisata baru di Balung. Wisatawan tertarik mengunjungi stasiun Balung, untuk membeli sepeda ontel atau untuk bersepeda di sekitar wilayah tersebut. Karena sepeda ontel zaman dahulu sudah seharusnya dirawat dan tetap harus dilestarikan keberadaannya.

**c. Banyaknya Usaha ibu rumah tangga di sekitar Stasiun**



**Gambar 3. 9 Usaha warung ibu Tuanah**  
( Sumber: Dokumen Pribadi )

Stasiun Balung yang terbengkalai dimanfaatkan oleh para ibu rumah tangga untuk dijadikan usaha. Keberadaan stasiun Balung membuka peluang usaha bagi masyarakat sekitar, dan membantu

<sup>98</sup> Atam diwawancarai oleh penulis 20 Mei 2024.

mereka meningkatkan pendapatan. Seperti yang dirasakan ibu Tuanah berjualan bermacam - macam makanan seperti gorengan, nasi, roti dan lainnya. Adanya stasiun yang terbengkalai meningkatkan perekonomian ibu Tuanah. Warung ibu Tuanah banyak dikunjungi anak sekolahan untuk beristirahat dan makan di warungnya. Hal ini dapat meningkatkan perekonomian ibu Tuanah dan meningkatkan pendapatan pemilik warung .Dari hasil jualannya serta membantu mendorong pertumbuhan ekonomi di sekitar stasiun Balung.<sup>99</sup>



**Gambar 3.10 Usaha warung ibu Sena**  
(Sumber : Dokumen Pribadi)

Warung di sekitar stasiun Balung menyediakan layanan bagi masyarakat Balung . Sebagai tempat istirahat, tempat makan, dan menjadi tempat berkumpul bagi banyak orang. Seperti yang dirasakan penjual warung ibu Sena. Jualannya rame karena banyak pedagang sepeda singgah di warung , untuk meminum kopi maupun sekedar beristirahat. Serta penghasilannya mencapai 200 ribu, usaha warung memperlancar arus perdagangan dan meningkatkan perekonomian ibu

<sup>99</sup> Tuanah diwawancarai oleh penulis 20 Juni 2024

Sena. Setelah terbengkalai nya stasiun memberikan dampak besar bagi masyarakat sekitar untuk memenuhi kebutuhan hidupnya.<sup>100</sup>



**Gambar 3.11 Usaha warung ibu Tamar**  
( Sumber : Dokumen Pribadi)

Ibu Tamar memiliki usaha warung untuk mencukupi kebutuhan hidupnya sehari-hari. Usaha warung di sekitar stasiun Balung memiliki peran yang sangat penting dalam meningkatkan perekonomian ibu Tamar. Masyarakat Balung banyak yang makan maupun minum kopi di warung nya. Hal ini membantu meningkatkan perekonomian lokal dan mendorong pertumbuhan usaha kecil dan menengah. Stasiun Balung yang tidak berfungsi ini membantu para ibu rumah tangga memiliki tempat untuk berjualan guna meningkatkan perekonomian keluarganya.<sup>101</sup>

## 2. Dampak Sosial

Pengaruh yang ditimbulkan oleh pembangunan dan keberadaan stasiun Balung terhadap masyarakat di sekitarnya. Perubahan ini dapat bersifat positif, dan dapat mencakup berbagai aspek kehidupan masyarakat, yang dapat mewujudkan kesejahteraan sosial masyarakat Balung seperti:

<sup>100</sup> Sena diwawancarai oleh penulis , Balung 20 juni 2024

<sup>101</sup> Tamar diwawancarai oleh penulis , Balung 20Juni 2024

**a. Banyaknya Pemukiman baru di Sekitar Stasiun Balung**



**Gambar 3.12 Rumah warga**  
(Sumber : Dokumen Pribadi)

Pembangunan perumahan di sekitar stasiun Balung memberikan manfaat yang sangat besar bagi masyarakat Balung. Berbagai latar belakang yang berbeda dengan hidup bersama secara harmonis. Membuat mereka lebih tertarik untuk tinggal di daerah tersebut dan membangun kehidupan yang lebih baik bagi diri mereka sendiri dan keluarga mereka. Penduduk yang tinggal di sekitar Stasiun Balung memiliki akses yang lebih baik dalam hal pendidikan. Layanan kesehatan dan infrastruktur lainnya yang dapat meningkatkan kehidupan masyarakat Balung.<sup>102</sup>

Hal ini menarik pendatang baru yang mencari peluang kerja dan pendidikan yang lebih baik. Seperti perdagangan telah menciptakan lapangan kerja baru dan menarik pendatang dari daerah lain. Jaringan komunitas dan budaya yang kuat di Balung dapat membuat pendatang

---

<sup>102</sup> Obsevasi di Stasiun Balung 10 Juni 2024

merasa diterima dan welcome, yang mendorong mereka untuk menetap di daerah tersebut.

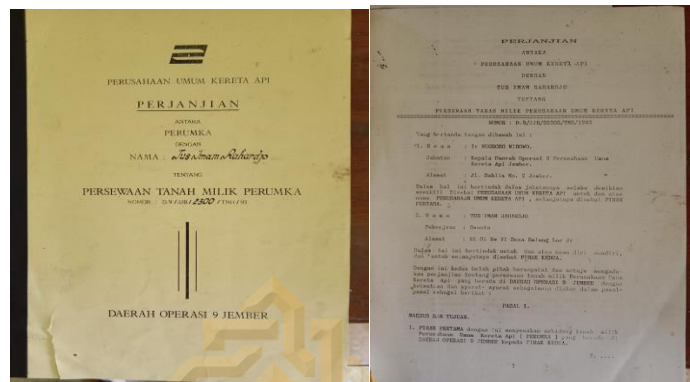


**Gambar 3.13 Rumah bapak Putus**  
(Sumber : Dokumen Pribadi )

Stasiun Balung yang tidak berfungsi lagi telah menjadi fenomena yang menarik perhatian. Masyarakat Balung memanfaatkan lahan di sekitar stasiun untuk membangun rumah. Stasiun balung sebagai tanah PT. KAI dijadikan tempat tinggal oleh warga setempat untuk membangun rumah. Seperti bapak Putus yang membangun rumah disekitar stasiun Balung. Bapak Putus menyewa tanah kepemilikan KAI tersebut untuk tempat tinggal. Dengan adanya stasiun yang tidak dipergunakan sangat membantu para warga untuk melangsungkan kehidupannya . Perjanjian sewa tanah dapat membantu menjaga keamanan dan ketertiban di kawasan stasiun Balung. Ketersediaan lahan di sekitar stasiun Balung menjadi salah satu faktor utama yang mendorong warga untuk membangun rumah di sana.<sup>103</sup>

---

<sup>103</sup> Putus diwawancarai oleh penulis 18 Juni 2024



**Gambar 3.14 Arsip perjanjian Perusahaan Umum Kereta API dengan bapak Putus tahun 1993**  
( Sumber : Dokumen Pribadi)

Pihak perjanjian aset sewa tanah dengan penyewa di stasiun Balung memiliki peran penting . Dalam memastikan hak dan kewajiban kedua belah pihak, menjaga keamanan dan ketertiban. Meningkatkan pendapatan, mendukung pengembangan ekonomi, dan memperjelas status kepemilikan. Adanya perjanjian sewa aset tanah menunjukkan profesionalisme dalam melakukan transaksi sewa menyewa tanah.

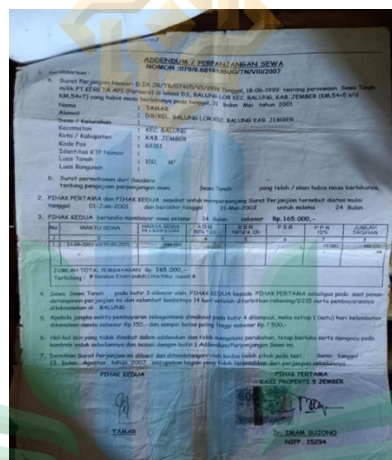
Kedua belah pihak bersepakat dan setuju mengadakan perjanjian tentang persewaan tanah . Milik Perusahaan Umum Kereta Api yang berada di daerah operasi 9 Jenber, dengan ketentuan dan syarat-syarat sebagaimana diatur dalam pasal 1: pihak pertama dengan ini menyewakan sebidang tanah milik Perusahaan Umum Kereta Api (PERUMKA) kepada pihak kedua.

Pihak kedua menyewa tanah sebagaimana tersebut dalam ayat 1 pasal ini untul kepentingan diri sendiri dan dimanfaatkan untuk tempat



tinggal.<sup>104</sup> Hal ini dapat meningkatkan kepercayaan antara pemilik tanah dan penyewa.

Perjanjian sewa tanah yang dibuat dengan baik dan ditegakkan secara konsisten . Dapat memberikan manfaat bagi semua pihak yang terlibat serta berkontribusi. Pada pengembangan kawasan stasiun Balung yang berkelanjutan.



**Gambar : 3.15 Arsip perjanjian sewa tanah PT. Kereta api dengan ibu Tamar tahun 1999**  
( Sumber : Dokumen Pribadi)

Pemukiman baru di sekitar stasiun Balung , semakin padat dengan rumah warga. Lokasinya yang sangat strategis sehingga banyak orang yang tertarik untuk membangun rumah, di sekitar stasiun yang sudah tidak beroperasi . Seperti Ibu Tamar yang menyewa aset tanah PT. KAI . Untuk membangun rumah sebagai tempat tinggal . PT. Kereta Api Indonesia selaku pemilik atau penguasa aset sepakat membuat perjanjian dengan penyewa aset. Berdasarkan ketentuan yang

<sup>104</sup> Arsip Perjanjian Perusahaan Umum Kereta API milik bapak Putus tahun 1993.

telah disepakati oleh kedua belah pihak, dengan menggunakan objek sewa sesuai dengan penggunaanya<sup>105</sup>

**b. Interaksi sosial di sekitar stasiun Balung**



**Gambar : 3.16 Masyarakat Balung**  
(Sumber : Dokumen Pribadi)

Stasiun Balung menjadi tempat pertemuan dan interaksi bagi masyarakat dari berbagai daerah. Untuk saling mengenal, bertukar informasi dan membangun hubungan sosial. Meningkatkan rasa persatuan dan kesatuan di antara masyarakat, dapat dicapai melalui

kegiatan bersama . Seperti gotong royong bersama di sekitar stasiun

Balung untuk menjaga kebersihan dan kelestarian lingkungan stasiun.

Dengan adanya interaksi sosial memberikan banyak manfaat bagi masyarakat untuk meningkatkan toleransi dan saling menghormati

antar warga. Hal ini penting untuk menjaga kerukunan dan kedamaian

masyarakat di sekitar Stasiun Balung. Keberadaan stasiun Balung

---

<sup>105</sup> Arsip Perjanjian sewa tanah PT. Kereta api milik ibu Tamar tahun 1999

sebagai pusat kegiatan ekonomi dan sosial memperkuat rasa solidaritas yang tinggi antar masyarakat Balung.<sup>106</sup>

**c. Adanya Mushola dan TPQ di sekitar stasiun Balung**



**Gambar 3.17 Musholla darussalam surabayan Balung**  
( Sumber : Dokumen Pribadi )

Keberadaan mushola di sekitar stasiun Balung dapat menjadi simbol toleransi antar sesama masyarakat Balung. Mushola menjadi tempat berkumpulnya masyarakat Balung dari berbagai kalangan. Di mushola, mereka dapat bersama-sama melaksanakan ibadah dan kegiatan sosial, yang dapat meningkatkan rasa kebersamaan dan kekeluargaan di antara mereka. Serta dapat meningkatkan citra positif stasiun Balung. Hal ini menunjukkan mushola Stasiun Balung menjadi tempat terbuka bagi semua orang untuk melakukan ibadah shalat.<sup>107</sup>

<sup>106</sup> Observasi di stasiun Balung 22 Juni 2024.

<sup>107</sup> Observasi di Stasiun Balung 22 Juni 2024.



### **Gambar 3.18 Taman Pendidikan Al- Qur'an**

(Sumber Dokumen Pribadi)

Taman Pendidikan Al-Qur'an (TPQ) di sekitar stasiun Balung semakin meningkat. Masyarakat Balung semakin sadar akan pentingnya pendidikan agama bagi anak-anak mereka. Masyarakat sangat antusias untuk memberikan tempat pendidikan agama yang berkualitas. Seperti Taman Pendidikan Al-Qur'an di sekitar Stasiun Balung, berkembang pesat dan menjadi bagian penting dalam kehidupan masyarakat Balung.

TPQ tidak hanya mengajarkan anak-anak untuk membaca dan menghafal Al-Qur'an. Selain juga menanamkan nilai-nilai moral dan spiritual yang penting dalam kehidupan beragama dan bermasyarakat.

Dapat memberikan beberapa dampak sosial positif, antara lain: stasiun Balung menjadi titik transit penting bagi masyarakat di wilayah Balung dan sekitarnya. Keberadaannya memudahkan akses bagi anak-anak untuk menjangkau tempat pendidikan, termasuk TPQ.<sup>108</sup>

---

<sup>108</sup> Observasi di Stasiun Balung 22 Juni 2024

#### d. Migrasi perpindahan penduduk



**Gambar 3.19 Perjanjian sewa tanah PT. Kereta api dengan Bapak Mariadi Tahun 2023**  
(Sumber : Dokumen Pribadi )

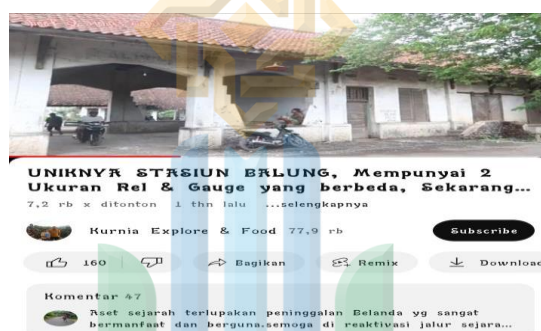
Peralihan fungsi stasiun Balung menjadi persatuan dagang sepeda Balung menarik penduduk dari daerah lain untuk datang dan menetap di Balung. Mereka meninggalkan daerah asalnya yang dirasakan kurang memberikan sumber penghidupan yang layak. Menuju tempat lain yang dianggap dapat memberikan peluang yang besar. Seperti bapak Mariadi pindahan dari Kencong penyebab utama penduduk melakukan migrasi karena ingin meningkatkan ekonomi. Bapak Mariadi memiliki usaha warung makan di dekat terminal Balung. Dapat menjadi sumber penghasilan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Dengan ini menandakan Balung merupakan wilayah yang berkembang pesat dengan berbagai peluang ekonomi baru. Hal ini menarik bagi pendatang yang mencari pekerjaan dan peluang usaha baru.<sup>109</sup>

<sup>109</sup> Mariadi diwawancarai oleh penulis 11 Juni 2024

### 3. Dampak Budaya

Dampak budaya adalah pengaruh yang ditimbulkan oleh budaya terhadap berbagai aspek kehidupan masyarakat. Baik individu, kelompok masyarakat, maupun lingkungan. Dapat terjadi dalam berbagai skala masyarakat secara keseluruhan.

#### a. Stasiun Balung sebagai bangunan bersejarah peninggalan kolonial



**Gambar : 3.20 Stasiun balung di media sosial**

( Sumber : <https://youtu.be/fsrhDQITrqw?si=Wpli9JUCkm7Y1p0x> )

Stasiun Balung menarik bagi banyak orang untuk mengetahui sejarah stasiun. Keberadaan stasiun Balung memudahkan akses bagi

masyarakat pecinta kereta api untuk mengunjungi stasiun Balung.

Banyak pengunjung yang datang melihat langsung bangunan stasiun dan mengenalkan sejarah stasiun Balung. Melalui media sosialnya kepada masyarakat luas.

Kegiatan di stasiun Balung dulunya sangat ramai untuk memperingati hari kemerdekaan Indonesia. Masyarakat Balung mengadakan pertunjukan seni wayang kulit untuk memeriahkan kemerdekaan Indonesia. Sehingga keberadaan stasiun Balung menjadi bukti kemajuan teknologi transportasi di masa lampau. Sebagai warisan

sejarah yang sangat berharga. Dapat menjadi pengingat bagi generasi muda untuk tetap menjaga dan melestarikan budaya lokal.<sup>110</sup>

**b. Sepeda onthel sebagai gaya hidup Masyarakat Balung**



**Gambar 3.21 Sepeda Onthel tua**  
(Sumber : Dokumen Pribadi )

Sepeda onthel telah populer sejak zaman Hindia Belanda . Tahun 1980 sampai 2000 , sepeda onthel juga masih populer di kalangan masyarakat Balung. Sepeda alat transportasi yang sangat umum dan banyak digunakan oleh orang zaman dulu . Sepeda onthel menjadi salah satu hobi yang banyak diminati oleh masyarakat Balung. Seiring berjalannya waktu sepeda tidak lagi sekedar menjadi olahraga, bersepeda menjadi tren masyarakat atau gaya hidup bagi masyarakat Balung.

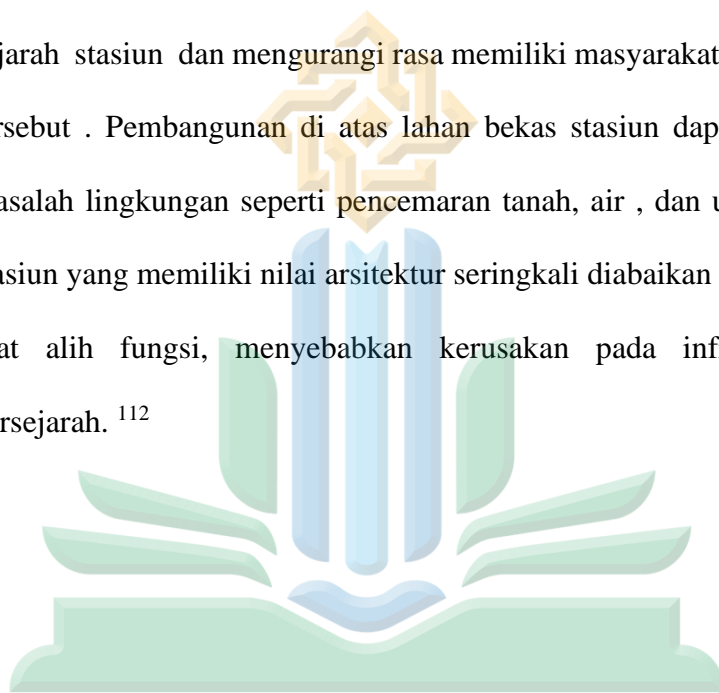
Berdasarkan wawancara dengan bapak Haji Kusno pedagang sepeda di Balung

“Sepeda yang digunakan pada zaman dulu adalah sepeda onthel untuk memperingati pada hari ulang tahun kemerdekaan 17 Agustus. Sepeda onthel melambangkan semangat juang dan kemandirian rakyat Indonesia. hari Sabtu dan Minggu di jalan sudah dipastikan pencinta sepeda onthel yang menjalankan refreasing ,bersepeda tumpah ruah di jalanan. Kemunculan hobi

<sup>110</sup> Sitro diwawancarai oleh penulis 21 Mei 2024

baru masyarakat untuk bersepeda onthel sebagai sarana olahraga.”<sup>111</sup>

Dampak negatif dari alih fungsi stasiun Balung meliputi hilangnya identitas dan sejarah ,stasiun kereta api memiliki nilai sejarah dan menjadi bagian dari identitas suatu daerah . Alih fungsi dapat menghilangkan nilai sejarah stasiun dan mengurangi rasa memiliki masyarakat terhadap tempat tersebut . Pembangunan di atas lahan bekas stasiun dapat menimbulkan masalah lingkungan seperti pencemaran tanah, air , dan udara. Bangunan stasiun yang memiliki nilai arsitektur seringkali diabaikan dan dihancurkan saat alih fungsi, menyebabkan kerusakan pada infrastruktur yang bersejarah. <sup>112</sup>



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

---

<sup>111</sup> Haji Kusno diwawancarai oleh penulis 20 Juni 2024

<sup>112</sup> Observasi di stasiun Balung 22 Juni 2024



## BAB IV

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Stasiun kereta Api Balung merupakan salah satu stasiun peninggalan pemerintah Hindia Belanda . Stasiun Balung didirikan oleh *Staatspoorwegen* (Perusahaan Kereta Api Hindia Belanda) pada tanggal 3 Mei 1913. Stasiun Balung merupakan stasiun kereta api nonaktif yang ada di desa Balung Lor. Stasiun yang terletak di ketinggian 23 meter ini milik kawasan IX Jember . Stasiun kereta api yang beroperasi di wilayah Balung , dari Jember, Rambipuji, Balung sampai dengan Pasir Lumajang.

Pada tahun 1974 stasiun Balung berhenti beroperasi, penutupan stasiun Balung dilatarbelakangi oleh beberapa faktor diantaranya adalah Kondisi jalan sudah tidak memenuhi syarat, tidak memungkinkan untuk dilalui lagi. Beberapa banyak yang rusak terutama bantalan rel dan balas – balasnya, kalah bersaing dengan mobil pribadi dan angkutan umum, seperti taksi, motor , dan mobil dengan adanya kendaraan umum lebih cepat dan lebih efektif. Penurunan Jumlah penumpang seiring dengan berkurangnya minat masyarakat terhadap kereta api. Jumlah penumpang di stasiun Balung terus menurun. Hal ini membuat operasional kereta api menjadi tidak efisien dan merugi. Pemerintah melakukan penyesuaian jaringan kereta api untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas operasional. Stasiun Balung yang dianggap kurang strategis dan memiliki jumlah penumpang yang minim akhirnya dinonaktifkan.

Dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung menjadi persatuan dagang sepeda Balung. Dapat dilihat dari meningkatnya aktivitas perekonomian di sekitar stasiun. Pada bidang ekonomi terjadi peningkatan pendapatan dan terbukanya lapangan pekerjaan baru bagi masyarakat Balung . Memanfaatkan adanya stasiun Balung menjadi lapak sepeda , selain itu banyaknya usaha warung ibu rumah tangga di sekitar stasiun.

Meningkatnya perekonomian masyarakat berpengaruh pada kehidupan sosial mereka. Hal itu terlihat pada banyaknya pemukiman baru di sekitar stasiun, interaksi sosial, adanya mushola dan TPQ , serta migrasi penduduk. Selain itu dampak budaya seperti stasiun Balung sebagai bangunan bersejarah peninggalan kolonial dan sepeda onthel sebagai gaya hidup masyarakat Balung. Alih fungsi stasiun Balung menjadi lapak sepeda telah memberikan dampak ekonomi, sosial, budaya .yang positif bagi masyarakat Balung memanfaatkan adanya stasiun Balung

## **B. Saran**

Penulis menyadari bahwa penelitian sejarah dan dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung. Masih memiliki banyak kekurangan terutama dalam memperoleh sumber primer. Menjadi kekurangan secara umum dalam penelitian ini. Pengambilan data yang dilakukan penulis masih kurang dengan hanya mengambil sumber lisan ,sebagai sumber primer yang berkaitan dengan penelitian tersebut.

Ditambah juga faktor ketidakingatan masyarakat dalam proses wawancaranya juga menjadi kendala penulis . Penelitian skripsi ini masih jauh dari kata sempurna maka diharapkan bagi peneliti-peneliti selanjutnya. Supaya lebih mengembangkan penelitian tentang sejarah dan dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung .



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

## DAFTAR PUSTAKA

### Arsip :

Arsip dokumen pribadi bapak Supratikto . Sertifikat Pendidikan Dasar Kewiraan Pegawai Pjka angkatan ke 50 Tahun Ajaran 1990/1991.

Arsip dokumen pribadi bapak Supratikto. Piagam Tanda Kehormatan Indonesia Menganugerahkan Tanda Kehormatan Satyalancana Karya Satya 20 tahun .Pada tahun 1996.

Arsip dokumen pribadi bapak Suewarno . Piagam Penghargaan Pangkat golongan 1/c distrik 112 A. Jalan rel dan bangunan tahun 1991.

Arsip dokumen pribadi bapak Supratikto. Piagam Penghargaan Pegawai PT. Kereta Api ( Persero) selama 30 tahun .Pada tahun 2005.

Arsip dokumen pribadi bapak Putus. Perjanjian Sewa Tanah antara Perusahaan Umum Kereta Api dengan bapak Tus Imam Raharjo tahun 1993.

Arsip dokumen pribadi ibu Tamar. Perjanjian Sewa Tanah antara PT. Kereta Api Dengan ibu Tamar tahun 1999.

Arsip dokumen pribadi bapak Mariadi .Perjanjian Sewa Tanah antara PT.Kereta Api dengan bapak Mariadi tahun 2023.

Arsip Katalog online komunitas Flick <https://on line.anyflip.com/sm rqv/ynk p/ mobile/>

### Wawancara:

Atam , Pedagang Sepeda , diwawancarai oleh penulis, Balung, 20 Mei 2024

Amir , Masyarakat Balung , diwawancarai oleh penulis, Balung , 20 Mei 2024

Haji Kusno , Pedagang Sepeda, diwawancarai oleh penulis , Balung 20 Juni 2024

Mariadi, Masyarakat Balung , diwawancarai oleh penulis , Balung 11 Juni 2024

Putus. , Masyarakat Balung , diwawancarai oleh penulis , Balung 18 Juni 2024

Sitro , Masyarakat Balung, diwawancarai oleh penulis, Balung 21 Mei 2024

Supratikto, Pensiunan Pjka Kepala Distrik Jalan rel dan bangunan, diwawancarai Oleh Penulis , Balung, 21 Mei 2024.

Tuanah, Masyarakat Balung, diwawancarai oleh penulis , Balung, 20 juni 2024

Tamar, Masyarakat Balung diwawancarai oleh penulis, Balung, 20 juni 2024.

Sena Masyarakat Balung diwawancarai oleh penulis , Balung, 20 Juni 2024

**Buku:**

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

Basundoro, Purnawan . *Pengantar Kajian Sejarah Ekonomi Perkotaan Indonesia*. Kencana Jakarta .2023.

Emalia, Imas . *Historiografi Indonesia Sejak Masa Awal Sampai Masa Kontemporer*, Jakarta: UIN Jakarta Press. 2006

Fatimah, Siti. *Pengantar Transportasi*. Ponorogo : Myria Publisher, 2019.

Herabudin. *Pengantar Sosiologi*. Bandung : Pustaka Setia, 2015.

Kusumawardhani , Prita Ayu . *Kereta Api di Surabaya 1910-1930*. Yogyakarta: Gapura Publishing, 2017.

Kuntowijoyo, *Metodologi sejarah*, Yogyakarta: PT.Tirai Wacana., 2003

Nawiyanto. *Terbentuknya Ekonomi Perkebunan di Kawasan Jember*.Yogyakarta : LaksBang PRESSindo .2018

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

Rochmat, Saefur. *Ilmu Sejarah dalam Perspektif Ilmu Sosial*. Yogyakarta : Graba Ilmu .2009.

Soemardjan, Selo . *Perubahan Sosial di Yogyakarta* .Depok: Komunitas Bambu. 2009.

Soemardjan, Selo. *Perubahan Sosial di Yogyakarta*. Yogyakarta: Gaja Mada, University Press, 1986.

Soehartono, Irawan .*Metode Penelitian Sosial*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.

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

Tim Telaga Bakti Nusantara. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 2*.Bandung : Angkasa ,1997

**Koran:**

Arsip Koleksi Layanan Surat kabar Langka Terjilid Perpunas RI Salemba (SKJL-Team )

<https://radarjember.jawapos.com/jember/791109995/rekam-jejak-eks-stasiun-balung-warisan-masa-kolonial> diakses pada tanggal 20 Juli 2024.

**Artikel Jurnal:**

Anggraini, Nova Puspita. "Analisis Perubahan Pola Perilaku Dan Alih Fungsi Bangunan Komersial Menjadi Lahan Parkir Di Stasiun Bekasi (Studi Kasus: Jalan Perjuangan Bekasi)." *Jurnal KaLIBRASI-Karya Lintas Ilmu Bidang Rekayasa Arsitektur, Sipil, Industri* , Vol. 3, No. 1 (2020), 47-61. DOI : <https://doi.org/10.37721/kalibrasi.v3i1.641>

Apiwie, Vebio Wohing, dan Cahyo Budi Utomo. "Stasiun Kereta Api Kedungjati dan Perekonomian Desa Kedungjati Tahun 1966-1989." *Journal of Indonesian History* . Vol. 4, No. 1 (2015). <https://journal.unnes.ac.id/sju/jih/article/view/18989>

Darini, Ririn, and Miftahuddin Miftahuddin. "Nasionalisasi Perusahaan Asing Di Jawa Timur 1950-1966." *Mozaik: Kajian Ilmu Sejarah* 9.1 (2018).

Fauzi, Rian, and Muahamad Alais. "Dampak Sosial Ekonomi Keberadaan Stasiun Labuan Bagi Masyarakat Labuan Pada Tahun 1975-1985." *Jurnal Kala Manca* , Vol . 8, No . 2 (2020).

Fitroh, Nurudin. "Peranan Kereta Api di Jawa Timur dalam Pengangkutan Hasil Perkebunan Ke Surabaya tahun 1878-1930." *AVATARA: E-Journal Pendidikan Sejarah* , Vol. 3, No. 3 (2015), 487-494. <https://ejournal.unesa.ac.id/index.php/avatara/article/view/12805>

Mukhlis, Andi M. Ahsan, Yossie Pertiwi, dan Syifa Urohmah. "PERUBAHAN FUNGSI LAHAN DI KAWASAN SEKITAR STASIUN SERPONG DITINJAU DARI FENOMENA ANGKUTAN ONLINE." *Jurnal SMART: Seminar on Architecture Research and Technology*. Vol. 4, No. 1 (2019),291-298. <https://smartfad.ukdw.ac.id/index.php/smart/article/view/116>

Panjaitan, Erik Pratama Manaor, and Retno Winarni. "PEMBANGUNAN TRANSPORTASI KERETA API JALUR GOENDIH (GROBOGAN)–SOERABAJA TAHUN 1903-1922." *Jurnal Historia* . Vol .7, No .1 (2024), 17-38. <https://doi.org/10.19184/jh.v7i1.41520>

- Pranoto, Edy. "Jalur Trem Rambipuji-Balung-Puger: Penghubung Sosial Ekonomi Masyarakat di Kabupaten Jember Tahun 1913-1930." *Jurnal Historia*. Vol. 3, No .1 (2020), 16-24.  
<https://jurnal.unej.ac.id/index.php/JH/article/view/14925>
- Ratnawati, Yusi. "Perkembangan perkeretaapian pada masa kolonial di Semarang Tahun 1867-1901." *Journal of Indonesian History* . Vol .3, No .2 (2014).  
<https://journal.unnes.ac.id/sju/jih/article/view/7329>
- Rahayu, Puji. "Romantisme Kereta Angin (Sepeda Onthel) di Yogyakarta Tahun 1970an." *Lembaran Sejarah* . Vol .16, No .1 (2020), 25-36.  
<https://doi.org/10.22146/lembaran-sejarah.59910>
- Sasmita, Nurhadi. "Menjadi Kota Definitif." *Historia Jurnal Ilmu Sejar*a , Vol . 2, No .1 (2019), 50-67.  
<https://jurnal.unej.ac.id/index.php/JH/article/view/6912>
- Setiono, Arfita Meifiana, and Gayung Kasuma. DINAMIKA PEGAWAI PERUSAHAAN KERETA API DI JAWA TAHUN 1945-1965. *Jurnal Kesejarahan*, Vol. 3, No.1 (2013).
- Sayono, Joko . Langkah-Langkah Heuristik Dalam Metode Sejarah Di Era Digital, *Jurnal Sejarah Dan Budaya*, No.2. (2021) 371
- Setiawan, Nanang . Dampak Sosial Ekonomi Transportasi Kereta Api Yogyakarta -Pundong Terhadap Masyarakat Kotagede Tahun 1917- 1942. *Jurnal Sejarah Indonesia*, Vol .2 ,No. 2. 2017
- Wardani, Bety Amaliya. "Nasionalisasi Perusahaan Oostjava Stoomtram Maatschappij Di Surabaya Tahun 1950-1965." *Ilmu Sejarah-SI* , Vol. 3, No.4 (2018).
- Wardodjo, Waskito Widi. "Ekonomi Indonesia Tahun 1950-an dan Penguasaan Negara terhadap Perusahaan Kereta Api Pasca KMB 1949." *Indonesian Historical Studies* 2.2 (2019), 96-106.  
<https://doi.org/10.14710/ihis.v2i2.3862>

### Skripsi:

- Martin, Auditya . Transportasi Kereta Api Dalam Pembangunan Kota Solo Tahun 1900- 1940. Skripsi, Universitas Sebelas Maret, 2010.
- Munandar ,Andi Aris . Stasiun Cibatuan dan Dampaknya Terhadap Perkembangan Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Sekitarnya 1998-2010". Skripsi, Universitas Pendidikan Indonesia, 2016.

Putra, Rangga Harya . Alih Fungsi Tanah dan Bangunan Stasiun Kereta Api Kudus Menjadi Pasar Wergu dan Dampaknya Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi penduduk keluarga wergu wetan kabupaten kudu tahun 1980 – 1999. Skripsi, Universitas Diponegoro, 2010.

**Website :**

Aceh, dishub . Sepeda , inilah sejarah kemunculan transportasi sederhana ini dikses pada tanggal 12 Juni 2024. <https://dishub.acehprov.go.id/sepeda-inilah-sejarah-kemunculan-transportasi-sederhana-in>

BPKAD . Pengelolaan Aset Daerah. diakses pada tanggal 20 juni 2024 <https://bpkad.bekasikota.go.id/blogs/aset/pengelolaan-aset-daerah>

Budaya.cagar . Nasionalisasi Djawatan kereta api dikases pada tanggal 19 Mei 2024 <https://kebudayaan.kemdikbud.go.id/bpcbsubar/nasionalisasi-djawatan-kereta-api-ulang-tahun-kereta-api/>

Darmawan, Nirwan Sistem ekonomi pasar diakses tanggal 9 November 2024 <https://www.mpm-insurance.com/berita/sistem-ekonomi-pasar-definisi-ciri-ciri-kelemahan-dan-kelebihan/#>

Gm, indra . Kereta trem transportasi umum di Jember masa Hindia Belanda diakses pada tanggal 20 Juni 2024. <https://lontarnews.com/2023/08/08/lontarpedia-sejarah-kereta-trem-transportasi-umum-di-jember-selatan-masa-hindia-belanda-lontarnews/2>

Hendriyana. Seputar Kereta Api Depo lokomotif . diakses pada tanggal 24 Maret 2024 . <https://hendriyana90.wordpress.com/dipo-lokomotif/>

Ijal, maulana . Rekam Jejak Eks Stasiun Balung warisan kolonial Belanda. diakses pada tanggal 20 Juni 2024 <https://radarjember.jawapos.com/jember/791109995/rekam-jejak-eks-stasiun-balung-warisan-masa-kolonial>

Maulid, Faiz Iqbal. Sepeda Ontel dan Sejarahnya Sejak 1940. Diakses pada tanggal 12 Juni 2024. [https://www.idntimes.com/automotive/motorbike/faiz-iqbal/maulid/mengurai-sejarah-sepeda-onthel-sepeda-antik-paling-kece-sejak?utm\\_source=whatsapp](https://www.idntimes.com/automotive/motorbike/faiz-iqbal/maulid/mengurai-sejarah-sepeda-onthel-sepeda-antik-paling-kece-sejak?utm_source=whatsapp)

Putri, Arum Sutrisni . Nibras nada nailufar. Sejarah Singkat Kereta Api Indonesia , diakses pada tanggal 22 Juni <https://www.kompas.com/skola/read/2019/12/31/080000269/sejarah-singkat-kereta-api-di-indonesia?page=all>



Railfansid, Stasiun Kereta Api di Jawa Timur diakses pada 18 Juni 2024.  
[https://railfansid.fandom.com/id/wiki/Stasiun\\_Jember](https://railfansid.fandom.com/id/wiki/Stasiun_Jember)

**Youtube:**

Exsplore,Kunia ,Stasiun Balung diakses pada 21 Juni 2024  
<https://youtu.be/fsrhDQITrqw?si=Wpli9JUCkm7Y1p0x>



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

## Lampiran- Lampiran



Gambar lampiran 1. Arsip Dokumen Pribadi Bapak Supratikto  
Piagam Tanda Kehormatan Satyalancana Karya Satya 20 Tahun.  
Pada Tahun 1996 . ( Sumber : Dokumen Pribadi , 21 Mei 2024, jam 13.00 )



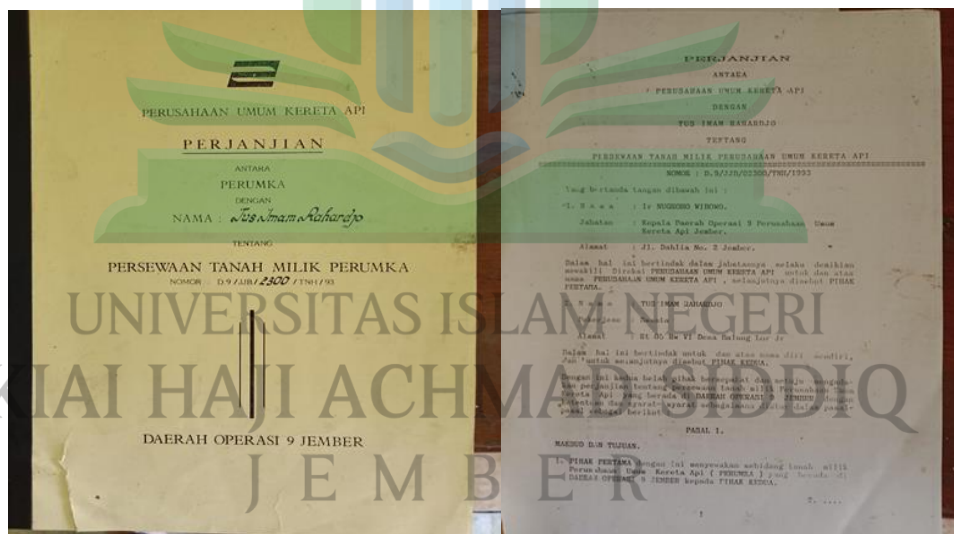
Gambar lampiran 2. Arsip Dokumen Pribadi Bapak Supratikto Sertifikat Pendidikan Dasar Kewiraan Pegawai Pjka angkatan ke 50 Tahun. Ajaran 1990/1991.( Sumber :Dokumen Pribadi, 21 Mei 2024, jam 13.00 )



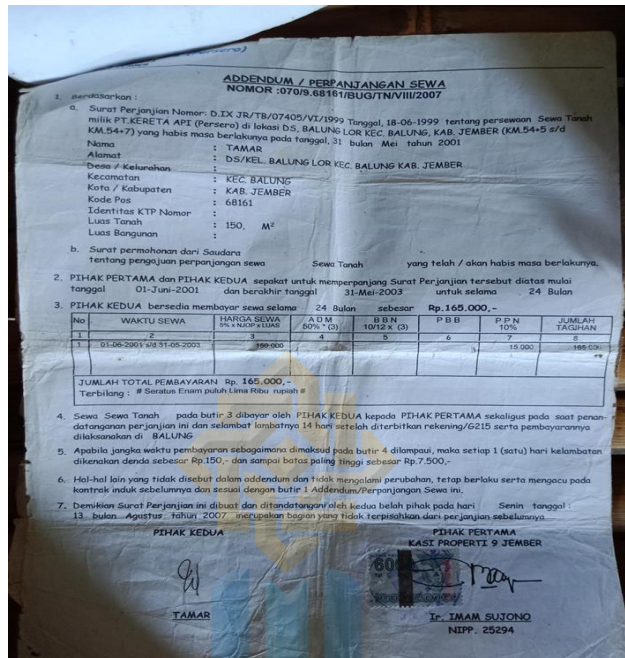
Gambar lampiran 3. Arsip Dokumen Pribadi Bapak Supratikto Piagam penghargaan Pegawai PT. Kereta Api (Persero) selama 30 Tahun. Pada tahun 2005. (Sumber : Dokumen Pribadi , 21 Mei 2024, jam 13.00)



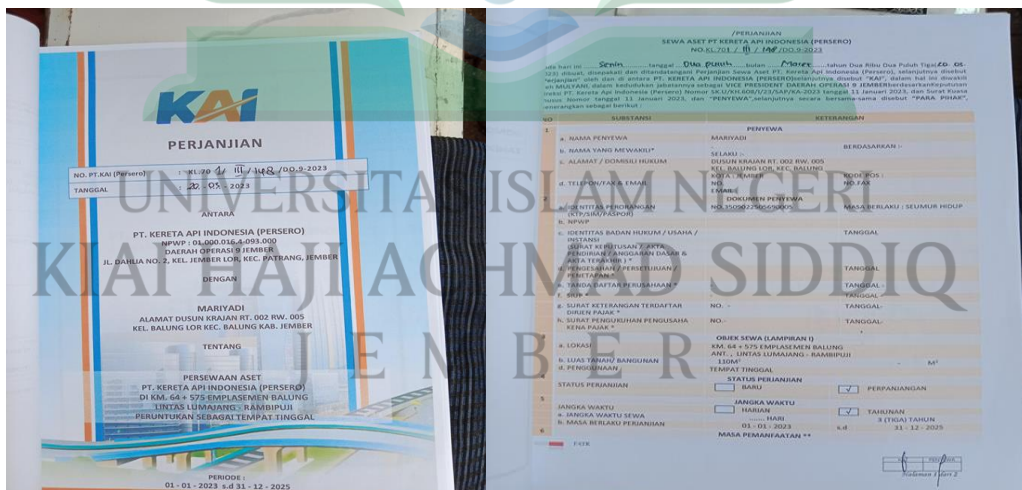
Gambar lampiran 4. Arsip Dokumen Pribadi Bapak Suewarno .  
Piagam Penghargaan Pangkat Golongan 1/c Distrik 112 A Jalan rel daBangunan,  
Tahun 1991. ( Sumber : Dokumen Pribadi, tanggal 18 ,juni 2024,jam 12.00 ).



Gambar lampiran 5. Arsip Perjanjian Perusahaan Umum Kereta API miik Bapak  
Putus tahun 1993. ( Sumber : Dokumen Pribadi , 18 Juni 2024, jam 12.00)



Gambar lampiran 6. Arsip Perjanjian sewa tanah PT. Kereta api milik ibu Tamar tahun 1999. ( Sumber : Dokumen Pribadi, tanggal 20 Juni 2024, jam 10.00)



Gambar lampiran 7 . Perjanjian sewa tanah PT. Kereta api milik Bapak Mariyadi Tahun 2023. ( Sumber : Dokumen Pribadi, tanggal 11 juni 2024, jam 11 .00)



Gambar lampiran 8. Stasiun Kereta Api Balung nonaktif  
(Sumber : Dokumen Pribadi, tanggal 10 Maret 2023, jam 09.00)



Gambar lampiran 9. Ketinggian Stasiun Kereta Api Balung  
( Sumber : Dokumen Pribadi, tanggal 10 Maret 2023, jam 09.00 )



Gambar lampiran 10 . Cerobong Kereta Api Balung  
(Sumber : Dokumen Pribadi , tanggal 10 Maret 2023, jam 09.00 )



Gambar Lampiran 11. Tempat Tiket Stasiun Kereta Api Balung  
(Sumber : Dokumen Pribadi, tanggal 12 Juni 2024, jam 11.00)



Gambar Lampiran 12. Tower toren tempat menyimpan air kereta  
(Sumber : Dokumen Pribadi, tanggal 21 Mei 2024, jam 09.00 )



Gambar lampiran 13. Kantor penjagaan aset wilayah Balung  
( Sumber : Dokumen Pribadi, tanggal 2 Mei 2024, jam 10.00 )



Gambar lampiran 14. Lapak Persatuan Dagang Sepeda Balung  
(Sumber : Dokumen Pribadi, tanggal 21 juni, jam 10.00 )



Gambar lampiran 15. Lapak Sepeda di Balung  
( Sumber : Dokumen Pribadi, tanggal 21 juni, jam 10.00)



Gambar Lampiran 16. Sepeda ontel.  
( sumber : Dokumen Pribadi, tanggal 21 juni, jam 10.00)





Gambar lampiran 17. Trem di Stasiun Balung Jember (Sumber : <https://online.anyflip.com/smrqv/ynkp/mobile/> diakses pada tanggal 22 Mei 2024 )



Gambar lampiran 18. Remaja sekolah menaiki trem di Stasiun Balung ( Sumber: <https://online.anyflip.com/smrqv/ynkp/mobile/> diakses pada tanggal 22 Mei 2024 )





Gambar lampiran 21. Jalur Kereta Api Jember – Bondowoso. (Sumber : Ktlv, KITLV A580<https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/imagecollection-kitlv> diakses pada tanggal 5 Juni 2024, Jam 10.00 )



Gambar lampiran 22 . Sepeda di sekitar stasiun Balung  
(Sumber : Dokumen Pribadi, tanggal 10 Juni 2024, jam 11.00)



Gambar lampiran 23. Pedagang Sepeda di Balung  
( Sumber : Dokumen Pribadi , tanggal 10 Juni 2024, jam 11.00)



Gambar lampiran 24. Warung ibu Tamar di sekitar Stasiun Balung  
(Sumber : Dokumen Pribadi ,tanggal 20 Juni 2024,jam 10.00 )



Gambar lampiran 25. Warung ibu Sena di sekitar Stasiun Balung  
(Sumber : Dokumen Pribadi, tanggal 20 Juni 2024, jam 10.00 )



Gambar lampiran 26. Warung ibu Tuanah  
(Sumber : Dokumen Pribadi , tanggal 20 Juni 2024, jam 09.00)



Gambar lampiran 27. perumahan di sekitar stasiun Balung  
( Sumber : Dokumen Pribadi , tanggal 22 juni 2024, jam 11.00 )



Gambar lampiran 28. Mushola dan tpq di sekitra Stasiun Balung  
( Sumber : Dokumen Pribadi , tanggal 22 juni 2024, jam 11.00)



Gambar lampiran 29. Wawancara dengan bapak Supratikto Selaku pensiunan kepala distrik jalan rel dan bangunan wilayah Balung (Sumber : Dokumen Pribadi , tanggal 21 Mei 2024, jam 14.00)



Gambar lampiran 30. Wawancara dengan Bapak Haji. Kusno umur 80 Pedagang Sepeda di Balung ( Sumber : Dokumen Pribadi, tanggal 20 Juni 2024, jam 13.00 )



Gambar lampiran 31. Wawancara dengan Bapak Atam umur 74 Pedagang Sepeda di Balung ( Sumber : Dokumen Pribadi , tanggal 20 Mei 2024, jam 10.00)



Gambar lampiran 32 . Wawancara dengan ibu Tuanah Usaha warung di sekitar stasiun Balung ( Sumber : Dokumen Pribadi , tanggal 20 Juni 2024, jam 09.00)



Gambar lampiran 33. Wawancara dengan bapak Amir masyarakat Balung ( Sumber : Dokumen Pribadi, tanggal 20 Mei 2024,jam 10.00)



Gambar lampiran 34. Wawancara dengan ibu Tamar  
Usaha warung di sekitar stasiun Balung  
( Sumber : Dokumen Pribadi, tanggal 20 Juni 2024, jam 11.00 )



Gambar lampiran 35. Wawancara dengan bapak Putus masyarakat Balung  
( Sumber : Dokumen Pribadi, tanggal 18 Juni 2024, jam 10.00)



Gambar lampiran 36. Wawancara dengan ibu Sena  
usaha warung di sekitar Stasiun Balung  
( Sumber : Dokumen Pribadi, tanggal 20 Juni 2024, jam 12.00 )



Gambar lampiran 37. Wawancara dengan bapak Sitro masyarakat Balung  
( Sumber : Dokumen Pribadi, tanggal 21 Mei 2024, jam 13.00 )



Gambar lampiran 38. Wawancara dengan ibu Sri Waumi, anak  
dari bapak Soewarno pensiunan rel dan bangunan wilyah Balung  
( Sumber : Dokumen Pribadi, tanggal 20 Mei 2024, jam 14.00 )



**LEMBAR PERSETUJUAN MENJADI INFORMAN**

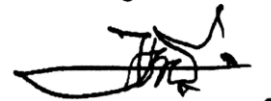
Saya yang bertanda tangan dibawah ini menyatakan bersedia menjadi informan dalam penelitian yang dilakukan oleh saudari Husnil Widad dengan judul penelitian “**Sejarah dan Dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung Tahun 1974- 2000**”.

Saya memahami bahwa penelitian ini tidak akan berakibat negatif terhadap semua hal, dan informasi yang saya kemukakan hanya digunakan untuk kepentingan penelitian. Oleh karena itu, saya bersedia menjadi informan dalam penelitian yang berjudul “**Sejarah dan Dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung Tahun 1974- 2000**”.yang ditulis oleh saudari Husnil Widad.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ  
Balung, 18—Juni—2024  
J E M B E R

Mengetahui



(.....Putus.....)

**LEMBAR PERSETUJUAN MENJADI INFORMAN**

Saya yang bertanda tangan dibawah ini menyatakan bersedia menjadi informan dalam penelitian yang dilakukan oleh saudari Husnil Widad dengan judul penelitian “ **Sejarah dan Dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung Tahun 1974- 2000**”.

Saya memahami bahwa penelitian ini tidak akan berakibat negatif terhadap semua hal, dan informasi yang saya kemukakan hanya digunakan untuk kepentingan penelitian. Oleh karena itu, saya bersedia menjadi informan dalam penelitian yang berjudul “**Sejarah dan Dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung Tahun 1974- 2000**”.yang ditulis oleh saudari Husnil Widad.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
Balung, 20-- Mei – 2024  
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ  
Mengetahui  
J E M B E R

(.....Amir.....)

**LEMBAR PERSETUJUAN MENJADI INFORMAN**

Saya yang bertanda tangan dibawah ini menyatakan bersedia menjadi informan dalam penelitian yang dilakukan oleh saudari Husnil Widad dengan judul penelitian “ **Sejarah dan Dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung Tahun 1974- 2000**”.

Saya memahami bahwa penelitian ini tidak akan berakibat negatif terhadap semua hal, dan informasi yang saya kemukakan hanya digunakan untuk kepentingan penelitian. Oleh karena itu, saya bersedia menjadi informan dalam penelitian yang berjudul “**Sejarah dan Dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung Tahun 1974- 2000**”, yang ditulis oleh saudari Husnil Widad.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Balung , 20 - Juni – 2024

Mengetahui



(.....H. Kusno.....)

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

**LEMBAR PERSETUJUAN MENJADI INFORMAN**

Saya yang bertanda tangan dibawah ini menyatakan bersedia menjadi informan dalam penelitian yang dilakukan oleh saudari Husnil Widad dengan judul penelitian “ **Sejarah dan Dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung Tahun 1974- 2000**”.

Saya memahami bahwa penelitian ini tidak akan berakibat negatif terhadap semua hal, dan informasi yang saya kemukakan hanya digunakan untuk kepentingan penelitian. Oleh karena itu, saya bersedia menjadi informan dalam penelitian yang berjudul “**Sejarah dan Dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung Tahun 1974- 2000**”.yang ditulis oleh saudari Husnil Widad.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Balung , 20 - Juni - 2024

Mengetahui

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ  
J E M B E R  
(.....Tamar.....)

**LEMBAR PERSETUJUAN MENJADI INFORMAN**

Saya yang bertanda tangan dibawah ini menyatakan bersedia menjadi informan dalam penelitian yang dilakukan oleh saudari Husnil Widad dengan judul penelitian “ **Sejarah dan Dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung Tahun 1974- 2000**”.


Saya memahami bahwa penelitian ini tidak akan berakibat negatif terhadap semua hal, dan informasi yang saya kemukakan hanya digunakan untuk kepentingan penelitian. Oleh karena itu, saya bersedia menjadi informan dalam penelitian yang berjudul “**Sejarah dan Dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung Tahun 1974- 2000**”.yang ditulis oleh saudari Husnil Widad.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Balung , 11 - Juni - 2024

Mengetahui

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

  
(....Mariyadi.....)

**LEMBAR PERSETUJUAN MENJADI INFORMAN**

Saya yang bertanda tangan dibawah ini menyatakan bersedia menjadi informan dalam penelitian yang dilakukan oleh saudari Husnil Widad dengan judul penelitian “ **Sejarah dan Dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung Tahun 1974- 2000**”.

Saya memahami bahwa penelitian ini tidak akan berakibat negatif terhadap semua hal, dan informasi yang saya kemukakan hanya digunakan untuk kepentingan penelitian. Oleh karena itu, saya bersedia menjadi informan dalam penelitian yang berjudul “**Sejarah dan Dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung Tahun 1974- 2000**”, yang ditulis oleh saudari Husnil Widad.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk digunakan sebagaimana mestinya.



Balung. 21 — Mei — 2024

Mengetahui

(...Sitro...)

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

**LEMBAR PERSETUJUAN MENJADI INFORMAN**

Saya yang bertanda tangan dibawah ini menyatakan bersedia menjadi informan dalam penelitian yang dilakukan oleh saudari Husnil Widad dengan judul penelitian “ **Sejarah dan Dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung Tahun 1974- 2000**”.


Saya memahami bahwa penelitian ini tidak akan berakibat negatif terhadap semua hal, dan informasi yang saya kemukakan hanya digunakan untuk kepentingan penelitian. Oleh karena itu, saya bersedia menjadi informan dalam penelitian yang berjudul “**Sejarah dan Dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung Tahun 1974- 2000**”, yang ditulis oleh saudari Husnil Widad.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Balung, 21-- Mei – 2024

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

Mengetahui

  
(....Supratikto..)

**LEMBAR PERSETUJUAN MENJADI INFORMAN**

Saya yang bertanda tangan dibawah ini menyatakan bersedia menjadi informan dalam penelitian yang dilakukan oleh saudari Husnil Widad dengan judul penelitian “ **Sejarah dan Dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung Tahun 1974- 2000**”.

Saya memahami bahwa penelitian ini tidak akan berakibat negatif terhadap semua hal, dan informasi yang saya kemukakan hanya digunakan untuk kepentingan penelitian. Oleh karena itu, saya bersedia menjadi informan dalam penelitian yang berjudul “**Sejarah dan Dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung Tahun 1974- 2000**”.yang ditulis oleh saudari Husnil Widad.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Balung , 20 – Juni – 2024

Mengetahui



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
(.....Buk. Senah.....)  
**KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ  
J E M B E R**



**LEMBAR PERSETUJUAN MENJADI INFORMAN**

Saya yang bertanda tangan dibawah ini menyatakan bersedia menjadi informan dalam penelitian yang dilakukan oleh saudari Husnil Widad dengan judul penelitian “ **Sejarah dan Dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung Tahun 1974- 2000**”.

Saya memahami bahwa penelitian ini tidak akan berakibat negatif terhadap semua hal, dan informasi yang saya kemukakan hanya digunakan untuk kepentingan penelitian. Oleh karena itu, saya bersedia menjadi informan dalam penelitian yang berjudul “**Sejarah dan Dampak alih fungsi stasiun kereta api Balung Tahun 1974- 2000**”.yang ditulis oleh saudari Husnil Widad.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Balung. 20 — Mei — 2024

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



(.....Sri Waumi.....)

**SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN**

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Husnil Widad  
NIM : 204104040051  
Program Studi : Sejarah dan Peradaban Islam  
Fakultas : Ushuluddin, Adab dan Humaniora  
Institusi : Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember

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

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

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

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI Jember, 18 Oktober 2024  
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ  
J E M B E R

Saya yang menyatakan



**Husnil Widad**

**Nim 204104040051**

## Biodata Penulis



### A. Identitas Penulis

Nama : Husnil Widad  
 Tempat/Tanggal Lahir : Jember, 5 Januari 2002  
 Jenis Kelamin : Perempuan  
 Alamat : Jl. Dr. Soetomo Dusun Kebonsari RT : 005  
 RW 009. Desa Balung Lor. Kecamatan Balung .  
 Kabupaten Jember.  
 Fakultas : Ushuluddin, Adab dan Humaniora  
 Program Studi : Sejarah dan Peradaban Islam

### B. Riwayat Pendidikan

1. TK .Dewi Masyitoh Balung
2. MI. Zainul Hasan Balung
3. MTS. Zainul Hasan Balung
4. Madrasah Aliyah . Wahid Hasyim Balung