

**KERETA API SEBAGAI TRANSPORTASI BARANG DI
JEMBER TAHUN 1897-1940-AN**

SKRIPSI



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
Oleh:
Miftakhul Khoiri Hamdan Habibi
NIM. 211104040025

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

**KERETA API SEBAGAI TRANSPORTASI BARANG DI JEMBER
TAHUN 1897-1940-AN**

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

Oleh:

Miftakhul Khoiri Hamdan Habibi
NIM. 211104040025

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

**KERETA API SEBAGAI TRANSPORTASI BARANG DI JEMBER
TAHUN 1897-1940-AN**

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



Miftakhul Khoiri Hamdan Habibi

NIM 204104040040

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

Disetujui Pembimbing



Dahimatul Afidah, M. Hum

NIP. 199310012019032016

**KERETA API SEBAGAI TRANSPORTASI BARANG DI JEMBER
TAHUN 1897-1940-AN**

SKRIPSI

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

Hari: Kamis

Tanggal: 12 Juni 2025

Tim Penguji

Ketua

Sekretaris

Dr. Akhiyat S. Ag, M.Pd.
NIP. 197112172000031001

M. Arif Mustaqim, S.Sos., M.Sosio
NIP. 198711182023211016

Anggota

1. Dr. H. Amin Fadlillah, SQ., MA.
2. Dahimatul Afidah, M.Hum

Menyetujui

Dekan Fakultas Ushuluddin, Adab dan Humaniora



Prof. Dr. Abdul Asror, M.Ag.

NIP. 1940062000031003

MOTTO

لَا الشَّمْسُ يَنْبَغِي لَهَا أَنْ تُدْرِكَ الْقَمَرَ وَلَا اللَّيْلُ سَابِقُ النَّهَارِ وَكُلٌّ فِي فَلَكٍ يَسْبَحُونَ

“Tidaklah mungkin bagi matahari mengejar bulan dan malam pun tidak dapat mendahului siang. Masing-masing beredar pada garis edarnya” —

(Q.S Yasin, ayat 40).*



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

* Kemenag, Al-Qur'an dan Terjemah, (Jakarta: Kemenag,2019).

KATA PENGANTAR

Puji syukur Alhamdulillah penulis ucapkan kepada Allah SWT, karena dengan limpahan rahmat, taufik, hidayah dan inayah-Nyalah, perencanaan, pelaksanaan dan penyelesaian penulisan skripsi ini dapat terselesaikan dengan lancar. Sebagai tanda rasa syukur penulis, semua pengalaman selama proses penulisan skripsi akan penulis jadikan sebagai refleksi atas diri penulis untuk kemudian akan penulis implementasikan dalam bentuk sikap dan perilaku konstruktif dan produktif untuk kebaikan dan perbaikan semua warga bangsa. Terelesaiakannya penulisan skripsi ini, penulis sadari karena bantuan dan peran berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis menyadari dan menyampaikan terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada:

1. Rektor Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember Prof. Dr. H. Hepni, S.Ag., M.M., CPEM. atas kesempatan dan fasilitas yang diberikan kepada penulis untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan Program Sarjana.
2. Dekan Fakultas Ushuluddin, Adab dan Humaniora Prof. Dr. Ahidul Asror, M.Ag. dan seluruh jajaran Dekanat yang lain atas kesempatan yang diberikan kepada penulis untuk menjadi mahasiswa Program Studi Sejarah Peradaban Islam pada Program Sarjana Fakultas Ushuluddin, Adab dan Humaniora Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember.
3. Ketua Jurusan Studi Islam Fakultas Ushuluddin, Adab dan Humaniora UIN KHAS Jember Dr. Win Usuluddin, M.Hum. atas bimbingan dan motivasi yang diberikan selama proses perkuliahan.

4. Koordinator Program Studi Sejarah dan Peradaban Islam Dr. Akhiyat, S.Ag., M.Pd. atas bimbingan, motivasi serta diskusi-diskusi yang menarik dan membangun selama proses perkuliahan.
5. Dosen Pembimbing Dahimatul Afidah, M. Hum yang selalu memberikan motivasi dan meyakinkan penulis bisa menyelesaikan penulisan skripsi ini. Tanpa bimbingan, saran, bantuan, dan motivasi beliau penulisan skripsi ini tidak akan selesai.
6. Seluruh dosen di Program Studi Sejarah dan Peradaban Islam Fakultas Ushuluddin, Adab dan Humaniora Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember yang dengansukarela mentransfer, membagi teori-teori dan ilmu-ilmu serta pengalamannya selama proses perkuliahan.
7. Seluruh pegawai dan karyawan di lingkungan Fakultas Ushuluddin, Adab dan Humaniora Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember atas informasi-informasi yang diberikan yang sangat membantu penulis mulai dari awal kuliah sampai bisa menyelesaikan penulisan skripsi ini.
8. Utamanya kepada kedua orang tua, bapak Ihsannudin dan ibu Sri-Habibah yang telah mendoakan selama saya mengampuh pendidikan mulai dari PAUD hingga perguruan tinggi.
9. Kepada teman-teman program studi Sejarah dan Peradaban Islam angkatan 2021 yang telah menemani perjalanan panjang selama 4 tahun.
10. Akhir ungkapan terima kasih kepada teman-teman seperjuangan yayasan Murtasiyo, dan tak lupa kepada bapak Mawardi Purbo Sanjoyo, bapak

Ahmad Hanafi dan bapak Arief Mustaqim atas semua arahan dan saran hingga sampai saya berada dititik sekarang.

Akhirnya semoga segala amal baik yang telah dilakukan mendapat balasan yang sebaik mungkin dari Allah SWT. Atas segala kekurangan serta kekhilafan yang ada, sepenuh hati penulis minta maaf yang sebesar-besarnya.

Jember, 16 Mei 2025

Penulis



ABSTRAK

Khoiri M. 2025. *Kereta Api Sebagai Transportasi Barang di Jember Tahun 1897-1940-an*

Jember pada masa kolonial Belanda berkembang dipengaruhi oleh keberadaan perusahaan-perusahaan perkebunan milik pengusaha asing. Pada awal abad ke-19, sebagian besar wilayah Jember belum dimanfaatkan sepenuhnya. Pemukiman-pemukiman masyarakat yang masih jarang dan sebagian besar wilayahnya masih berupa hutan. Pada pertengahan hingga akhir abad ke-19 mulai perlahan berdiri perusahaan-perusahaan perkebunan milik asing. Meningkatnya pembukaan lahan perkebunan di Jember, juga meningkatkan kebutuhan sarana dan prasarana transportasi, khususnya sebagai angkutan barang. Dengan begitu pada tahun 1893, pemerintah Hindia-Belanda membangun jalur kereta api mulai dari Probolinggo-Klakah-Jember-Panarukan,

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini fokus kepada bagaimana sejarah berdirinya jalur kereta api di Jember pada masa kolonial Belanda?, dan bagaimana peran kereta api sebagai transportasi angkutan barang di Jember tahun 1897-1940-an?

Tujuan dari penelitian ini yakni untuk mengetahui dan memahami sejarah berdirinya jalur kereta api di Jember pada masa kolonial dan peran kereta api sebagai transportasi angkutan barang di Jember dalam kurun tahun 1897-1940-an. Metode yang digunakan adalah metode penelitian sejarah milik Kuntowijoyo dengan tahapan pemilihan topik, heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Peneliti menggunakan teori distribusi milik Suryanto, dimana transportasi khususnya kereta api menjadi salah satu sarana paling efektif dan efisien sebagai angkutan barang. Selain itu peneliti juga menggunakan konsep dari Andriansyah tentang transportasi yang merupakan tulang punggung ekonomi nasional, daerah dan lokal.

Berdasarkan hasil penelitian, dapat diketahui bahwa keberadaan jalur kereta api di wilayah Jember dibangun oleh perusahaan kereta api milik negara *Staatsspoorwegen* pada tahun 1893 dan selesai dibangun pada 1897. Operasional jalur kereta api di Jember memberikan dampak yang cukup signifikan terhadap perekonomian Jember. Mulai dari banyak berdirinya perusahaan-perusahaan perkebunan baru di Jember pada kurun tahun 1906-1910, yang setidaknya terdapat 14 perusahaan perkebunan. Keberadaan perusahaan perkebunan tersebut mengakibatkan pembukaan lapangan pekerjaan baru kepada masyarakat. Selain itu, dampak lainnya juga merambah ke proses pendistribusian barang-barang hasil produksi di Jember hingga ke pasar internasional.

Kata Kunci: Kereta Api, Distribusi, Barang, Jember

DAFTAR ISI

SAMPUL DEPAN	i
SAMPUL DALAM.....	ii
LEMBAR PERSETUJUAN	iii
LEMBAR PENGESAHAN	iv
MOTTO	v
KATA PENGANTAR.....	vi
ABSTRAK	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
DAFTAR ISTILAH	xv
DAFTAR SINGKATAN.....	xvii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Konteks Penelitian	1
B. Rumusan Masalah.....	6
C. Ruang Lingkup Penelitian.....	7
D. Tujuan Penelitian	8
E. Manfaat Penelitian	9
F. Penelitian Terdahulu	9
G. Kerangka Konseptual	14
H. Metode Penelitian.....	18

I.	Sistematika Pembahasan	21
BAB II KONDISI JEMBER PADA MASA KOLONIAL BELANDA		23
A.	Masyarakat Jember Pada Masa Kolonial Belanda	23
B.	Aktivitas Perekonomian di Jember Pada Masa Kolonial Belanda.....	27
C.	Sarana dan Prasarana Jalan di Jember Pada Masa Kolonial Belanda	34
BAB III TRANSPORTASI KERETA API DI JEMBER MASA KOLONIAL BELANDA		40
A.	Pembangunan Jalur Kereta Api di Jember Pada Masa Kolonial Belanda	40
B.	Pembangunan Jalur Kereta Api di Jember Masa Kolonial Belanda	48
C.	Operasional Keret Api dan Trem di Jember Tahun 1900-1940-an.....	57
D.	Transportasi Angkutan Barang di Jember Sebelum Adanya Jalur Kereta Api	73
BAB VI PERAN KERETA API SEBAGAI ANGKUTAN BARANG DI JEMBER TAHUN 1900-1940-AN		78
A.	Peraturan Perkeretaapian Angkutan Pada Masa Kolonial Belanda	79
B.	Kereta Api Sebagai Moda Pendistribusian Komoditas Perkebunan.....	82
C.	Kereta Api Sebagai Angkutan Produk Industri.....	85
D.	Kereta Api Sebagai Angkutan Barang-Barang Kebutuhan Masyarakat...	92
E.	Dampak Penggunaan Kereta Api Sebagai Angkutan Barang Terhadap Perekonomian di Jember Pada Masa Kolonial Belanda.....	93
BAB V PENUTUP		104
A.	Kesimpulan	104
B.	Saran.....	105

DAFTAR PUSTAKA	106
LAMPIRAN	106
BIOGRAFI PENULIS	117



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

DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Stasiun Kereta Api Di Jember Tahun 1897-1927	58
Tabel 3. 2 Jenis Gebong kereta api dan Tram di Hindia-Belanda.	60
Tabel 3. 3 Jadwal Operasional Kereta Api Stasiun Jember Dari Stasiun Klakah- Rambipuji-Jember-Kalisat-Bondowoso Tahun 1928.....	61
Tabel 3. 4 Jadwal Operasional Kereta Api Stasiun Jember Dari Stasiun Bondowoso-Kalisat-Jember-Rambipuji-Klakah Tahun 1928.....	61
Tabel 3. 5 Jadwal Operasional Kereta Api Stasiun Kalisat Dari Stasiun Bondowoso-Kalisat-Jember-Rambipuji-Klakah Tahun 1928.....	63
Tabel 3. 6 Jadwal Operasional Kereta Api Stasiun Kalisat Dari Stasiun Klakah- Rambipuji-Jember-Kalisat-Bondowoso Tahun 1928.....	63
Tabel 3. 7 Jadwal Operasional Kereta Api Dari Stasiun Kalisat-Banyuwangi & Banyuwangi-Kalisat Tahun 1928.....	65
Tabel 3. 8 Jadwal Operasional Kereta Api Stasiun Rambipuji Dari Klakah- Rambipuji-Jember-Kalisat-Bondowoso Tahun 1928.....	67
Tabel 3. 9 Jadwal Operasional Kereta Api Stasiun Rambipuji Dari Bondowoso- Kalisat-Jember-Rambipuji-Klakah Tahun 1928	67
Tabel 3. 10 Jadwa Operasional Stasiun Trem Rambipuji-Puger Tahun 1928	69
Tabel 3. 11 Jadwal Operasional dari Halte Puger-Stasiun Rambipuji Tahun 1928	70
Tabel 3. 12 Jadwal Operasional Halte Balung-Kencong-Klakah dan Perjalanan Sebaliknya Tahun 1928.....	71
Tabel 3. 13 Jadwal Operasional Halte Balung-Wuluhan-Ambulu Tahun 1928 ...	71
Tabel 4. 1 Tarif Kereta Api Angkutan Barang Masa Kolonial Belanda Tahun 1901.....	80
Tabel 4. 2 Perusahaan-Perusahaan Perkebunan di Jember yang Berdiri Pada Tahun 1906-1910	98
Tabel 4. 3 Daftar Industri-industi yang beroperasi di Jember pada tahun 1920-an- 1941.....	100

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Buruh Penyortir Tembakau	30
Gambar 2. 2Peta Afdeling Jember Tahun 1825	35
Gambar 2. 3Peta Besuki Tahun 1899.....	36
Gambar 2. 4 Peta Besoeki Tahun 1911.....	36
Gambar 2. 5 Jalan di Jember Tahun 1930.....	37
Gambar 3. 1 Stasiun Kereta Api Jember.....	59
Gambar 3. 2 Gerobak di Tarik Dengan Satu Lembu	74
Gambar 3. 3 Gerobak Berisi tembakau Dari Perusahaan Soekowono Di angkut Ke Panaroekan Tahun 1893	75
Gambar 4. 1 Pemandangan Udara dari Halaman Kereta Api dengan Penyimpanan Beras di Rambipoedji.....	86
Gambar 4. 2 Peta Tahun 1926 Menunjukkan Terdapat Tempat Penjualan Opium di Puger	87
Gambar 4. 3 Peta Distribusi Garam Dari Madura ke Wilayah Jawa Timur	88
Gambar 4. 4 Peta Penjualan Kulit Dari Gresik	89
Gambar 4. 5 Surat balasan dari Pak Aboeali dari Jember Pada tahun 1905	90
Gambar 4. 6 Surat Balasan dari Pak Satarie Jember pada tahun 1911	91
Gambar 4. 7 Pabrik Gula Jatiroto dan Halte Stasiun Kereta Api Jatiroto.....	96

DAFTAR ISTILAH

- Afdeeling : Wilayah administratif pada masa Hindia Belanda yang setingkat dengan kabupaten, dan dipimpin oleh seorang Asisten Residen.
- Vorstenlanden : Istilah dalam bahasa Belanda yang berarti "tanah kerajaan" atau "wilayah kerajaan", dan merujuk pada wilayah-wilayah bekas kerajaan di Jawa yang dikuasai oleh empat monarki pecahan dari Kesultanan Mataram: Kasunanan Surakarta, Kasultanan Yogyakarta, Praja Mangkunegaran, dan Kadipaten Pakualaman.
- Regentschap : Istilah yang digunakan pada masa pemerintahan Hindia Belanda untuk menyebut wilayah setingkat kabupaten yang dipimpin oleh seorang Regent (Bupati).
- Staatsspoorwegen : Nama sebuah perusahaan kereta api di Hindia Belanda. Perusahaan ini memiliki nama lengkap Staatsspoor en Tramwegen in Nederlandsch-Indië.
- Gabah : Butir padi yang telah dilepaskan dari tangkainya dan masih terbungkus oleh kulit (sekam).
- Karreweg : Jalan dengan lebar kurang lebih sepadan dengan kereta kuda .
- paardenpad : Istilah dalam bahasa Belanda yang secara harfiah berarti "jalan kuda".
- Voetpad : Jalan setapak, jalur atau lintasan khusus untuk pejalan kaki.

- Rijweg : Istilah dalam bahasa Belanda yang secara harfiah berarti "Jalan Raya" atau "jalan untuk berkendara".
- Staatsblad : Lembaran negara yang berisi peraturan perundang-undangan resmi dari pemerintah, yang diterbitkan pada masa kolonial Belanda.
- Restauratierijtuig : Gerbong kereta api penumpang yang dirancang sebagai tempat makan.
- Buffet : Gerbong kereta api penumpang yang diperuntukan sebagai tempat makan prasmanan.
- Trem : Sistem transportasi rel di perkotaan yang menggunakan kereta ringan (light rail) yang berjalan di jalan umum atau jalur khusus di dalam kota.
- Rel : Rel adalah dua batang besi atau baja yang disusun sejajar dan berfungsi sebagai jalur atau lintasan untuk kereta api .
- Lokomotif : Mesin yang menggerakkan rangkaian gerbong kereta api.

DAFTAR SINGKATAN

B	: Buffet
DAMRI	: Djawatan Angkoetan Motor Repoeblik Indonesia.
DAOP	: Daerah Operasi
HBL	: House Bill of Lading
HVA	: Handelsvereniging Amsterdam
LMS	: De Landbouw Maatschappij Soekowono
LMD	: De Landbouw Maatschappij Djelboek
LMS	: De Landbouw Maatschappij Soekokerto
LMOD	: De Landbouw Maatschappij Oud Djember
NISM	: Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij
NWWW	: Nationaal Museum van Wereldculturen
NV	: Naamlooze Vennootschap
PbSM	: Probolinggo Stoomtram Maatschappij
PCL	: Pikul
R	: Restauratierijtuig
S.S	: Staatsspoorwegen

BAB I

PENDAHULUAN

A. Konteks Penelitian

Kabupaten Jember sempat mengalami proses peralihan status administratif wilayah, mulai dari masa kolonial Belanda hingga pasca kemerdekaan. Status administratif Jember mulai dari distrik, *afdeeling*, hingga *Regentschap*. Peralihan status administratif tersebut dipengaruhi oleh perkembangan wilayah Jember sendiri, mulai dari sektor sosial, ekonomi dan infrastruktur. Secara umum perkembangan wilayah Jember dipengaruhi dengan munculnya perkebunan-perkebunan partikelir milik pengusaha asing. Sebelum kedatangan kolonial Belanda, wilayah Jember bukan berarti tidak memiliki peradaban bercocok tanam atau pengolahan lahan pertanian dan perkebunan. Sistem bercocok tanam dalam prakteknya semata-mata untuk pemenuhan ekonomi keluarga. Belum ada pemikiran untuk mendapatkan keuntungan lebih dari proses ekonomi tersebut.¹

Masyarakat yang tinggal di wilayah Jember sebagian besar merupakan masyarakat agraris. Perekonomian mereka bergantung kepada hasil pengolahan lahan tegal ataupun sawah. Umumnya, tanah di Jember sangat subur dan cocok untuk difungsikan sebagai lahan pertanian. Lain halnya dengan wilayah pesisir selatan, dimana masyarakat Jember lebih bergantung dengan hasil tangkapan ikan. Kondisi perekonomian ini kemudian berubah setelah dilakukannya pembukaan lahan

¹ Retno Winarni et al., "Perkembangan Perkebunan Partikelir Di Jember 1850-an - 1930-An," *Historia* 4, no. 1 (2021): 4-6.

perkebunan oleh pengusaha asal Belanda yakni George Birnie.²

Pada tahun 1858 George Birnie seorang kontrolir perkebunan datang ke Distrik Jember *Afdeeling* Bondowoso. Sebagian besar kawasan Jember masih hutan, memiliki lahan berawa luas dan memiliki penduduk yang jarang. Saat melakukan tugas sebagai seorang kontrolir, Birnie juga melakukan penelitian iklim dan kondisi tanah di wilayah Jember. Berdasarkan penelitian yang dilakukan, Birnie optimis bahwa wilayah Jember cocok untuk dijadikan lahan penanaman tembakau. Pada tahun 1859 sebuah perkebunan tembakau didirikan di Jember oleh George Birnie dan Van Gennepe.³

Pada abad ke-19, setidaknya terdapat empat investor swasta asing sebagai perintis penanam modal guna membuka lahan perkebunan di Jember. Beberapa nama-nama perusahaan sebagai berikut; *De Landbouw Maatschappij Soekowono* (LMS) milik Fransen van de Putte, *De Landbouw Maatschappij Djelboek* (LMD) milik Du Ruy van Best Holle dan Geertsma, *De Landbouw Maatschappij Soekokerto* (LMS) ajong milik keluarga Baud, *De Landbouw Maatschappij Oud Djember* (LMOD) merupakan perusahaan perkebunan terbesar milik George Birnie. Perintisan membuka lahan perkebunan di Jember dapat dikatakan berhasil. Pada awal tahun 1900-an kebutuhan pasar internasional semakin meningkat, sehingga menyebabkan banyak berdatangan pengusaha yang menanamkan investasinya pada sektor perkebunan di Jember. Akibatnya harga tanah mulai meningkat, masyarakat lokal mulai tertarik terlibat dalam area perkebunan.

² Nawiyanto, *Terbentuknya Ekonomi Perkebunan Di Kawasan Jember* (Yogyakarta: LaksBang PRESSindo, 2018), 25.

³ Nawiyanto, 40.

Masyarakat Jember mulai ikut serta untuk menyewakan tanahnya kepada para investor asing untuk memperluas perkebunannya.⁴

Pada tahun 1880 pekerja etnis Jawa mulai banyak direkrut oleh perusahaan swasta di Jember. Pada masa itu muncul anggapan bahwa para pekerja dari etnis Jawa lebih rajin, berperangai lebih ramah dan tekun, patuh dan penurut kepada mandor. Datangnya para pekerja etnis Jawa juga dipengaruhi dengan pembukaan jalur kereta api Surabaya-Probolinggo-Klakah-Jember. Pihak perusahaan mulai menerima buruh perkebunan dari etnis Jawa yang berasal dari Bojonegoro, Tuban, Ponorogo, Kediri dan dari daerah *vorstenlanden*.⁵ Pada dasarnya pembangunan rel kereta api di Jember merupakan inisiatif dari George Birnie pemilik perusahaan LMOD. Pembangunan jalur kereta api dengan menghubungkan Pelabuhan Panarukan dengan rute Jember-Bondowoso-Panarukan dengan jarak kurang lebih 150 km. Pembangunan dilakukan secara bertahap diawali dari pembangunan jalur Surabaya-Pasuruan (16 Mei 1878). Kemudian diperpanjang dari Pasuruan-Probolinggo (1884), Klakah (1895) dan akhirnya mencapai Jember (1897) - Panarukan dan Banyuwangi (1925).⁶

Pembangunan jalur kereta api di Jember memberikan dampak yang cukup luas, tidak hanya sebagai sarana bagi angkutan penumpang dan barang saja akan tetapi juga mempengaruhi pertumbuhan kota Jember. Pembukaan jalur kereta api meningkatkan mobilisasi sosial secara besar-besaran. Kereta api juga menjadi salah

⁴ Tri Chandra Aprianto, *Perjuangan Landreform Masyarakat Perkebunan Partisipasi Politik, Klaim, Dan Konflik Agraria Di Jember* (Yogyakarta: STPN Press, 2016), 50.

⁵ Winarni et al., "Perkembangan Perkebunan Partikelir Di Jember 1850-an - 1930-An," 18–19.

⁶ Aprianto, *Perjuangan Landreform Masyarakat Perkebunan Partisipasi Politik, Klaim, Dan Konflik Agraria Di Jember*, 78.

satu unsur penting bagi perkembangan ekonomi. Tujuan dari pembangunan jalur kereta api yaitu untuk memperlancar angkutan dan pengiriman produk-produk perkebunan dari sentra produksi.⁷ Retno Winarni, dkk menyebutkan bahwa pertumbuhan kota Jember disebabkan adanya modernisasi di bidang transportasi terlebih dibangunnya jalur kereta api. Dengan dibukanya jalur kereta api di Jember maka proses sirkulasi perekonomian akan meningkat, sehingga menimbulkan mobilitas sosial secara besar-besaran. Keberadaan modernisasi transportasi dalam bentuk kereta api bertujuan untuk memenuhi kepentingan jalanya sistem kapitalisasi di kawasan Jember, dalam hal ini yakni spesifik kereta api sebagai angkutan barang.⁸

Angkutan barang merupakan proses pemindahan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sarana transportasi.⁹ Kereta api sebagai angkutan barang mempengaruhi percepatan sirkulasi ekonomi. Kebiasaan manusia untuk memenuhi kebutuhan hidup disaat ini erat dengan sektor ekonomi. Sehingga transportasi angkutan barang juga berperan penting dalam pemenuhan kebutuhan manusia. Munculnya teknologi baru dalam bidang perdagangan mempengaruhi perubahan kebiasaan manusia. Dampak yang terjadi adalah meningkatnya aktivitas perdagangan, sehingga juga mempengaruhi transportasi angkutan barang yang lebih.¹⁰ Peristiwa seperti itu tidak hanya terjadi di masa kini, akan tetapi juga terjadi

⁷ Jati Saputra Nuriansyah et al., "Dari Besuki Ke Bondowoso: Perkembangan Kawasan Frontier Terakhir Di Jawa 1800-1930," *Historiography* 2, no. 4 (2022): 482, <https://doi.org/10.17977/um081v2i42022p472-486>.

⁸ Winarni et al., "Perkembangan Perkebunan Partikelir Di Jember 1850-an - 1930-An," 16.

⁹ Andriansyah, *Manajemen Transportasi Dalam Kajian Dan Teori* (Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Maestopo Beragama, 2015), 17.

¹⁰ Rahma Sugihartati, *Budaya Populer Dan Subkultur Anak Muda: Antara Resistensi Dan Hegemoni Di Era Digital* (Surabaya: Airlangga Universitu Press, 2017), 56.

di masa lalu dengan pola yang berbeda. Hasil perkebunan dan produksi pabrik dikirim kepada konsumen. Proses pengiriman menggunakan transportasi angkutan barang. Seperti peristiwa yang terjadi di Jember, pengiriman hasil perkebunan atau produksi pabrik menggunakan transportasi kereta api.¹¹

Studi tentang sejarah kereta api di Jember sudah diteliti oleh Pranoto¹², Siddiq¹³, Permana¹⁴, dan Anugerah¹⁵. Kelima penelitian yang telah dilakukan tentang kereta api di Jember menggunakan pendekatan sejarah sosial ekonomi. Hasil dari penelitian yang telah dilakukan tersebut, bahwa keberadaan operasional kereta api di wilayah Jember berdampak kepada kehidupan sosial ekonomi masyarakat Jember. Masyarakat yang terdampak antara lain, masyarakat yang tinggal berdekatan dengan stasiun pemberhentian kereta api dan juga masyarakat yang membutuhkan mobilitas lebih cepat untuk kebutuhan sektor ekonomi mereka. Sedangkan studi tentang kereta api sebagai transportasi angkutan barang belum pernah diteliti. Pada dasarnya kereta api merupakan moda transportasi yang juga berfungsi sebagai angkutan barang.

Maka peneliti menghadirkan fokus pembahasan baru tentang Kereta api sebagai angkutan barang di Jember 1897-1940-an. Jember mulai berkembang pada masa munculnya perkebunan partikelir. George Birnie merupakan pelopor pendiri

¹¹ Nawiyanto, *Terbentuknya Ekonomi Perkebunan Di Kawasan Jember*, 2018, 69.

¹² Edy Pranoto, "Jalur Trem Rambipuji-Balung-Puger: Penghubung Sosial Ekonomi Masyarakat Di Kabupaten Jember 1913-1930" (Universita Jember, 2019).

¹³ Jakfar Sidiq, "Pembangunan Transportasi Kereta Api Jember-Panarukan Tahun 1893-1947" (Universitas Jember, 2013).

¹⁴ Ramadoni Wahyu Kanda Permana, "Penghubung Sosial Ekonomi Pelabuhan-Pedalaman Pojok Timur Jawa (Java Oosthoek): Jalur Kereta Api Probolinggo-Jember 1893-1929" (Universitas Indonesia, 2017).

¹⁵ Yoseph Baggio, "Jalur Kereta Api Kalisat-Panarukan (1897-2004)" (Universitas Negeri Malang, 2017).

perkebunan di Jember yakni LMOD. Kemudian pada tahun 1870 dengan munculnya *Agrarische wet* mulai berdatangan para investor untuk mendapatkan hak erfpacht. Dengan begitu lahan di Jember yang dikelola untuk perkebunan meluas. Kebutuhan infrastruktur berupa sarana dan prasarana transportasi juga meningkat. Pembangunan jalur kereta api menjadi solusi yang dilakukan oleh pemerintah untuk kebutuhan angkutan barang terlebih hasil-hasil perkebunan.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian konteks penelitian diatas, maka peneliti memilih fokus penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana Sejarah Berdirinya Jalur Kereta Api di Jember Pada Masa Kolonial Belanda?
2. Bagaimana Peran Kereta Api Sebagai Transportasi Angkutan Barang di Jember Tahun 1897-1940-an?

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

C. Ruang Lingkup Penelitian

Peneliti sejarah perlu memberikan batasan spasial dan temporal guna memfokuskan pembahasan. Mengingat studi sejarah merupakan kejadian atau peristiwa di masa lampau yang terikat dengan ruang dan waktu.

1. Batas Spasial

Objek yang dikaji sebagai fokus penelitian merupakan jalur kereta api sebagai angkutan barang di Jember. Jember pada awal abad ke 19 sebagian besar daerah berupa hutan. Datangnya para investor untuk menyewa tanah sebagai lahan perkebunan, kemudian mampu memaksa lahirnya kota baru bernama Jember. Pada tahun 1883 Pemerintah Hindia-Belanda membentuk Jember sebagai kota administratif perkebunan (*afdeeling*). Peningkatan administratif selanjutnya dilakukan pada tanggal 1 Januari 1929, secara resmi Jember menjadi *Regentschap* atau setara dengan Kabupaten.¹⁶

Tumbuh kembangnya suatu wilayah salah satunya karena dipengaruhi adanya modernisasi di bidang transportasi. Dalam konteks kota Jember, pada akhir abad ke-19 modernisasi di bidang transportasi merupakan akibat dari keberadaan perkebunan swasta.¹⁷ Pembangunan jalur rel kereta api di Jember menghubungkan pelabuhan Panarukan dengan kawasan Jember. Jalur sepanjang 150 km dibuka pada tanggal 1 Oktober 1897. Pembukaan infrastruktur jalur kereta api mempengaruhi peningkatan pengiriman hasil

¹⁶ Khosiatin Muyassaroh, "Tata Ruang Kawasan Kota Jember Tahun 1819-1929," Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember, 2023, 26.

¹⁷ Winarni et al., "Perkembangan Perkebunan Partikelir Di Jember 1850-an - 1930-An," 16.

perkebunan sekaligus pertumbuhan kota Jember.¹⁸

2. Batas Temporal

Penelitian ini fokus pada tahun 1897 hingga 1940-an, pemilihan batasan tahun didasarkan pada suatu peristiwa tertentu. Pemilihan tahun 1897 ditandai dengan pembangunan jalur kereta api Jember-Panarukan. Pembangunan jalur kereta api di wilayah Jember merupakan satu proyek besar dari pembangunan jalur kereta api dari Probolinggo-Klakah (dengan jalur cabang Randuagung-Pasirian)-Jember-Bondowoso-Panarukan.¹⁹ Batasan temporal tahun 1940-an dikarenakan, pada tahun itu perkembangan kota-kota di Indonesia termasuk Jember sempat mengalami hambatan akibat gejolak politik.²⁰ Kemudian faktor lain yang mempengaruhi yakni terjadinya depresi ekonomi nasional pada tahun 1930 yang juga dikenal masa *Malaise*. Sejak tahun 1930 hingga 1940-an perkebunan di Jember mengalami penurunan yang cukup signifikan.²¹

D. Tujuan Penelitian

Adapun beberapa fokus penelitian di atas, maka tujuan dari hasil penelitian yang ingin dicapai sebagai berikut:

1. Untuk mendeskripsikan Sejarah Berdirinya Jalur Kereta Api di Jember Pada Masa Kolonial Belanda

¹⁸ Aprianto, *Perjuangan Landreform Masyarakat Perkebunan Partisipasi Politik, Klaim, Dan Konflik Agraria Di Jember*, 77–78.

¹⁹ Nawiyanto, *Terbentuknya Ekonomi Perkebunan Di Kawasan Jember*, 2018, 61–62.

²⁰ M. M. Ricklefs, *Sejarah Indonesia Modern, 1200-2004* (Jakarta: Serambi, 2007), 356.

²¹ Aprianto, *Perjuangan Landreform Masyarakat Perkebunan Partisipasi Politik, Klaim, Dan Konflik Agraria Di Jember*, 97–98.

2. Untuk menjelaskan Peran Kereta Api Sebagai Transportasi Angkutan Barang di Jember Tahun 1897-1940-an.

E. Manfaat Penelitian

Peneliti berharap hasil dari penelitian ini memberikan manfaat untuk keberlanjutan perkembangan literasi tentang studi kesejaharan di Jember, khususnya tentang sejarah transportasi kereta api.

F. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu merupakan kumpulan hasil penelitian yang telah dilakukan dengan tema yang sama. Hasil dari penelitian terdahulu diharapkan untuk menunjukkan *gap research* penelitian yang akan dilakukan. Adapun daftar penelitian terdahulu yang digunakan oleh penulis sebagai berikut:

1. Mohammad Faisal Holiq “ Transportasi Angkutan Umum Perkotaan Di Kabupaten Jember 1950-2022”

Skripsi ini membahas terkait transportasi angkutan umum yang berada di kawasan jalan Hos Cokroaminoto atau juga disebut dengan kawasan Comboran. Penulis mempetakan terdapat tiga periode dalam perkembangan transportasi umum di Jember, yakni periode tahun 1950 hingga 1975, 1975 hingga 1984 kemudian 1984 hingga 2022. Pada periode awal modernisasi teknolog transportasi umum mulai berkembang di kawasan Comboran, akan tetapi waktu itu transportasi tradisional juga masih banyak digunakan oleh masyarakat. Di Periode kedua ditandai dengan pemindahan terminal Jember ke

kawasan Gebang untuk perluasan lahan. Pada masa itu mobil angkutan umum penumpang seperti Oplet dan Colt sudah mulai banyak beroperasi di Kabupaten Jember. Periode ketiga yakni pada tahun 1984 hingga 2022 perkembangan transportasi umum di Jember ditandai dengan munculnya angkutan kota Lin yakni kendaraan mobil berukuran minibus berwarna kuning dan juga bus DAMRI.

Penelitian ini juga menyinggung terkait tata ruang kota Jember. Transportasi angkutan umum perkotaan di Jember merupakan salah satu unsur dalam tata ruang kota yang mengalami perkembangan atau perubahan dari masa ke masa. Perkembangan transportasi juga dipengaruhi oleh tata ruang kota. Pada saat pola pemukiman perlahan menjauh dari pusat kota atau jalan utama perkotaan, maka masyarakat akan cenderung memilih sebuah transportasi yang memiliki fleksibilitas luas, kecepatan dan ketepatan waktu serta kenyamanan transportasi yang baik. Hasil temuan penelitian ini kemerosotan atau hilangnya eksistensi angkutan umum perkotaan di Jember akibat tidak mampu beradaptasi dari perubahan zaman baik dari sisi teknologi dan tata ruang kota.

2. Edy Pranoto “Jalur Trem Rambipuji-Balung-Puger: Penghubung Sosial Ekonomi Masyarakat Di Kabupaten Jember Tahun 1913-1930”

Edy Pranoto penelitian tentang jalur trem Rambipuji-Balung-Puger tahun 1913-1930. Jalur trem tersebut diresmikan sejak tahun 1913 dibangun oleh perusahaan *Staatspoorwegen*. Pembangunan jalur trem Rambipuji-Balung-Puger karena keinginan pihak swasta untuk mengurangi biaya pengiriman hasil

perkebunan. Sekaligus pemerintah Hindia-Belanda juga menginginkan Jember bagian selatan terlepas sebagai kawasan yang terisolir. Jalur trem ini beroperasi untuk mengangkut hasil perkebunan, pertanian, perikanan dari pedalaman Jember menuju jalur Klakah-Panarukan yakni merupakan jalur utama. Jalur ini berpengaruh terhadap kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat. Pengaruh sosial yakni terjadinya mobilitas masyarakat semakin terbantu. Pengaruh ekonomi yakni seperti biaya perpindahan barang dan penumpang lebih murah daripada dokar dan pedati.

3. Jakfar Siddiq “ Pembangunan Transportasi Kereta Api Jember-Panarukan Tahun 1893-1947”

Skripsi ini membahas tentang dibukanya jalur kereta api dari Jember ke Panarukan pada tahun 1897. Jalur tersebut dibangun dengan tujuan utama memperlancar pengiriman produk-produk perkebunan dari central area yakni Jember dan Bondowoso ke daerah pelabuhan Panarukan. Dengan dibukanya kereta api ini berdampak kepada kondisi sosial ekonomi masyarakat yang dilewatinya, terlebih bagi pedagang dan jasa angkutan. Penelitian ini menggunakan pendekatan sosiologi ekonomi.

4. Ramadoni Wahyu Kanda Permana “ Penghubung Sosial Ekonomi Pelabuhan-Pedalaman Pojok Timur Jawa (Java Oosthoek): Jalur Kereta Api Probolinggo-Jember 1893-1929”

Skripsi ini membahas pembangunan dan perkembangan jalur kereta api Probolinggo-Jember 1893-1929 serta dampaknya kepada masyarakat setempat. Selama rentang tahun tersebut, terjadi perubahan pada bidang

ekonomi, sosial-budaya, dan administrasi sebagai dampak dari pembangunan jalur kereta api Probolinggo-Jember yang dimulai pada 1893 serta perkembangannya hingga tahun 1929. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode sejarah. Berdasarkan hasil penelitian, ditemukan fakta bahwa perkembangan jalur kereta api Probolinggo-Jember merupakan faktor pendorong dalam perkembangan ekonomi, perubahan sosial-budaya, serta pembentukan daerah administrasi baru di wilayah Karesidenan Probolinggo dan Besuki.

5. Yoseph Baggio Anugrah “ Jalur Kereta Api Kalisat-Panarukan (1897-2004)”

Skripsi yang ditulis oleh Anugrah fokus terhadap jalur kereta api lintas Kalisat-Panarukan yang dibangun pada tahun 1893-1897. Jalur kereta api ini merupakan menjadi salah satu lintasan penting perekonomian masyarakat pada masa itu. Perusahaan kereta api negara *Staatsspoorwegen* menjadikan jalur ini untuk ekspor komoditas perkebunan yang dihasilkan dari Jember, Banyuwangi, Bondowoso, dan Situbondo ke pelabuhan Panarukan. Hasil dari penelitian ini yakni, pada awal tahun 1897 kereta api menjadi moda transportasi barang dan kemudian berkembang menjadi transportasi massa. Wilayah Jember sebagai penghubung tentu perlahan berkembang menjadi wilayah yang banyak dipadati oleh masyarakat dari luar daerah. Masyarakat yang berpindah ke wilayah Jember dengan alasan motif ekonomi.

Berdasarkan studi diatas, penelitian tentang kereta api di Jember sudah banyak dilakukan. Secara temporal, penelitian yang dilakukan pada saat proses

pembangunan kereta api dan operasionalnya yakni dalam rentang tahun 1893-1897. Kemudian secara umum penelitian tersebut bertujuan untuk melihat dampak sosial ekonomi dari adanya jalur kereta api di Jember. Pranoto, berusaha untuk melihat dampak sosial ekonomi dari dibangunnya dan operasional jalur trem Rambipuji-Balung-Puger, Balung-Ambulu. Penelitian yang dilakukan Permana dan Anugrah juga sama-sama melihat dampak dari keberadaan jalur kereta api, akan tetapi perbedaannya terletak pada spasialnya.

Benang merah dari penelitian-penelitian di atas yakni, keberadaan jalur kereta api di Jember membawa dampak ekonomi kepada masyarakat. Salah satu yang mempengaruhi adalah proses kapitalisasi perkebunan. Kereta api berperan sebagai penghubung antara tempat produksi dan konsumen. Proses tersebut disebut sebagai proses pendistribusian.²² Penelitian yang fokus kepada kereta api sebagai angkutan barang belum pernah dilakukan. Pada dasarnya proses pendistribusian dengan menggunakan moda transportasi kereta api menjadi salah satu faktor penunjang berkembangnya perekonomian masyarakat. Oleh karena itu, peneliti tertarik dan akan melakukan penelitian dengan objek kereta api yang berada di Jember, dalam kurun tahun 1897-1940-an dan melihat dari sisi peran kereta api dalam proses pendistribusian komoditas di Jember.

²² Mikael Hang Suryanto, *Sistem Operasional Manajemen Distribusi* (Jakarta: Pt Gramedia, 2015), 6.

G. Kerangka Konseptual

Penelitian dengan judul “Kereta Api sebagai Transportasi Angkutan Barang di Jember tahun 1897-1940-an” membahas tentang modernisasi transportasi berupa kereta api yang berfungsi sebagai angkutan barang. Pada masa kolonial Belanda, wilayah Jember berkembang beriringan dengan adanya perusahaan perkebunan partikelir. Moda transportasi memiliki peran penting dalam proses distribusi hasil perkebunan. Dalam konteks ini, pada tahun 1897 jalur kereta api sudah terhubung dari Surabaya hingga ke Panarukan dengan melewati wilayah Jember. Dengan begitu pengangkutan komoditas hasil perkebunan dan pengiriman barang lainnya semakin terbantu. Pada dasarnya sarana transportasi menjadi salah satu penunjang percepatan sirkulasi ekonomi suatu daerah.²³

Dalam ilmu ekonomi, pembahasan tentang pertumbuhan sektor ekonomi suatu daerah masuk ke dalam studi ekonomi makro. Perbedaan ekonomi makro dan mikro terletak pada luasan area pembahasannya.²⁴ Pada masa kolonial Belanda, sumber daya yang banyak dikelola dan dimanfaatkan di wilayah Jember adalah lahan perkebunan. Kedatangan para pengusaha perkebunan ke wilayah Jember menyebabkan pemanfaatan lahan perkebunan dan produksi meningkat. Sehingga menyebabkan meningkatkan kebutuhan dalam sektor infrastruktur untuk proses pendistribusian barang. Apabila kebutuhan infrastruktur tersebut tidak terpenuhi maka akan menyebabkan gangguan dalam proses pendistribusian, sehingga barang hasil produksi kemungkinan lambat sampai kepada konsumen. Imbasnya adalah

²³ Hermanto Dwiatmoko, “Peran Infrastruktur Perkeretaapian Bagi Pertumbuhan Ekonomi Wilayah,” *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas* 3, no. 2 (2019): 93.

²⁴ Suparmono, *Pengantar Ekonomi Makro* (Yogyakarta: UUP Sekolah Tinggi Ilmu Manajemen YKPN, 2018), 4.

sirkulasi ekonomi di wilayah Jember tidak menguntungkan pihak perusahaan.

Dalam proses distribusi penelitian ini menggunakan teori Suryanto. Menurut teori tersebut, proses distribusi merupakan penghubung antara produsen kepada konsumen. Hal ini menjadi bagian penting dalam sektor perekonomian. Distribusi barang dibagi menjadi dua yakni distribusi langsung dan distribusi tak langsung. Ada beberapa faktor yang membatasi proses distribusi langsung dari produsen kepada konsumen, yakni perbedaan jarak geografis (perbedaan tempat produksi dan konsumen yang menyebar luas), perbedaan jarak waktu yakni perbedaan waktu produksi dan kebutuhan konsumsi, perbedaan jumlah produksi, perbedaan informasi dan komunikasi dimana produsen tidak mengetahui produk yang dibutuhkan dan siapa konsumen potensialnya. Faktor-faktor tersebut mempengaruhi pola dalam proses pendistribusian, diantaranya; produsen-konsumen, Produsen-agen-konsumen, Produsen-agen-pengecer-konsumen. Pola distribusi barang juga menentukan model penghubung antara produsen kepada konsumen.²⁵ Peristiwa yang terjadi di Jember adalah proses pendistribusian barang dari produsen kepada konsumen salah satunya menggunakan jasa angkutan kereta api. Andriansyah menyebutkan, jika melihat dari sudut pandang ilmu transportasi, transportasi merupakan tulang punggung ekonomi nasional, daerah dan lokal.²⁶

Transportasi memiliki sifat sistem jaringan yang saling menghubungkan satu daerah dengan daerah lainya. Sarana transportasi memiliki peranan penting dalam aspek ekonomi melalui fungsi distribusi. Proses distribusi akan lebih mudah dan cepat jika sarana transportasi berfungsi sebagaimana mestinya. Sehingga

²⁵ Suryanto, *Sistem Operasional Manajemen Distribusi*, 3–6.

²⁶ Andriansyah, *Manajemen Transportasi Dalam Kajian Dan Teori*, 27.

transportasi menjadi salah satu sarana untuk mengintegrasikan dari satu daerah dengan daerah lainya. Selaras dengan hal itu, Purnawan Basundoro berpendapat bahwa sarana transportasi memudahkan untuk menjangkau kebutuhan sumberdaya yang dibutuhkan suatu daerah. Suatu daerah yang memiliki keterbatasan sumberdaya dapat mengimpor dari daerah luar ataupun sebaliknya. Dengan begitu proses produksi di suatu daerah akan lebih berkembang dan menyebabkan pertumbuhan dalam sektor ekonomi.²⁷

Prinsip ekonomi terkait bidang transportasi adalah, biaya pengiriman barang dalam jumlah besar dan jarak jauh akan lebih murah dibandingkan dengan pengiriman barang per unit berat dan per unit jarak.²⁸ Pembangunan jalur kereta api di Jember yang dilakukan oleh pemerintahan Hindia-Belanda bertujuan untuk menjadikan wilayah Jember lebih terhubung dengan wilayah disekitarnya. Kapasitas angkut kereta api juga dalam jumlah besar. Tentunya hal itu juga mempengaruhi pertumbuhan sektor perekonomian wilayah Jember. Pembangunan infrastruktur transportasi oleh pemerintah Hindia-Belanda berupa jalur kereta api mempermudah proses distribusi komoditas perkebunan. Seiring perkembanganya, proses distribusi barang semakin bervariasi. Hal itu menjadi pertanda bahwa pemerintah Hindia-Belanda memiliki peranan dalam pertumbuhan perekonomian wilayah Jember dengan pembangunan infrastruktur transportasi berupa jalur kereta api.²⁹

Kereta api merupakan kendaraan dengan rangkaian gerbong yang ditarik

²⁷ Purnawan Basundoro, "Pengaruh Modernisasi Transportasi Terhadap Pola Perkembangan Kota-Kota Di Karesidenan Banyumas" (Surabaya, 2000), 10.

²⁸ Suryanto, Sistem Operasional Manajemen Distribusi, 64.

²⁹ Nawiyanto, *Terbentuknya Ekonomi Perkebunan Di Kawasan Jember*, 2018, 60.

oleh lokomotif dengan lintasan khusus berupa rel. Rangkaian gerbong kereta relatif memiliki ruang angkut dengan kapasitas besar. Sehingga sangat efektif digunakan sebagai angkutan transportasi massal.³⁰ Dalam undang-undang RI No.23 tahun 2007 tentang perkeretaapian, kereta api memiliki fungsi ganda yakni sebagai angkutan penumpang dan barang. Satu rangkaian kereta api terdiri dari Lokomotif sebagai sumber tenaga tarik dan rangkaian gerbong (gerbong penumpang atau barang). Dalam hal ini peneliti fokus fungsi kereta api sebagai angkutan barang.

Komponen pembeda rangkaian kereta api sebagai angkutan barang terletak pada gerbong yang ditarik. Gerbong kereta api memiliki dua jenis yakni gerbong angkutan barang umum dan khusus. Gerbong angkutan barang umum cenderung lebih fleksibel digunakan untuk mengangkut barang-barang yang tidak memerlukan gerbong dengan spesifikasi khusus. Sedangkan gerbong angkutan barang khusus seperti, Lori (gerbong terbuka sebagai angkutan tebu), Tangki (gerbong untuk mengangkut muatan berbentuk cair), gerbong untuk mengangkut ternak, dan peti Kemas.³¹

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

³⁰ Nur Khaerat Nur, Parea Rusan Rangan, and Mahyuddin, *Sistem Transportasi* (Medan: Yayasan Kita Menulis, 2021), 41.

³¹ Nur, Rangan, and Mahyuddin, 56.

H. Metode Penelitian

Dalam penelitian sejarah, terdapat kerangka metodologis yang disebut dengan metodologi sejarah. Penelitian sejarah identik dengan validitas sumber yang kemudian menjadi penentu layaknya hasil penelitian dinyatakan sebagai sebuah karya penelitian sejarah. Sejarawan dituntut untuk hati-hati dalam mencari dan menentukan sumber-sumber yang dipakai. Terdapat beberapa komponen yang harus dilakukan untuk kemudian dapat menjelaskan peristiwa sejarah secara sistematis dan kronologis. Adapun beberapa tahapan komponen dalam metodologi penelitian sejarah.³²

1. Pemilihan Topik Penelitian

Pemilihan topik merupakan tahapan awal yang harus dilakukan oleh seorang sejarawan. Sejarawan harus menjaga sikap objektif, artinya dalam pemilihan topik harus disandarkan kepada kedekatan intelektual.³³ Dalam penelitian ini topik yang dipilih yaitu: Kereta Api Sebagai Angkutan Barang di Jember Tahun 1897-1940-an. Pemilihan topik tersebut bertujuan untuk menyingkap tentang peranan kereta api di Jember sebagai kawasan sentral di Besuki dalam sirkulasi pengangkutan barang. Mengingat Jember merupakan kawasan yang banyak perkebunan dan juga terdapat beberapa pabrik industri. Ditambah lagi Jember berada di kawasan sentral yakni; Lumajang di sebelah barat, Banyuwangi di sebelah timur. Artinya proses pengiriman produk ke pelabuhan Panarukan dari Lumajang dan Banyuwangi melalui jalur kereta api di Jember.

³² Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah* (Yogyakarta: Tiara Wacana, 2018), 69–70.

³³ Kuntowijoyo, 71.

2. Heuristik

Heuristik merupakan tahapan dimana peneliti melakukan proses pengumpulan sumber. Sumber-sumber sejarah dibagi menjadi dua jenis, yakni sumber primer dan sumber sekunder. Kemudian dibagi lagi berupa sumber tertulis dan sumber tak tertulis. Sumber tertulis sering kali dijumpai berupa arsip, buku, dan surat kabar atau Koran. Jikalau sumber tersebut sezaman maka tergolong sumber primer, akan tetapi jika tidak sezaman maka masuk kategori sumber sekunder. Sumber tak tertulis meliputi dua macam, yakni artefak dan sumber lisan.³⁴

Dalam proses pengumpulan sumber primer penulis mengklasifikasi ke dalam pengumpulan sumber langsung dan pengumpulan sumber tak langsung. Pengumpulan sumber langsung yakni penulis observasi kunjungan ke beberapa tempat meliputi: Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Provinsi Jawa Timur, Depo Lokomotif DAOP IX Jember, Perpustakaan STIKOSA AWS, Museum Kereta Api Ambarawa Semarang, Arsip Nasional Republik Indonesia. Pengumpulan sumber tak langsung yakni melalui beberapa situs resmi yang mempunyai koleksi- koleksi arsip, buku, Koran, foto dan dokumen-dokumen penting Hindia-Belanda yang telah digitalisasikan, meliputi: Delpher, KITLV, Nationaal Museum van Wereldculturen (NMVW). Kemudian dalam pengumpulan sumber sekunder, peneliti melakukan penelusuran buku, skripsi dan tesis di beberapa tempat, meliputi: Perpustakaan Universitas Islam Negeri Kiai Achmad Siddiq Jember, Perpustakaan Universitas Negeri Jember,

³⁴ Kuntowijoyo, 73-74.

Perpustakaan Daerah Jawa Timur, Perpustakaan Daerah Kabupaten Malang, Perpustakaan Balai Pelestarian Kebudayaan Wilayah XI.

3. Kritik Sumber (Verifikasi)

Verifikasi sumber merupakan tahapan lanjutan pasca pengumpulan sumber. Sumber-sumber yang telah ditemukan tidak kemudian langsung dijadikan acuan penulisan, akan tetapi perlunya dilakukan kritik terlebih dahulu. Hal tersebut dilakukan untuk melihat kredibilitas dan keabsahan sumber sebagai penelitian sejarah. Dalam tahapan verifikasi sumber terdapat dua langkah yang dilakukan yakni kritik intern dan kritik ekstern. Kritik intern merupakan meninjau ulang keaslian naskah atau dokumen dilihat dari isi dan asal sumber tersebut didapatkan. Peneliti menggunakan metode kritik Historical Thinking Chart sebagai pisau analisis keotentikan naskah atau dokumen. Kritik ekstern digunakan untuk melihat keabsahan sumber melalui fisik dari sumber yang ada.

4. Interpretasi

Interpretasi merupakan tahapan peneliti berupaya untuk menganalisis terkait sumber yang telah didapatkan. Tahapan ini dilakukan dengan dua cara yakni analisis atau menguraikan dan sintesis atau menggabungkan.³⁵ Analisis yakni peneliti memahami, memaparkan dan mendeskripsikan sumber-sumber sejarah yang telah didapatkan. Kemudian sintesis yakni peneliti mulai melakukan penyatuan data-data. Dalam tahapan interpretasi, peneliti dituntut untuk menghindari sisi subjektif demi objektivitas hasil penelitian.

³⁵ Dudung Abdurrahman, *Metode Penelitian Sejarah* (Yogyakarta: Kurnia Kalam Semesta, 2003), 69.

5. Historiografi

Historiografi merupakan tahapan terakhir yang dilakukan dalam metodologi penelitian sejarah. Historiografi merupakan penarasian sumber- sumber secara sistematis dan kronologis.³⁶ Saat tahap historiografi penulis berusaha menarasikan data yang didapat dengan pemaparan 5W+1H terkait Kereta Api sebagai angkutan barang di Jember tahun 1897-1940-an.

I. Sistematika Pembahasan

Penelitian dengan judul “ Kereta Api Sebagai Angkutan Barang Di Jember Tahun 1897-1940-an” akan dibagi menjadi beberapa bab sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN Dalam bab ini akan dipaparkan mengenai konteks penelitian, fokus penelitian, ruang lingkup penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian, studi terdahulu, kerangka konseptual, metode penelitian, sistematika penulisan.

BAB II KONDISI JEMBER PADA MASA KOLONIAL Bab ini akan membahas terkait kondisi masyarakat Jember pada masa kolonial Belanda secara umum. Kemudian menjelaskan tentang aktivitas perekonomian masyarakat di Jember pada masa kolonial Belanda. Menjelaskan tentang sarana dan prasarana umum di Jember masa kolonial Belanda.

BAB III TRANSPORTASI KERETA API DI JEMBER MASA KOLONIAL BELANDA Bab ini memaparkan sejarah pembangunan jalur kereta api di Jawa Timur hingga pembangunan jalur kereta api di Jember pada masa kolonial.

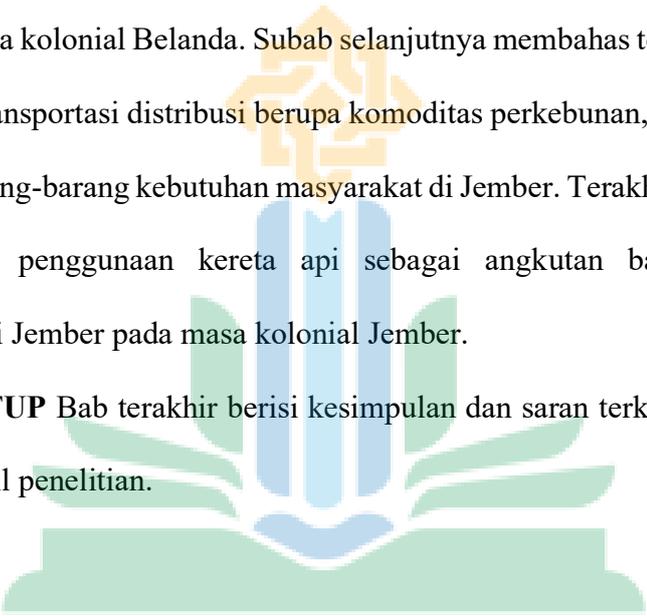
³⁶ Badri Yatim, *Historiografi Islam* (Jakarta: Logos, 1995), 5.

Selanjutnya juga menjelaskan tentang operasional kereta api dan trem di Jember tahun 1900-1940-an. Terakhir, menjelaskan kondisi transportasi angkutan barang sebelum adanya jalur kereta api di Jember.

BAB IV PERAN KERETA API SEBAGAI ANGKUTAN BARANG TAHUN

1900-1940-AN Bab ini menjelaskan tentang peraturan perkeretaapian angkutan barang pada masa kolonial Belanda. Subbab selanjutnya membahas terkait kereta api sebagai moda transportasi distribusi berupa komoditas perkebunan, produk-produk industri dan barang-barang kebutuhan masyarakat di Jember. Terakhir memaparkan terkait dampak penggunaan kereta api sebagai angkutan barang terhadap perekonomian di Jember pada masa kolonial Jember.

BAB V PENUTUP Bab terakhir berisi kesimpulan dan saran terkait pembahasan keseluruhan hasil penelitian.



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

BAB II

KONDISI JEMBER PADA MASA KOLONIAL BELANDA

A. Masyarakat Jember Pada Masa Kolonial Belanda

Penelitian tentang asal-usul terbentuknya pemukiman masyarakat di Jember, sering kali dikaitkan akibat ulah berdirinya perusahaan perkebunan asing pada masa kolonial. Berkembangnya sektor ekonomi dapat mempengaruhi peningkatan sektor demografi suatu wilayah. Munculnya perusahaan perkebunan tembakau di Jember mengakibatkan peningkatan kebutuhan buruh perkebunan. Kondisi populasi penduduk di Jember terbilang lebih sedikit dibandingkan dengan wilayah sekitarnya. Maka untuk memenuhi kebutuhan massa dalam jumlah lebih, dibutuhkan penduduk dari luar daerah atau masyarakat imigran. Pada dasarnya proses migrasi orang-orang ke wilayah Besuki dan juga termasuk Jember sudah dilakukan sebelum pembukaan lahan perkebunan. Proses migrasi tersebut dilakukan oleh orang-orang yang berasal dari pulau Madura dikarenakan wilayah Jember merupakan kawasan yang subur, sedangkan sebagian besar wilayah Madura merupakan wilayah yang tandus. Tujuan masyarakat Madura bermigrasi ke wilayah Jember tak lain adalah untuk mencari pekerjaan sebagai penunjang hidup.¹

Proses migrasi masyarakat Madura ke wilayah Jember juga dipengaruhi oleh letak geografi Jember yang berada dibawah Karesidenan Besuki. Pesisir pantai utara Besuki berseberangan langsung dengan pulau Jawa dan didukung dengan

¹ Retno Winarni et al., "Perkembangan Perkebunan Partikelir Di Jember 1850-an - 1930-An," *Historia* 4, no. 1 (2021): 7.

adanya pelabuhan di Sumenep yang memiliki jalur pelayaran ke pelabuhan Panarukan. Dengan begitu proses migrasi masyarakat Madura ke Besuki, khususnya ke Jember dipermudah dengan adanya jalur pelayaran tersebut. Masyarakat Madura yang bermigrasi ke Jember banyak menghuni wilayah Jember bagian utara seperti, Jelbuk, Arjasa dan pusat kota Jember sendiri. Status dari ketiga wilayah tersebut masih menjadi *onderdistrik* dari distrik Bondowoso.²

Selain itu, migrasi penduduk ke wilayah Jember juga dilakukan oleh masyarakat Jawa. Komunitas masyarakat Jawa sebagian besar berasal dari daerah Jawa Timur meliputi Ponorogo, Bojonegoro, Tuban, dan Kediri, sebagian lainnya juga dari daerah *Vorstenlanden*. Masyarakat Jawa membentuk pemukiman dan tinggal di Jember bagian selatan, meliputi wilayah Ambulu, Wuluhan, Puger, Balung, Rambipuji dan Tanggul. Sedangkan masyarakat Madura cenderung memilih tinggal di Jember bagian utara. Dengan kemunculan lahan perkebunan di Jember, secara perlahan jumlah penduduk Jember terus bertambah. Masyarakat imigran yang sudah lebih dulu tinggal di wilayah Jember mengajak saudara-saudaranya dari daerah asalnya. Pola itu terjadi akibat kebutuhan pembukaan lahan-lahan perkebunan.³

Pada tahun 1815 populasi penduduk yang mukim di wilayah Jember sebanyak 1.854 orang. Kemudian pada tahun 1845 meningkat menjadi 29.969, hingga tahun 1845 populasi penduduk di wilayah Jember menjadi 48.785 orang. Pada periode-periode tersebut, populasi penduduk di wilayah Jember terbilang

² Tri Chandra Aprianto, "Dekolonisasi Perkebunan Di Jember Tahun 1930an-1960" (Universitas Indonesia, 2011), 39.

³ Tri Chandra Aprianto, *Perjuangan Landreform Masyarakat Pekebunan* (Yogyakarta: STPN Press, 2016), 32–33.

cukup sedikit jika dibandingkan dengan populasi penduduk di Bondowoso, Besuki dan Panarukan. Alasan mengapa Jember memiliki populasi yang sedikit, karena wilayah Jember sebagian besar wilayahnya belum benar-benar dikelola. Selain itu, wilayah Jember yang berada di daerah pedalaman belum memiliki sarana jalan yang baik.⁴

Peningkatan aspek ekonomi dan demografi di wilayah Jember mengakibatkan peningkatan status administrasi. Wilayah Jember pada tahun 1859 berstatus distrik dari *Afdeeling* Bondowoso. Kemudian pada tahun 1883 Jember naik status menjadi *Afdeeling* dengan 4 distrik, yakni Jember, Sukokerto, Tanggul dan Puger. Peningkatan status wilayah Jember juga dibarengi dengan pembangunan infrastruktur. Pembangunan jalan-jalan ke area pedalaman untuk memudahkan aktivitas perkebunan dan mobilitas masyarakat. Dampak dari pembangunan infrastruktur sarana jalan mempengaruhi pertumbuhan wilayah Jember. Dalam kurun tahun 1886 hingga 1900 terjadi pemekaran distrik baru di wilayah Jember yakni Rambipuji dan Mayang. Selanjutnya pada tahun 1913 distrik Puger dimekarkan menjadi distrik Puger dan Wuluhan.⁵

Migrasi penduduk ke wilayah Jember masih berlangsung hingga tahun 1902. Pada tahun tersebut terdapat 500 penduduk dari luar daerah bermigrasi ke wilayah Jember. Para penduduk cenderung memilih kawasan-kawasan yang masih minim penduduk atau pemukiman. Mereka diberi sebidang tanah di hutan dan diberi izin untuk memotong kayu untuk kebutuhan sehari-hari. Bahkan pihak asing

⁴ Nawiyanto, *Terbentuknya Ekonomi Perkebunan Di Kawasan Jember* (Yogyakarta: LaksBang, 2018), 23.

⁵ Dahimatul Afidah, "Perdagangan Tembakau Besuki Na-Oogst Di Jember 1958-1983" (Skripsi: Universitas Airlangga, 2015), 32.

menyediakan kebutuhan penduduk untuk membangun rumah tinggal mereka.⁶ Untuk data kepadatan penduduk, pada tahun 1920 distrik Jember terdapat 457 orang, Kalisat 292 orang, Mayang 103 orang, Rambipuji 292 orang, Tanggul 164 orang, Puger 169. Pada tahun 1930 meningkat menjadi, distrik Jember sebanyak 497 orang, Kalisat 363 orang, Mayang 159 orang, Rambipuji sebanyak 383 orang, Tanggul 252 orang, Puger sebanyak 348 orang dan wuluan 177 orang.⁷

Pada tahun 1930 wilayah Jember menjadi salah satu *Regenschap* yang memiliki penduduk paling banyak. Jember menjadi peringkat kedua setelah Malang yang memiliki jumlah penduduk 1 juta jiwa. Sedangkan Jember pada tahun tersebut memiliki jumlah penduduk 933.079 jiwa. Untuk kawasan kota Jember memiliki penduduk sebanyak 20.232 jiwa. Peningkatan penduduk di Jember terbilang cukup signifikan, dibandingkan dengan daerah-daerah disekitarnya. Berdasarkan data tersebut sebagian besar penduduk di Jember merupakan masyarakat yang berasal dari wilayah luar Jember. Tingginya arus migrasi tersebut tidak terlepas dari pengaruh pembukaan lahan perkebunan di Jember yang notabennya membutuhkan buruh-buruh pekerja. Penduduk bermigrasi ke wilayah Jember bertujuan untuk mendapatkan lapangan pekerjaan.⁸

⁶ Khosiatin Muyassyaroh, "Tata Ruang Kawasan Kota Jember Tahun 1819-1929," *Skripsi: Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember*, 2023, 23.

⁷ Winarni et al., "Perkembangan Perkebunan Partikelir Di Jember 1850-an - 1930-An," 16.

⁸ Departement van Economische Zaken (Nederlandsch-Indië), *Volkstelling 1930: Deel Iii Inheemsche Bevolking Census of 1930 in Van Oost-Java*, 1934, 2-5.

B. Aktivitas Perekonomian di Jember Pada Masa Kolonial Belanda

Wilayah Jember memiliki kondisi tanah yang cukup subur. Hal itu menjadikan sektor pertanian dan perkebunan di wilayah Jember menjadi salah satu penunjang perekonomian, terutama bagi masyarakat lokal. Sebelum kedatangan pengusaha kolonial Belanda dan pembukaan lahan perkebunan tembakau di Jember, tembakau sudah menjadi tanaman penduduk Karesidenan Besuki sejak lama. Hasil penanaman tembakau tersebut digunakan untuk memenuhi kebutuhan sendiri. Pada tahun 1820 masyarakat menghasilkan sebanyak 440.332 pon, semisal dikonversi 199.7312355 kg. Sejumlah 173.922 dari hasil panen dijual ke Pasuruan, Surabaya, dan Madura dengan harga f 44 perpikol. Sebagian lainnya dijadikan untuk konsumsi daerah sendiri.⁹ Pada dasarnya masyarakat Besuki dan juga termasuk Jember sudah mengenal tanaman dan budidaya tembakau sebelum adanya perkebunan tembakau.

Selain tanaman Tembakau, penduduk Jember juga mengelola lahan mereka dengan menanam tanaman padi. Padi hasil panen para petani di jual kepada perusahaan pengepul padi (*gabah*) untuk kemudian di kirim ke pabrik penggilingan padi. Bukti bahwa terdapat proses industri dari hasil panen padi adalah adanya pabrik-pabrik penggilingan. Pada tahun 1920-1940-an tercatat bahwa di Jember terdapat 23 tempat penggilingan padi, beras, singkong, dan bahan tepung lainnya yang tersebar di wilayah Jember.¹⁰ Sebagian besar pabrik-pabrik penggilingan milik pengusaha Tionghoa yang telah menetap di Jember. Hal ini menunjukkan

⁹ Tundjung, "Budi Daya Tanaman Tembakau Di Karesidenan Besuki Pada Masa Pemerintahan Penjajahan Belanda" (Universitas Indonesia, 1988), 49–50.

¹⁰ H. M. J. Hart, *Adresboek Van De Voornaamste Bedrijfstacken Der Nederlandsch-Indische Nijverheid* (Batavia: N.V. G. Kolff & Co. Batavia Centrum, 1941), 172.

bahwa wilayah Jember semakin berkembang, dapat dilihat dari pertumbuhan sektor ekonomi. Beberapa industri lainya yang ada di Jember, Industri pembuatan minyak papan, Industri kayu, bambu dan rotan (meubel), Percetakan, penjilidan buku dan fotografi, Produksi dan distribusi listrik, Pembuatan, perakitan dan perbaikan mobil dan sepeda motor, dan industri mesin dan pembuatan kapal.¹¹

Datangnya kolonial Belanda ke wilayah Jember mempengaruhi skala penanaman pertanian dalam jumlah besar. Hal itu tergolong kedalam kategori penanaman perkebunan. Sosok yang memelopori penanaman perkebunan adalah George Birnie. George Birnie sendiri merupakan seorang pekerja kontrolir yang bertugas di *Afdeeling Bondowoso*. Semasa bertugas, Birnie melakukan survei dan penelitian terkait iklim dan tanah di wilayah Jember. Berdasarkan hasilnya, wilayah Jember merupakan area yang cocok untuk budidaya tanaman Tembakau. Birnie mengajukan permohonan pengolahan lahan, kemudian pada 1850 permohonan tersebut disetujui dan mendapatkan hak *erfpacht*. Pada tanggal 21 Oktober 1859 George Birnie mendirikan perusahaan tembakau dengan nama *Naamlooze Vennootschap Landbouw Maatschappij Oud Djember (NV. LMOD)*.¹²

Pada saat George Birnie mendirikan perusahaan NV. LMOD , ia tidak langsung membuka lahan perkebunan secara besar-besaran. Pembukaan perkebunan tembakau dilakukan secara bertahap. Pada mulanya Birnie mendatangi para petani yang bermukim di Jember dan menawarkan untuk menanam tanaman tembakau di tanah mereka. Masyarakat yang bersedia kemudian diberi benih

¹¹ Hart, 175.

¹² Fatih Aunurrofiq et al., “Afdeeling Djember: Bureaucratic History of Jember during the Dutch Colonial Era 1883-1928,” in *IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science* (Jember: IOP, 2020), 2.

tanaman tembakau. Saat tanaman tembakau tersebut sudah siap untuk dipanen, masyarakat diarahkan untuk menjual kembali ke George Birnie. Harga yang ditawarkan adalah setiap seribu pohon tembakau siap panen dibeli f 20. Perlahan perusahaan *Landbouw Maatschappij Oud Djember* (NV.LMOD) mulai menyewa lahan tanah masyarakat seluas 20 bau. Harga sewa lahan tanah 1 bau dengan kurun waktu 1 tahun 12,5 gulden. Lahan tanah yang disewa tidak berada di satu tempat, namun terpecah di beberapa area dikarenakan setiap petani hanya dikenakan $\frac{1}{3}$ dari total luasan tanahnya.¹³

Perusahaan *Landbouw Maatschappij Oud Djember* (NV.LMOD) milik George Birnie dapat dikatakan berhasil dan meraih keuntungan lebih. Keberhasilan tersebut membentuk Jember menjadi wilayah penghasil tembakau, sehingga menarik sejumlah pengusaha swasta untuk menyewa lahan. Beberapa perusahaan perkebunan tembakau : *Maatschappij Tabak Goemelar, Besoeki Tabak Maatschappij, Djelboek Maatschappij, Maatschappij Soekokerto Adjong, Maatschappij Tabak Soember Djerock, dan Soekokerto Handel Maatschappij*. Tanaman tembakau semula diolah dalam skala kecil oleh masyarakat, menjadi usaha dengan skala besar dengan datangnya sistem perkebunan. Dengan berkembangnya perkebunan, kawasan Jember yang semula sebagian besar hutan menjadi kawasan perkebunan.¹⁴

Perusahaan perkebunan tembakau lainnya yang berdiri di wilayah Jember yakni *De Landbouw Maatschappij Soekowono*. Letak perusahaan ini berada di

¹³ Jos Hafid, *Perlawanan Petani: Kasus Tanah Jenggawah* (Jakarta: Latin, 2001), 21.

¹⁴ Dahimatul Afidah, "Perdagangan Tembakau Besuki Na-Oogst Di Jember (1958-1983)" (Universitas Airlangga, 2015), 37–38.

wilayah Sukowono, ketika itu menjadi distrik dari *Afdeeling* Bondowoso. Perusahaan perkebunan tersebut milik Franses van de Putte yang bekerjasama dengan van Th. AN. Lorenty. Pada mulanya perkebunan tersebut sudah mulai membuka lahan sejak 1850-an. Kemudian untuk mendapatkan legalitas pengolahan lahan pada tahun 1856 mengajukan permintaan hak opstal dengan area seluas 60 bau. Kemudian pada tanggal 3 April 1860 pemerintah Residen Besuki menyetujui atas pengajuan tersebut.¹⁵



Gambar 2. 1 Buruh Penyortir Tembakau

Sumber: KITLV 28438 *Sorteerschuur van tabaksonderneming Soemberbahroe, Djatiroto- Djember*, <http://hdl.handle.net/1887.1/item:804604>

Pekerja atau buruh tembakau di Jember melakukan proses penanaman tembakau cenderung di area tegalan. Sebagian juga ada yang menanam tembakau di sawah, tetapi bukan menjadi tanaman utama. Terdapat pula buruh yang melakukan penyortiran tembakau. Penyortiran dilakukan dengan sangat berhati-hati karena untuk mendapatkan kualitas tembakau yang bagus. Para pekerja melakukan penyortiran yakni dengan memilah daun tembakau berdasarkan panjang dan kualitas daun tembakau, daun tembakau yang kecil, dan daun

¹⁵ Aprianto, "Dekolonisasi Perkebunan Di Jember Tahun 1930an-1960," 43.

tembakau yang halus atau krosok. Daun tembakau dengan ukuran panjang biasanya digunakan untuk pembungkus cerutu. Kemudian untuk daun tembakau yang kecil-kecil dan halus atau krosok biasanya digunakan untuk menjadi isian cerutu.¹⁶

Tanaman tembakau mulai dari proses penanaman hingga panen biasanya memerlukan waktu selama tiga bulan. Dengan tenaga kerja buruh lepas, untuk 1000 tanaman tembakau membutuhkan 40 hari kerja. Upah perhari dibayar 25 sen dan f 1.25 untuk membajak lahan. Jika proses penanaman hingga panen dilakukan dengan cara begitu, maka dengan 29.500 tanaman akan menghasilkan 3,4 juta gulden. Jika masyarakat mengelola lahan mereka sendiri dengan menanam tembakau, akan mendapatkan hasil panen sebesar f 180 per bidang.¹⁷

Para pekerja atau buruh tembakau berasal dari berbagai umur, mulai dari kalangan anak-anak dan orang dewasa baik laki-laki maupun perempuan. Upah gaji yang diberikan oleh perusahaan kepada para pekerja tidak sama. Upah gaji para pekerja sebesar f 12,50 hingga f 25 perbulan. Untuk buruh yang melakukan proses menanam di gaji selama tiga bulan sekali sebesar f 30 hingga f 40. Upah gaji penyortir tembakau juga berbeda-beda, untuk buruh penyortir laki-laki 25 hingga 30 sen, untuk buruh penyortir perempuan 20 hingga 25 sen dan untuk buruh penyortir anak-anak 10 sen. Upah gaji buruh penyortir diberikan setiap hari setelah melakukan pekerjaan.¹⁸

Keberadaan perkebunan tembakau LMOD menjadikan wilayah Jember semakin terbuka dengan daerah-daerah lainya. Akibatnya banyak pengusaha asing

¹⁶ A W Sijthoff, *Uit Onzen Kolonien* (Leiden: Centrale Bibliotheek Kon. Inst, Tropen Amsterdam, 1903), 713.

¹⁷ Sijthoff, 714.

¹⁸ Sijthoff, 715.

yang tertarik mendirikan perusahaan-perusahaan perkebunan di wilayah Jember. Maraknya pembukaan lahan perkebunan di Jember beriringan dengan adanya undang-undang agraria pada tahun 1870. Para pengusaha asing berhak untuk menyewa lahan suatu wilayah untuk dijadikan sebagai wilayah perkebunan dengan cara menyewa lahan kepada pemerintah yakni berupa hak erfpacht. Datangnya pengusaha asing di wilayah Jember juga membawa tanaman perkebunan yang lebih bermacam-macam, beberapa diantaranya berupa Kopi, Tebu, Karet, Teh dan Kakao.¹⁹

Pada kurun tahun 1850-an hingga 1930-an setidaknya terdapat 50 perusahaan perkebunan swasta yang beroperasi di wilayah Jember.²⁰ Perkebunan tersebut tersebar di berbagai wilayah di Jember. Tanaman yang dibudidayakan oleh perusahaan perkebunan juga menyesuaikan dengan kondisi geografisnya. Perkebunan yang berada di wilayah lereng pegunungan atau dataran tinggi ditanami oleh Kopi dan Teh. Area perkebunan yang berada di dataran rendah biasanya ditanami oleh Tembakau, Tebu, Kakao dan Karet. Tidak sedikit pula dalam satu perusahaan perkebunan, membudidayakan beberapa tanaman perkebunan. Misalnya, seperti perkebunan Widodaren yang berada di lereng pegunungan Argopuro. Dengan area yang berada di dataran tinggi, jenis tanaman yang diolah yakni Kopi dan sebagian wilayahnya di tanami oleh Karet.²¹

Hasil panen perkebunan yang berada di wilayah Jember, ada sebagian yang diproduksi untuk menjadi bahan jadi, sebagian juga dijual langsung kepada

¹⁹ Winarni et al., "Perkembangan Perkebunan Partikelir Di Jember 1850-an - 1930-An," 9.

²⁰ Winarni et al., n. Lihat Tabel Hal. 9-15.

²¹ *Cultuur-Adresboek Voor Nederlandsch-Indië 1937* (Bandoeng: Brinkman's Advertentiebureau, n.d.), n. 354.

konsumen tanpa melalui proses industri. Beberapa hasil panen yang melalui proses industri biasanya, tebu diproduksi menjadi gula, tembakau diproduksi menjadi rokok cerutu, getah pohon karet diproduksi menjadi karet. Perusahaan perkebunan di wilayah Jember selain mereka menyewa tanah ke pemerintah untuk lahan perkebunan atau hak *erfpacht*, untuk sebidang tanah lainnya pihak perusahaan menyewa tanah berupa hak *opstal*.²² Perbedaannya terletak pada hak pemanfaatan tanah oleh perusahaan yang menyewa lahan. Hak *erfpacht*, pihak yang menyewa tanah hanya dapat mengelola lahan sewa untuk penanaman saja. Hak *opstal*, perusahaan yang menyewa tanah berhak mendirikan bangunan, seperti tempat produksi hasil panen dan tempat tinggal para buruh dan mandor perkebunan. Umumnya perusahaan perkebunan di Jember selain memiliki lahan yang dikelola untuk budidaya tanaman, juga memiliki area produksi hasil panen tanaman perkebunan.

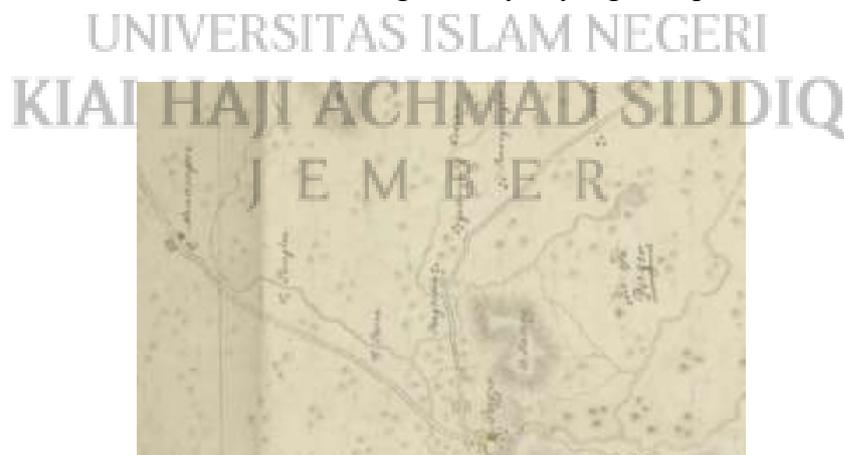
Perusahaan yang sejak awal mengolah hasil panennya menjadi produk industri salah satunya *Handelsvereeniging Amsterdam* (HVA). Perusahaan ini beroperasi di bidang budidaya tebu serta proses produksi menjadi gula. Pada awalnya perusahaan ini sudah beroperasi di wilayah Jatiroto. Kemudian pihak perusahaan melakukan pengajuan sewa tanah ke pemerintah dengan luasan 500 *bouws*, meliputi wilayah Padomasan, Djombang, Keting, Kraton, dan Kencong. Selanjutnya, pihak perusahaan melakukan pengajuan sewa tanah dengan luas 1,500 *bau*. Upaya-upaya tersebut dilakukan untuk mengembangkan perusahaan HVA, hingga pada tahun 1921, dilakukan perizinan pendirian pabrik gula di wilayah

²² Aprianto, *Perjuangan Landreform Masyarakat Pekebunan*, 52.

Jember.²³

C. Sarana dan Prasarana Jalan di Jember Pada Masa Kolonial Belanda

Wilayah Jember dapat dikatakan sebagai daerah yang berkembang, dilihat dari segi sarana dan prasarana publik yang tersedia. Terdapat beberapa catatan perjalanan lama yang menyinggung situasi sarana dan prasarana di wilayah Jember. Dua diantaranya yakni catatan Kitab *Nagarakartagama* menceritakan perjalanan Hayam Wuruk yang melewati wilayah Jember, ditulis oleh Mpu Prapanca²⁴ dan catatan perjalanan Friedrich Franz Wilhelm Junghuhn tahun 1844.²⁵ Berdasarkan catatan perjalanan tersebut keduanya untuk menuju ke wilayah Jember melwati jalan Lumajang-Puger. Junghuhn menceritakan, dari arah Lumajang menuju ke Puger, ia melewati hutan yang sangat sepi dengan pemukiman penduduk. Sewaktu ia sampai di alun-alun Puger, ia terkesima dengan kondisi wilayah Puger. Dimana setelah ia melewati hutan, bertemu dengan wilayah yang cukup berkembang.²⁶



²³ Nawiyanto, *Terbentuknya Ekonomi Perkebunan Di Kawasan Jember* (Yogyakarta: LaksBang PRESSindo, 2018), 94.

²⁴ Negarakertagama, "Nagarakertagama," *Ancient Javanese Transcript 1662* (2018): Pupuh 22.

²⁵ Frans Junghuhn, *JAVA: Zijne Gedaante, Zijn Plantentooi En Inwendige Bouw* (Amsterdam: Mieling, 1853), 897.

²⁶ Junghuhn, 898.



Gambar 2. 2Peta Afdeling Jember Tahun 1825

Sumber: "Kart van de residentie Baezoekie." Old Maps Online
https://www.oldmapsonline.org/en/Jember_Regency?gid=8d0786b1-d302-5df6-b695-ad62ab079c0a#position=10.4973/-8.3418/113.416&year=1825

Jika dilihat pada peta tahun 1825 jalan-jalan di wilayah Jember masih sangat terbatas. Jalan yang menghubungkan wilayah Jember dengan Lumajang hanya tersedia dengan melewati jalan Lumajang-Puger. Keterangan pemukiman penduduk dalam peta tahun tersebut juga terbilang cukup sedikit. Pada peta tahun 1899 wilayah Jember tampak sudah merata dan banyak dihuni oleh masyarakat. Hal itu dapat dilihat dari jaringan jalan-jalan saling terhubung dan wilayah-wilayah pedalaman semakin terjangkau. Jalan-jalan yang tersedia di wilayah Jember waktu itu, Jalan Raya (*Rijweg*) ; jalan dari alun-alun Jember ke arah Tanggul-Lumajang, dari alun-alun Jember ke arah Bondowoso (termasuk jalan-jalan di wilayah Kalisat-Sukowono), jalan dari alun-alun Jember ke arah Banyuwangi, dan sebagian melewati kawasan Jember selatan meliputi Kencong-Puger-Balung-Rambipuji dan Ambulu-Jenggawah-Kaliwates.



Gambar 2. 3 Peta Besuki Tahun 1899

Sumber: Foto Koleksi KITLV, D F 7,3
<http://hdl.handle.net/1887.1/item:817076>



Gambar 2. 4 Peta Besoeki Tahun 1911

Sumber: Foto Koleksi KITLV, D F 7,4
<http://hdl.handle.net/1887.1/item:815374>

Karreweg jalan dengan lebar kurang lebih sepadan dengan kereta kuda. Jalan ini umumnya dijadikan sebagai penghubung dari jalan raya ke daerah pemukiman atau juga ke daerah pedalaman. Untuk keterangan jalan selanjutnya yakni *weg niet voor voertuigen bruikbaar*; jalan tidak cocok untuk kendaraan. Berdasarkan keterangan peta tersebut, jalan ini tidak dapat dilewati dengan menggunakan kendaraan apapun, akan tetapi jika merujuk kepada peta tahun

selanjutnya 1911, simbol yang sama memiliki keterangan *paardenpad* ; Jalur Kuda. Jika disandingkan dari kedua keterangan tersebut, tingkatan jalan sama-sama berada dibawahnya *Karreweg*, tingkatan jalan dalam peta tersebut berdasarkan lebar dan fungsi jalan. Sangat memungkinkan apabila keterangan jalan *weg niet voor voertuigen bruikbaar* memang tidak dapat dilewati oleh gerobak kuda, akan tetapi bukan berarti harus dilewati dengan jalan kaki (jalan setapak) yakni juga dapat dilewati dengan menggunakan kuda (*paardenpad*).



Gambar 2. 5 Jalan di Jember Tahun 1930

Sumber: Foto Koleksi Wereld Museum, TM-60055432

[https://collectie.wereldmuseum.nl/?query=search=Deeplink%20identifier=\[obj_470229\]&showtype=record#/query/6014f980-24d0-4c75-b17b-8d02f9fb3b81](https://collectie.wereldmuseum.nl/?query=search=Deeplink%20identifier=[obj_470229]&showtype=record#/query/6014f980-24d0-4c75-b17b-8d02f9fb3b81)

Voetpad merupakan jalan yang dapat dilewati dengan jalan kaki atau disebut juga jalan setapak. Jalan ini terbentuk atas dasar kebiasaan masyarakat melakukan perjalanan ke suatu tempat dengan melewati wilayah yang belum benar-benar sah menjadi jalan. Jalan ini umumnya tidak terlalu lebar, dan hanya dapat difungsikan sebagai jalan setapak (jalan kaki). Pada tahun 1911 sebagian besar wilayah Jember status jalan yakni *rijweg* dan *karreweg*. Hal itu pertanda bahwa wilayah Jember sudah terbuka dan saling terhubung. Perkembangan itu juga dipengaruhi dengan kebutuhan pengangkutan hasil perkebunan untuk ke wilayah gudang atau

didistribusikan ke konsumen.

Pada masa awal perintisan perusahaan perkebunan oleh George Birnie, wilayah Jember memiliki jalanan yang cukup buruk. Jalan-jalan yang tersedia masih berupa tanah yang dibersihkan, pada saat musim penghujan kondisi jalan menjadi becek sehingga proses pengangkutan menjadi terhambat. Baru kemudian pihak perusahaan berinisiatif untuk membangun jalan-jalan khusus untuk kepentingan mereka sendiri. Pada tahun 1880 hingga 1890 perusahaan NV Landbouw Maatschappij Oud Djember (LMO) membangun jalan baru sepanjang 30-40 Km. Jalan ini bertujuan untuk menghubungkan kantor perusahaan, tempat produksi dan lahan-lahan perkebunan. Jalan-jalan yang dibangun antara lain di distrik Mayang, Gambirono, Wuluhan, Puger dan Tanggul.²⁷

Sarana dan prasarana lain yang memberikan dampak besar dalam pertumbuhan wilayah Jember yakni dibangunnya jalur kereta api yang melintasi wilayah Jember. Kereta api menjadi salah satu moda transportasi modern yang menghubungkan wilayah Jember dengan daerah-daerah sekitar. Keberadaan jalur kereta api tersebut juga menjadi proses mobilitas semakin cepat dan mudah. Selain mempengaruhi mudahnya proses distribusi produk perkebunan, juga mempengaruhi mobilitas masyarakat dari luar daerah, entah untuk kepentingan mencari lapangan pekerjaan, perdagangan atau lainnya. Bertambahnya populasi masyarakat di Jember, mempengaruhi meningkatnya kebutuhan sarana dan prasarana lainya seperti, tempat peribadatan, gedung-gedung pemerintahan, pasar, bank, Sekolah, tempat-tempat penginapan, kantor pos, dan fasilitas umum lainnya.

²⁷ Nawiyanto, *Terbentuknya Ekonomi Perkebunan Di Kawasan Jember*, 2018, 59.

Tempat peribadatan merupakan fasilitas umum yang dibangun sebagai tempat ibadah bagi masyarakat, tergantung agama yang dipeluk oleh masyarakat. Di pusat wilayah Jember terdapat dua tempat ibadah yang sudah berdiri sejak masa kolonial Belanda, yakni Masjid Jami' Baitul Amin pada tahun 1894 dan Gereja Santop Yusup pada tahun 1927. Pembangunan masjid lebih dahulu dikarenakan mayoritas masyarakat Jember memeluk agama Islam. Kemudian memasuki awal abad ke 20 datangnya masyarakat Eropa ke wilayah Jember, lambat laun pemeluk agama Kristen semakin bertambah dan dibutuhkan pembangunan tempat peribadatan bagi umat kristen yakni Gereja.²⁸

Pembangunan tempat peribadatan umumnya di tempat-tempat yang memiliki populasi masyarakat banyak atau pusat-pusat permukiman. Fasilitas umum lainnya seperti pasar, sekolahan, tempat-tempat penginapan berada di wilayah pusat kota atau wilayah yang terdapat pemukiman-pemukiman masyarakat. Di wilayah Jember pada kurun tahun abad ke 1880 hingga tahun 1930-an sudah banyak tersedia sarana dan prasarana untuk menunjang kebutuhan masyarakat yang bermukim di Jember. Setiap wilayah di Jember memiliki pola yang sama, di pusat-pusat permukiman setiap wilayah tersedia alun-alun, tempat peribadatan, pasar, stasiun pemberhentian transportasi umum, dan sekolah.²⁹

²⁸ Muyassaroh, "Tata Ruang Kawasan Kota Jember Tahun 1819-1929," 67-81.

²⁹ Aldilla Dinda Yuniarta, Akhmad Ryan Pratama, and Kayan Swastika, "Jalur Kereta Api Dan Perkembangan Kota Lumajang Pada Masa Kolonial Hindia Belanda, 1893-1942," *Jurnal Sejarah Indonesia* 7, no. 1 (2024): 11, <https://doi.org/10.62924/jsi.v7i1.33025>.

BAB III

TRANSPORTASI KERETA API DI JEMBER MASA KOLONIAL BELANDA

A. Pembangunan Jalur Kereta Api di Jember Pada Masa Kolonial Belanda

Kereta api merupakan transportasi modern yang terdiri dari susunan gerbong dan ditarik oleh lokomotif. Jalur kereta api di Indonesia pertama kali dibangun pada masa kolonial Belanda yakni bermula dari usulan kolonel Jhr Van der Wijk pada tanggal 15 Agustus 1840.¹ Untuk menindaklanjuti usulan tersebut pada tahun 1852 keluar surat keputusan tentang peraturan bahwa pihak perusahaan swasta berhak mengikuti konsesi pembangunan jalur kereta api. Proses konsesi tersebut dilakukan untuk menentukan perusahaan yang akan membangun dan mengoperasikan jalur kereta tersebut.² Pada tahun 1862 hasil dari konsesi menyebutkan bahwa perusahaan *NV. Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij* (NV. NISM) yang berhak melakukan pembangunan dan mengoperasikan jalur kereta api tersebut. Jalur kereta api pertama kali dengan jalur Semarang-Solo-Yogyakarta pada tahun 1862. Pembangunan jalur kereta api tersebut berdasarkan *Consessie Gouvernment Besluit* No.1 tanggal 28 Agustus yang dimulai dari stasiun Tanggung. Pemilihan pembangunan kereta api di jalur Semarang-Solo-Yogyakarta sebenarnya tidak hanya ditujukan untuk kepentingan pertanian, perkebunan tebu, tembakau,

¹ Iwan Hermawan, "Kereta Api: Kuasa Ekonomi Masa Kolonial Belanda," in *Seminar Arkeologi* (Bandung: Balai Arkeologi Jawa Barat, 2018), 89.

² Sartono Kartodirdjo, *Pengantar Sejarah Indonesia Baru 1500-1900* (Jakarta: PT GRAMEDIA PUSTAKA UTAMA JAKARTA, 1987), 363.

karet dan kayu saja, akan tetapi juga sebagai kepentingan militer yakni jalur kereta api yang mengarah ke Ambarawa Benteng Willem I untuk kepentingan pertahanan.³

Pembangunan jalur kereta api baru mulai dilaksanakan setelah dua tahun kemudian. Pada tanggal 7 Juni 1864 pembangunan jalur kereta api Semarang-Solo-Yogyakarta yang ditandai dengan pencangkulan pertama oleh Gubernur Jendral J. A. J. Baron Sloet van den Beele. Pembangunan berjalan selama 3 tahun, dalam proses pembangunan sempat mengalami banyak hambatan. Hambatan utama yang dihadapi adalah kondisi alam yang sangat kurang mendukung.⁴ Akhirnya pada tanggal 10 Agustus 1867 jalur kereta api Semarang (Kemijen)-Tanggung sepanjang 25 km selesai dibangun dan mulai dioperasikan untuk umum.⁵ Pada saat awal kereta api tersebut dioperasikan, muncul stigma mistis dari masyarakat sekitar yang menganggap kendaraan hantu. Anggapan tersebut muncul karena pada saat pembangunan jalur kereta api banyak memakan korban jiwa dari para pekerja yang dijadikan tumbal dari proyek tersebut.⁶

Pada tahun 1860 sebelum dilakukannya proses konsesi pembangunan kereta api, pemerintah Hindia-Belanda membentuk *Commissie voor de vervoermiddelen* yang dikepalai oleh Stieltjes. Stieltjes bertugas untuk melakukan survei penelitian terkait efisiensi jalur transportasi di pulau Jawa. Hasil dari survei penelitian tersebut

³ Bambang Rudito et al., *Sejarah Kebudayaan Indonesia Sistem Teknologi*, 1st ed. (Jakarta: PT Raja Grafindo, 2009), 228.

⁴ *Staatsspoor En Tramwegen In Nederlandsch Indie 1875-1925* (Weltevreden: Topografische Inrichting, 1925), 7.

⁵ Hermawan, "Kereta Api: Kuasa Ekonomi Masa Kolonial Belanda," 89.

⁶ Yusi Ratnawati, "Perkembangan Perkeretaapian Pada Masa Kolonial Di Semarang Tahun 1867-1901," *Journal of Indonesian History* 3, no. 2 (2015): 67.

terbit pada 6 November 1862 yang berisi “Jalur yang dipilih dalam pengajuan pembangunan jalur kereta api dirasa kurang tepat, Stieltjes merekomendasikan Jalur kereta api dibangun dengan rute melewati pegunungan untuk menghubungkan Semarang-Yogyakarta”. Akan tetapi, hasil rekomendasi tersebut tidak diikuti dan memilih melewati rute Semarang-Solo-Yogyakarta. Pemilihan jalur tersebut bertujuan untuk menghindari wilayah pegunungan. Akibatnya dengan melewati jalur tersebut angkutan yang dimuat dalam satu perjalanan kereta api semakin banyak.⁷

Pembangunan jalur kereta api pertama di Hindia-Belanda dilakukan oleh perusahaan swasta NISM dan bukan dilakukan oleh negara. Alasannya karena pada awal abad ke 19, kondisi perekonomian pemerintah Hindia-Belanda sedang buruk. Prioritas pengalokasian dana yang dilakukan oleh pemerintah Hindia-Belanda masih untuk menutupi kekurangan perekonomian di negara Belanda dan mereka menganggap bahwa sektor perkeretaapian tidak memberikan keuntungan besar. Pada dasarnya masalah yang dihadapi waktu itu di seluruh pulau Jawa adalah sarana dan prasarana jalan yang buruk. Sedangkan kebutuhan untuk pengangkutan hasil kebun terus bertambah. Untuk mengatasi permasalahan itu, pemerintah Hindia-Belanda membeli hewan ternak, seperti kuda dan unta dari luar negeri untuk mengangkut hasil bumi dari gudang ke pelabuhan. Keberadaan hewan-hewan tersebut tidak mengatasi masalah yang sedang dihadapi, sebab hewan-hewan tersebut banyak yang mati karena mengangkut muatan berlebih. Mengingat pemerintahan Hindia-Belanda setelah melakukan perbelanjaan hewan-hewan

⁷ M. M. Couvee, “Gedenkboek Der Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij” (Gravenhage: Kon. Ned. Boek- En Kunsthandel, 1907), 16–17.

tersebut, maka usulan pembangunan jalur kereta api tersebut kemudian dialihkan ke pihak swasta.⁸

Pembangunan jalur kereta api di Jawa Timur dilakukan oleh pemerintah Hindia-Belanda. Rencana perluasan pembangunan jalur kereta api di Jawa sudah dibicarakan sejak tahun 1871. Akan tetapi, hal terpenting yang dilakukan oleh pemerintah yakni merumuskan konstruksi lebar rel yang akan digunakan dalam pembangunan jalur selanjutnya. Berdasarkan hasil perumusan tersebut, maka diputuskan bahwa lebar rel yang dipakai dalam pembangunan jalur kereta api selanjutnya yakni dengan lebar 1.067 mm. Pemilihan lebar rel tersebut didasari atas kontur tanah pulau Jawa yang sebagian wilayahnya merupakan dataran pegunungan. Sehingga lebar rel 1.067 mm dirasa lebih efektif dan juga dapat memangkas ongkos pembelian bahan besinya. Pada tanggal 7 November 1871 pemerintah Hindia-Belanda mengeluarkan *Staat-Generaal* terkait jalur-jalur kereta api yang akan dibangun. Jalur-jalur tersebut antara lain; Batavia-Buitenzorg ke Bandung, Yogyakarta ke Cilacap dan Pasuruhan ke Jawa Tengah dengan jalur cabang ke Surabaya ke Malang.

Jalur kereta api Batavia-Buitenzorg ke Bandung, Yogyakarta ke Cilacap dan Pasuruhan ke Jawa Tengah dengan jalur cabang ke Surabaya ke Malang mulanya akan dibangun oleh pihak perusahaan swasta. Pemerintah Hindia-Belanda memberikan hak kepada perusahaan swasta untuk melakukan pengajuan pembangunan jalur kereta api. Akan tetapi hasilnya, tidak ada satupun perusahaan swasta yang mau dan mengajukan pembangunan jalur kereta api. Akhirnya pada

⁸ Lasmiyati, "Trasnsportasi Kereta Api Di Jawa Barat Abad Ke-19 (Bogor-Sukabumi-Bandung)," *Patanjala* 9, no. 2 (2017): 202.

tahun 1875 pemerintah Hindia-Belanda memutuskan untuk membangun jalur kereta api ini dengan menggunakan uang negara. Pembangunan jalur kereta api ini merupakan cikal bakal berdirinya perusahaan kereta api milik negara yakni Staatspoorweg (S.S). Pemilihan rute kereta api tersebut bertujuan untuk menghubungkan wilayah-wilayah di pedalaman pulau jawa dengan kota-kota pelabuhan utama yakni Batavia, Cilacap dan Surabaya. Sementara itu pelabuhan Semarang sudah dihubungkan dengan jalur kereta api yang telah dibangun oleh NISM dengan rute Semarang-Solo-Yogyakarta.⁹

Kereta api di Jawa Timur mulai dibangun pada 7 April 1875, yakni dengan jalur Surabaya-Pasuruan. Pembangunan rute tersebut dipimpin oleh Kolonel-titulair der Genie David Maarschalk dengan menghabiskan uang sebesar f 10.000.000. Proses pembangunan mengalami beberapa kendala, kendala yang paling utama adalah keterbatasan tenaga kerja tentang pengetahuan pembangunan jalur kereta api. Meski begitu, jalur kereta api Surabaya-Pasuruan selesai dikerjakan pada hari kamis tanggal 16 Mei 1878 dan disahkan oleh Gouverneur-General Mr. J. W. van Lansberge. Pada tahun itu juga pembangunan jalur kereta api dilanjutkan dari Bangil (Pasuruan)-Malang dan selesai pada tanggal 20 Juli 1879. Untuk mengoperasikan kereta api tersebut pemerintah Hindia-Belanda mendatangkan seorang controle-chef, 1 orang untuk kelas 1 dan 2 orang untuk stationschef kelas 3. Sedangkan untuk pegawai stasiun kereta api lainnya merekrut masyarakat bumiputera dengan melalui proses pembelajaran terlebih dahulu.¹⁰

David Maarschalk setelah menyelesaikan tugasnya membangun kereta api

⁹ Couvee, "Gedenkboek Der Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij," 13–14.

¹⁰ *Staatspoor En Tramwegen In Nederlandsch Indie 1875-1925*, 11.

dengan rute Surabaya-Pasuruan dan Pasuruan-Malang, mengirimkan proposal perencanaan pembangunan kereta api selanjutnya kepada pemerintah Hindia-Belanda. Dalam perencanaan tersebut, David Maarschalk membuat perencanaan jalur kereta api dengan rute Buitenzorg-Cicalengka, Sidoarjo-Madiun-Solo dengan jalur cabang dari Kertosono-Blitar. Perusahaan swasta NISM sempat mengajukan proposal konsesi untuk pembangunan jalur Madiun-Solo, akan tetapi pengajuan pembangunan tersebut ditolak oleh pemerintah Hindia-Belanda. Kemudian pada tanggal 3 Juli 1878 diputuskan pembangunan jalur kereta api rute Sidoarjo-Madiun dengan jalur cabang Kertosono-Blitar.¹¹ Untuk jalur Mojokerto-Sembung (Jombang) selesai pada 16 Oktober 1880, Jalur Sembung (Jombang)-Kertosono selesai pada 25 Juni 1881, Jalur Kertosono-Nganjuk selesai pada bulan Oktober 1881 dan jalur Nganjuk-Madiun selesai pada Juli 1882. Jalur cabang Kertosono-Blitar, pada tanggal 13 Agustus 1881 selesai sampai Kediri, pada tanggal 2 Juni 1883 selesai sampai Tulungagung, dan Tulungagung-Blitar selesai pada 16 Juni 1884.¹²

Pada tanggal 20 Desember 1881 pemerintah Hindia-Belanda melalui Gubernur Jendral F. Jacob memberikan isyarat bahwa jalur kereta api di seluruh pulau Jawa harus dibangun oleh perusahaan kereta api milik negara Staatspoorweg.¹³ Keputusan itu diambil untuk mengatasi permasalahan utama yang sedang dialami oleh pulau Jawa sendiri. Pada akhir abad ke 19, banyak berdiri perkebunan partikelir di pulau Jawa, yakni akibat dari dikeluarkannya undang-

¹¹ "Nederlandsch-Indie, Staatsblad No.201," 1878.

¹²S.A. Reitsma, *Korte Geschiedenis Der Nederlandsch Indische Spoor En Tramwegen* (Weltevreden: G. Kolff & Co, 1928), 36–37.

¹³ S.A. Reitsma, 41.

undang agraria tahun 1870.¹⁴ Sarana dan prasarana jalan penghubung dari wilayah pedalaman pulau Jawa ke pelabuhan masih sangat buruk. Sehingga dibutuhkan sarana dan prasarana transportasi untuk mengatasi permasalahan tersebut. Dalam hal ini pemerintah merasa bahwa dengan menghubungkan seluruh pulau Jawa dengan jalur kereta api, maka kebutuhan perusahaan dan mobilitas lainnya akan lebih terbantu.

Pembangunan jalur kereta api di Jawa tidak dimaksudkan merata ke seluruh daerah di pulau Jawa, akan tetapi jalur kereta api utama dari wilayah Jawa Barat hingga Jawa Timur. Pemerintah Hindia-Belanda mempertimbangkan efisiensi pengeluaran anggaran negara dan juga efektifitas pembangunan jalur-jalur kereta api sesuai dengan kebutuhan. Oleh karena itu dilakukan perumusan pembangunan jalur kereta api di pulau Jawa, antara lain:¹⁵

1. Dari Probolinggo ke Panarukan
2. Dari Jember ke Banyuwangi
3. Dari Malang ke Blitar
4. Dari Tarik ke Surabaya
5. Dari Malangbong ke Karangsambung

Pembangunan jalur kereta api di Jawa Timur selanjutnya dipimpin oleh Derx yakni dengan jalur Pasuruan-Probolinggo. Jalur kereta api tersebut dibangun pada tahun 1893 hingga ke wilayah Klakah. Berdasarkan pertimbangan yang telah dirumuskan, jalur ini dibangun bertujuan untuk pengangkutan barang-barang yang

¹⁴ Kartodirdjo, *Pengantar Sejarah Indonesia Baru 1500-1900*, 360.

¹⁵ Ruurd Auke Jellema, *Nederlandsch-Indische Spoorwegpolitiek* (Gravenhage: L. Gerretsen, 1929), 91.

akan dimuat oleh kapal-kapal di pelabuhan.¹⁶

Jalur kereta api dari Probolinggo langsung dihubungkan hingga ke Panarukan, dengan jalur cabang Pasirian. Dari Pasuruan hingga Probolinggo, kurang lebih dengan jarak 40 Km. Pada tanggal 12 Oktober 1893 Baron van Dedem yakni menteri urusan jajahan Belanda mengeluarkan surat keputusan tentang “Dasar Pengembangan Perkeretaapian di Pulau Jawa”. Berdasarkan surat rancangan tersebut, pembangunan jalur rel kereta api di Pulau Jawa memiliki dua macam, yakni; lintasan kereta api yang dikerjakan oleh pemerintah dan lintasan trem yang diberikan kepada perusahaan swasta. Untuk cakupan wilayah Besuki dan sekitarnya, daerah yang memiliki perusahaan kereta api swasta adalah Probolinggo dengan nama perusahaan Probolinggo Stoomtram Maatschappij (PbSM).¹⁷

Pada tahun 1893 jalur kereta api di Jawa Timur yang dibangun oleh Staatsspoorwegen sepanjang 485 km dengan lebar jalur 1.067 mm. Pembangunan jalur tersebut menghabiskan uang negara sebesar f 35.910.308. Secara keseluruhan jalur kereta api yang berada di wilayah Jawa Timur sudah terhubung dengan jalur kereta api yang berada di Jawa Tengah. Terhubungnya jaringan kereta api tersebut ditandai dengan selesainya dibangun jalur dari Madiun-Solo oleh Staatsspoorwegen pada 1 Juli 1882 dan mulai beroperasi. Bersamaan dengan itu, pada tahun 1883 jalur kereta api yang sedang dalam tahap pengerjaan pembangunan adalah Jalur Probolinggo hingga Panarukan. Keseluruhan pembangunan tersebut menghabiskan

¹⁶ *Staatsspoor En Tramwegen In Nederlandsch Indie 1875-1925*, 19.

¹⁷ Nanang Setiawan, “Probolinggo Stoomtram Maatschappij: Modernisasi Transportasi Publik Di Kota Probolinggo Tahun 1894-1930,” *Pangadereng* 8, no. 2 (2022): 278, <https://doi.org/10.36869/pjhpish.v8i2.252>.

uang negara sebesar 9.850.000.¹⁸ Dengan pembangunan tersebut secara perlahan jaringan wilayah Jawa Timur terhubung daerah satu dengan daerah lainnya. Hal itu juga dapat mempengaruhi perkembangan daerah-daerah khususnya dalam sektor perekonomian.

B. Pembangunan Jalur Kereta Api di Jember Masa Kolonial Belanda

Dalam buku “Perjuangan Landreform Masyarakat Perkebunan” yang ditulis oleh Tri Chandra Aprianto, pembangunan jalur kereta api di Jember merupakan inisiatif yang dilakukan oleh George Birnie yakni pemilik perusahaan NV. LMOD di Jember. Alasan pembangunan jalur kereta api di wilayah Jember karena didasari atas meningkatnya kebutuhan transportasi sebagai angkutan barang. Sebelum jalur kereta api dibangun di Jember, pengangkutan hasil komoditas perkebunan ke pelabuhan Panarukan menggunakan gerobak yang ditarik menggunakan Hewan. Dengan jarak tempuh yang cukup jauh, seringkali komoditas tersebut rusak karena jalan-jalan yang dilewati masih buruk. Hal itu terjadi apabila masuk musim penghujan, dimana jalan menjadi becek dan menghambat perjalanan menuju pelabuhan Panarukan.¹⁹

Jika merujuk kembali pada tanggal 20 Desember 1881 keputusan yang diberikan oleh Gubernur Jendral F. Jacob tentang pembangunan jalur utama kereta api di Jawa, Pembangunan jalur kereta api di Jember termasuk kedalam perencanaan tersebut.²⁰ Pada dasarnya pembangunan jalur kereta api dari

¹⁸ Couvee, “Gedenkboek Der Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij,” 199.

¹⁹ Aprianto, *Perjuangan Landreform Masyarakat Pekebunan*, 77.

²⁰ S.A. Reitsma, *Korte Geschiedenis Der Nederlandsch Indische Spoor En Tramwegen*, 41.

Probolinggo-Panarukan dengan melewati rute wilayah Jember merupakan perencanaan pembangunan jalur utama, yakni perintah langsung dari Gubernur Jenderal. Pembangunan jalur-jalur utama kereta api dilakukan langsung oleh perusahaan negara Staatsspoorwegen. Untuk jalur kereta api di wilayah Jember, penulis belum menemukan sumber konkrit terkait argumentasi “pembangunan jalur kereta api di Jember merupakan inisiatif George Birnie”. Akan tetapi, keberadaan perusahaan perkebunan milik George Birnie di Jember, menyebabkan Wilayah Jember berkembang. Meningkatnya kebutuhan transportasi di wilayah Jember, mengakibatkan pemerintah mempertimbangkan pembangunan jalur kereta api di Jawa Timur dengan melewati rute wilayah Jember.

Pembangunan jalur kereta api di wilayah Jember merupakan satu proyek besar dari pembangunan jalur kereta api dari Probolinggo-Klakah (dengan jalur cabang Randuagung-Pasirian)-Jember-Bondowoso-Panarukan. Pada tahun 1892, sebelum pembangunan jalur tersebut dilaksanakan, Insinyur P. Richter melakukan survei wilayah yang akan dibangun jalur kereta api tersebut.²¹ Setelah dilakukan survey lapangan, pada 15 November 1892 melalui *Tweede Kamer der Staten Generaal* pemerintah Hindia-Belanda memutuskan penetapan anggaran pembangunan jalur kereta api dari Probolinggo melalui Klakah-Jember-Panarukan.²² Termuat dalam *Staatsblad van Nederlandsch-Indië* No. 21 tanggal 23 Juni 1893, pembangunan jalur tersebut menggunakan uang negara total sebesar f 1.650.000.²³ Dalam pembangunan jalur Probolinggo-Jember-Panarukan dikepalai

²¹ “Java-Bode : Nieuws, Handels- En Advertentieblad Voor Nederlandsch-Indie,” January 1892, 2, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010504831>.

²² “Bataviaasch Nieuwsblad,” November 1892, 3.

²³ “Staatsblad van Nederlandsch-Indie No. 21 Tanggal 23 Juni,” 1893.

oleh Insinyur R.H.J Spanjaard.²⁴ Panjang jalur yang dibangun mencapai kurang lebih 221 Km. Jalur kereta api Probolinggo-Klakah sepanjang 34 km selesai pada bulan Juli 1895, kemudian untuk jalur sekunder Klakah-Pasirian sepanjang 36 km selesai pada tanggal 16 Mei 1896. Pada tanggal 1 Juni 1897 jalur kereta api dari Klakah-Jember selesai dibangun, dengan panjang lintasan 67 km. Sedangkan jalur Jember-Kalisat-Bondowoso-Panarukan dengan jalur cabang Sumberkolak ke Situbondo sepanjang 89 km mulai beroperasi pada tanggal 1 Oktober 1897.²⁵

Lebar rel yang digunakan dalam pembangunan jalur kereta api tersebut 1.067 mm. Pemilihan lebar jalur tersebut karena telah disepakati dalam aturan perkeretaapian Hindia-Belanda. Pada tahap awal pembangunan jalur kereta api di Hindia-Belanda, lebar rel yang dijadikan acuan adalah 1.435 mm, yakni lebar rel normal yang digunakan di Eropa. Akan tetapi, sebelum dilakukan perencanaan lebih lanjut pada tahun 1871 J. A Kool seorang kepala insinyur perusahaan kereta api negara Hindia-Belanda dan Profesor N. H. Henket melakukan survei penelitian tentang hal itu. Hasil dari survei penelitian tersebut bahwa lebar rel yang cocok digunakan di Jawa adalah 1.067 mm. Selain juga memangkas ongkos pembangunan, daerah-daerah di Jawa sebagian besar memiliki dataran tinggi. Maka dengan begitu diputuskan penggunaan lebar jalur 1.067 mm digunakan untuk keseluruhan jalur kereta api yang dibangun oleh negara yakni jalur utama yang melintasi Pulau Jawa.²⁶

Pada mulanya, jalur kereta api yang akan dibangun oleh pemerintah Hindia-

²⁴ "Soerabaijasch Handelsblad," August 1893, 5, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011138259>.

²⁵ S.A. Reitsma, *Korte Geschiedenis Der Nederlandsch Indische Spoor En Tramwegen*, 54.

²⁶ Couvee, "Gedenkboek Der Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij," 13.

Belanda yakni dengan rute Probolinggo-Klakah-Randuagung-Jember. Kemudian saat di tahap *afdeelings-onderzoek van het wetsontwerp*, terdapat pertimbangan ulang terkait jalur kereta api yang akan di bangun. Melalui amandemen undang-undang tanggal 1 Agustus 1893 diputuskan pembangunan jalur kereta api dengan penambahan rute sekunder hingga ke Pasirian. Dengan seksama, pemerintah Hindia-Belanda sepakat dengan perubahan rencana pembangunan jalur kereta api tersebut.²⁷ Penambahan jalur kereta api dari Klakah-Pasirian menambah biaya konstruksi sebesar f 163.000 dengan perkiraan biaya operasional f 11.800 pertahun. Dengan penambahan jalur ini, sektor industri dan pertanian yang berada di wilayah jalur kereta api akan semakin diuntungkan. Hal itu dikarenakan proses pengangkutan hasil produksi akan lebih mudah. Di Lain sisi, berdasarkan perhitungan kepala teknik perusahaan kereta api negara Staatsspoorwegen akan mendapatkan penghasilan bersih f 19.000 per tahun.²⁸

Pada tahun 1893, ketika pembangunan jalur kereta api di Jember sedang dikerjakan muncul keraguan terkait keuntungan dari operasional kereta api yang dibangun di Jember. Tujuan dari pembangunan tersebut pada dasarnya, pemerintah ingin meningkatkan produktivitas di pulau Jawa. Akan tetapi situasi yang terjadi di Jember, dalam sektor penanaman tembakau banyak terjadi pencurian sehingga merugikan pihak-pihak petani dan perusahaan. Untuk mengatasi persoalan itu, pemerintah melakukan pemberantasan terhadap penyelewengan-penyelewengan dengan melakukan pengamanan lebih.²⁹ Yang ditakutkan adalah terjadi penurunan

²⁷ "Utrechtsch Provinciaal En Stedelijk Dagblad," June 1894, 9.

²⁸ "Bataviaasch Nieuwsblad," July 1894, 2, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:110619044>.

²⁹ "De Tijd: Godsdienstig-Staatkundig Dagblad," *Br. Verhoeven*, June 1893, 2,

pengolahan lahan di Jember, sehingga nantinya juga mempengaruhi operasional kereta api di wilayah Jember.

Pemerintah Hindia-Belanda memperhitungkan biaya konstruksi pembangunan jalur kereta api ini per meter menghabiskan f 45.600. Biaya operasional setiap tahunnya sebesar f 604.800 dengan penghasilan kotor f 954.600. Sehingga laba bersih yang akan dihasilkan sebesar 349.800, yakni jika dipresentasikan sebesar 5,55% dari modal awal pembangunan dan operasional. Perhitungan ini tidak dianggap benar secara pasti, tetapi dapat dianggap sebagai patokan awal karena telah dihitung dengan hati-hati.³⁰ Pemerintah Hindia-Belanda melakukan pembangunan jalur kereta api dengan melewati rute wilayah Jember, tidak sekedar sebagai penghubung dengan daerah sekitar. Dalam hal ini pemerintah melihat bahwa wilayah yang dilalui jalur tersebut memiliki potensi ekonomi yang cukup besar dan sekaligus untuk mempromosikan pembangunan daerah lanjutan terhadap wilayah-wilayah pedalaman.³¹

Pembangunan jalur kereta api di Jember, dilanjutkan hingga ke wilayah Banyuwangi yang dihubungkan melalui stasiun Kalisat. Pembangunan ini bertujuan untuk menghubungkan kedua daerah Jember dan Banyuwangi. Mengingat kedua daerah ini belum terhubung secara langsung dengan infrastruktur jalan yang baik. Terdapat beberapa pabrik gula dan industri kopi yang sudah berdiri di wilayah Banyuwangi. Secara keseluruhan, wilayah tersebut masih sangat sedikit

<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010385631>.

³⁰ "Algemeen Handelsblad," *P. Den Hengst En Zoon*, November 1892, 2, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010147808>.

³¹ "Utrechtsch Provinciaal En Stedelijk Dagblad," *L.E. Bosch & Zoon*, November 1892, 10, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMUTRA04:253149150>.

memiliki pemukiman dan sedikit pula tanah yang dikelola untuk lahan pertanian. Daerah yang terdapat di lereng gunung Raung memiliki tanah yang cukup subur dan memiliki sumber air yang memadai untuk lahan pertanian. Sehingga dengan dibukanya wilayah tersebut dengan jalur kereta api, diharapkan akan mendatangkan penduduk dan membentuk pemukiman-pemukiman baru sekaligus lahan pertanian.³²

Pemerintah sempat bingung pada saat perencanaan pembangunan jalur kereta api Jember-Banyuwangi. Penentuan rute kereta api yang dipilih dengan melewati wilayah yang cukup luas dan kondisinya sebagian besar berupa hutan.³³ Maka pada tanggal 26 Desember 1896 dilakukan survei wilayah untuk menentukan rute yang akan dilewati dalam pembangunan jalur kereta api Jember-Banyuwangi.³⁴ Dengan begitu pemerintah Hindia-Belanda menetapkan pembangunan jalur kereta api Kalisat-Banyuwangi sepanjang 86 Km berdasarkan *Staatsblad van Nederlands-Indisch* No.13 tanggal 31 Desember 1898.³⁵ Pada tanggal 10 September 1902, jalur sepanjang 30 Km hingga terowongan Mrawan mulai beroperasi. Dan pada tanggal 2 Februari 1903, pembangunan selesai hingga ke Banyuwangi.³⁶

Dalam pembangunan jalur kereta api di wilayah Jember, pemerintah mempekerjakan penduduk lokal. Secara umum penduduk lokal mendapatkan pekerjaan-pekerjaan berat layaknya kuli pembangunan rel kereta api. Mulai dari

³² “Dagblad van Zuidholland En ’s Gravenhage,” *P.E. van Staden En Zoon*, June 1898, 7, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB19:000903075>.

³³ “Algemeen Handelsblad,” *P. Den Hengst En Zoon*, January 1897, 2, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010126665>.

³⁴ “De Locomotief : Samarangsch Handels- En Advertentie-Blad,” *De Groot, Kolff & Co*, December 1896, 3, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010294493>.

³⁵ “Staatsblad van Nederlands-Indisch No.13 Tanggal 31 Desember,” 1898.

³⁶ S.A. Reitsma, *Korte Geschiedenis Der Nederlandsch Indische Spoor En Tramwegen*, 58.

wilayah Tanggul, Rambipuji, Jember dan Kalisat, Penduduk lokal bekerja berpindah-pindah. Mereka akan datang ke tempat pembangunan rel kereta api dan ikut bekerja dalam proses pembangunan. Dengan begitu pada saat proses pembangunan jalur kereta api di Jember, sebagian masyarakat yang tinggal berdekatan dengan rute kereta api mendapatkan pekerjaan dan mendapatkan gaji untuk kebutuhan sehari-hari. Dampak yang paling signifikan terjadi di sekitaran jalur Kalisat-Banyuwangi. Pembangunan jalur tersebut menyebabkan pembukaan lahan pemukiman dan sawah semakin pesat. Pada tahun 1901 terdapat kurang lebih 3000 keluarga yang tinggal di sepanjang jalur Kalisat-Banyuwangi. Wilayah yang sebelumnya sebagian besar belum dikelola oleh masyarakat, menjadi pemukiman-pemukiman dan ladang persawahan.³⁷

Sejak jalur kereta api Klakah-Panarukan beroperasi, Perdagangan di wilayah Jember terus meningkat. Pada awalnya wilayah Jember yang berkembang hanya di sekitar alun-alun dan pusat kota saja. Pemerataan perkembangan dalam sektor perdagangan terjadi, khususnya di wilayah Tanggul, Rambipuji dan Kalisat. Untuk wilayah selatan seperti Puger, Balung, Jenggawah dan Ambulu memiliki potensi yang sama dengan wilayah dibagian utara lainnya. Dengan begitu dilakukan perencanaan pembangunan jalur trem ke wilayah-wilayah selatan. Terdapat dua perencanaan rute jalur yang akan di bangun, pertama yakni melalui Rambipuji-Balung-Puger, Balung-Ambulu. Untuk perencanaan rute kedua yakni lebih panjang, melewati Mangli - Jenggawah - Ambulu - Wuluhan - Puger. Wilayah-wilayah tersebut memiliki tanah yang cukup subur, sehingga banyak lahan-lahan

³⁷ “De Preanger-Bode,” *J.R. de Vries & Co*, May 1904, 1, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB08:000125707>.

yang sangat berpotensi untuk dikelola lebih maksimal sebagai lahan persawahan dan tegal.³⁸

Pembangunan jalur trem ke wilayah Jember bagian selatan diputuskan dengan rute Rambipuji-Balung-Puger, Balung-Ambulu berdasarkan *Staatsblad van Nederlandsch-Indische* No. 459 tanggal 18 Juli 1911.³⁹ Jalur tersebut menggunakan lebar trem 600 mm yang terhubung dengan halte stasiun Rambipuji. Jalur ini dibangun sepanjang 64 Km, jalur Rambipuji-Balung-Puger 28 Km, dan sisanya Balung-Wuluhan-Ambulu 13 Km. Jalur trem ini selesai dibangun dan mulai beroperasi pada 3 Mei 1913. Rangkaian gerbong yang beroperasi melewati rute ini dibedakan menjadi dua kelas, yakni kelas 2 (khusus untuk orang-orang Eropa, Arab dan Tionghoa) dan kelas 3 untuk penduduk lokal.⁴⁰

Proyek pembangunan jalur kereta api di Jember selanjutnya yakni, dari Puger dihubungkan dengan stasiun Lumajang. Pembangunan jalur tersebut diharapkan dapat membantu operasional pabrik gula yang akan di bangun di Kencong. Pada tahun 1924 dikabarkan melalui koran *Nieuwe Rotterdamsche Courant: Spoorweg en suiker*, pemerintah telah mempelajari terkait pembangunan jalur Puger - Kencong - Lumajang.⁴¹ Pada tahun 1926 pemerintah menyetujui pembangunan jalur tersebut. Pada tahap awal pengerjaan pembangunan jalur ini dari Lumajang-Kencong, yakni bertujuan untuk membantu proses pengangkutan

³⁸ "Het Nieuws Van Den Dag Voor Nederlandsch-Indie," March 1908, 6, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010134818>.

³⁹ "Staatsblad van Nederlandsch-Indische No. 459 Tanggal 18 Juli," 1911.

⁴⁰ *Staatsspoor En Tramwegen In Nederlandsch Indie 1875-1925*, 21.

⁴¹ "Nieuwe Rotterdamsche Courant," *Nijgh*, October 1924, 6, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010027481>.

material pembangunan pabrik gula di Jember selatan.⁴²

Rencananya jalur ini akan selesai pada tahun 1927, akan tetapi proses pengerjaan tidak sesuai target karena terdapat konflik antara pemodal dan perusahaan kereta api *Staatspoorweg*. Pada akhirnya, *Handels Vereeniging Amsterdam* atau HVA dalam proses pembangunan pabrik di Jember selatan melakukan pengangkutan material mandiri, yakni dengan menggunakan kereta lori tebu dari Jatiroto menuju Semboro dan Gunungsari Kencong. Pada tahun 1928 jalur ini selesai dibangun dan sudah terhubung hingga ke Rambipuji. Jalur Rambipuji-Balung-Puger pada awalnya dirancang untuk jalur trem, akan tetapi pada tahun 1929 pemerintah mengganti dari lebar rel 600 mm menjadi 1.067 mm.⁴³

Dengan begitu jalur kereta api di wilayah Jember menjadi salah satu transportasi penghubung daerah satu dengan lainnya. Pada mulanya jalur kereta api di Jember hanya melintasi Jember bagian utara saja. Melihat jalur kereta api memberikan dampak sosial ekonomi yang cukup masif di masyarakat Jember utara, muncul usulan terkait pembangunan lanjutan jalur kereta api ke wilayah Jember selatan. Secara alami, keberadaan jalur kereta api di Jember wilayah selatan, menjadikan wilayah tersebut banyak muncul pemukiman-pemukiman baru sekaligus pembukaan lahan persawahan baru. Dengan begitu Jember selatan mulanya masih daerah yang cukup terisolir, perlahan tumbuh berkembang menjadi pusat perdagangan lokal.

⁴² “De Preanger-Bode,” *J.R. de Vries & Co.*, August 1924, 1, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB08:000142752>.

⁴³ Edy Pranoto, Chandra Aprianto Aprianto, and I G Krisnadi, “Jalur Trem Rambipuji-Balung-Puger: Penghubung Sosial Ekonomi Masyarakat Di Kabupaten Jember Tahun 1913-1930,” *Historia* 2, no. 2 (2020): 259.

C. Operasional Keret Api dan Trem di Jember Tahun 1900-1940-an

Sejarah perkeretaapian di Jember berkembang secara perlahan, hingga pada akhirnya keseluruhan jalur kereta api di Jember selesai sepenuhnya di bangun pada tahun 1929. Jalur-jalur tersebut mencangkup, Probolinggo - Klakah - Rambipuji - Jember - Kalisat - Bondowoso - Situbondo - Panarukan, Jalur Kalisat - Mrawan - Banyuwangi, dan Jalur Rambipuji - Balung - Puger, Balung - Wuluhan - Ambulu, Puger - Kencong- Pasirian.⁴⁴ Kereta api yang operasional di Jember memiliki 3 kelas gerbong, setiap gerbong ditugaskan pengawas yang berbeda-beda. Hal itu ditujukan agar operasional kereta api teratur. Pada gerbong kereta api kelas 1 ditugaskan V. F De Roo dan A. M Beek, untuk gerbong kelas 2 ditugaskan F. A. A Valkenhof, dan untuk gerbong kelas 3 K. F Folkeringan yang sebelumnya bertugas di Sumatera.⁴⁵

Sepanjang jalur kereta api yang membentang di wilayah Jember terdapat beberapa stasiun kereta api dan halte trem. Stasiun kereta api merupakan tempat pemberangkatan dan pemberhentian kereta api dan beroperasi antar kota/kabupaten. Halte trem merupakan tempat pemberangkatan dan pemberhentian trem yang beroperasi antar wilayah saja. Biasanya halte trem ukuranya lebih kecil dari pada stasiun kereta api. Dalam hal ini halte stasiun dibagi menjadi 3 yakni halte stasiun kecil, sedang dan besar. Stasiun-stasiun jalur utama kereta api yang ada di Jember sebagai berikut:

⁴⁴ H. E. B. Willemsen, *Wegen En VervoerMiddelen Voor Brieven In Nederlandsch-Indie* (Weltevreden: Boekhandel, Visser & Co, 1906), 26.

⁴⁵ "Soerabaijasch Handelsblad," *Kolff & Co*, October 1893, 5, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011138259>.

Tabel 3. 1 Stasiun Kereta Api Di Jember Tahun 1897-1927

No	Nama Stasiun Kereta Api	Singkatan	Kelompok
1.	Jatiroto/ Stasiun Sumberbaru	SBB	Kecil
2.	Stasiun Tanggul	TGL	Kecil
3.	Stasiun Bangsalsari	BSS	Kecil
4.	Stasiun Rambipuji	RBP	Sedang
5.	Stasiun Mangli	MI	Kecil
6.	Stasiun Kaliwates	KWT	Kecil
7.	Stasiun Jember	JR	Besar
8.	Stasiun Arjasa	AJ	Kecil
9.	Stasiun Kotok	KTK	Kecil
10.	Stasiun Kalisat	KLT	Sedang
11.	Stasiun Ledokombo	LDO	Kecil
12.	Stasiun Sumber Salak	SBS	Kecil
13.	Stasiun Sempolan	SPL	Kecil
14.	Stasiun Garahan	GRN	Kecil
15.	Stasiun Mrawan	MRW	Kecil
16.	Stasiun Rowotamtu	-	-
17.	Halte Balung	BUG	-
18.	Halte Wuluhan	-	-
19.	Halte Ambulu	ABU	-
20.	Halte Kasian Lor	-	-
21.	Halte Puger	-	-
22.	Halte Kencong	-	-

Sumber: ArcGIS

[https://collectie.wereldmuseum.nl/?query=search=Deeplink%20identifier=\[obj_10527\]&showtype=record#/query/348a2408-4f57-41f4-97ce-99e312651e2c](https://collectie.wereldmuseum.nl/?query=search=Deeplink%20identifier=[obj_10527]&showtype=record#/query/348a2408-4f57-41f4-97ce-99e312651e2c)



Gambar 3. 1 Stasiun Kereta Api Jember

Sumber: Foto Koleksi Wereld Museum, TM-ALB-0248-42
[https://collectie.wereldmuseum.nl/?query=search=Deeplink%20identifier=\[obj_10527\]&showtype=record#/query/348a2408-4f57-41f4-97ce-99e312651e2c](https://collectie.wereldmuseum.nl/?query=search=Deeplink%20identifier=[obj_10527]&showtype=record#/query/348a2408-4f57-41f4-97ce-99e312651e2c)

Keberadaan halte atau stasiun pemberhentian kereta api mempengaruhi kondisi sosial ekonomi masyarakat sekitar. Masyarakat lokal sebagian ada yang dipekerjakan untuk menjadi buruh kereta api. Selain itu dengan kondisi stasiun yang ramai, banyak penumpang yang secara bergantian naik dan turun. Penduduk sekitaran stasiun dapat berjualan dengan memanfaatkan para penumpang kereta api yang berasal dari berbagai daerah. Keberadaan stasiun ini juga mempermudah mobilitas masyarakat Jember dari berbagai profesi, mulai dari pedagang, buruh pabrik, pekerja kantor dan lain sebagainya.⁴⁶

⁴⁶ Pranoto, Aprianto, and Krisnadi, "Jalur Trem Rambipuji-Balung-Puger: Penghubung Sosial Ekonomi Masyarakat Di Kabupaten Jember Tahun 1913-1930," 255.

Tabel 3. 2 Jenis Gerbong kereta api dan Tram di Hindia-Belanda.

No	Jenis Gerbong	Simbol	Keterangan
1	Kelas 1	1	Gerbong khusus untuk orang-orang Eropa golongan atas
2	Kelas 2	2	Gerbong untuk orang-orang Eropa golongan bawah, etnis Arab, etnis Tionghoa golongan atas.
3	Kelas 2 Lokal	21	Gerbong untuk orang bumiputra golongan atas
4	Kelas 3	3	Gerbong untuk etnis Arab dan Tionghoa golongan bawah
5	Kelas 3 Lokal	I	Gerbong untuk masyarakat Bumiputra pada umumnya
6	<i>Restauratierijtuig</i>	R	Gerbong Restoran
7	<i>Buffet</i>	B	Gerbong Prasmanan

Sumber: *Officieele Reisgids Der Spoor-En Tramwegen En Aan-Sluitende Automobiendiensten Op Java En Madoera*, Hal.1

Kereta api yang beroperasi di wilayah Jember, dalam satu kali pemberangkatan terdapat tiga hingga empat rangkaian gerbong dan lokomotif. Untuk rangkaian trem hanya dua sampai tiga gerbong saja. Gerbong kereta api dan trem memiliki tujuh jenis dan setiap jenis gerbong memiliki simbol masing-masing. Untuk gerbong yang beroperasi di Jember adalah gerbong Kelas 1, Kelas 2, Kelas 3 Lokal, *Restauratierijtuig* dan *Buffet*.⁴⁷ Perbedaan jenis gerbong menentukan perbedaan penumpang yang ada didalamnya yang dibedakan dengan strata sosial.

⁴⁷ Staatsspoor- en Tramwegen and Pasticuliere Spoor- en Tramweg-Maatschappijen, *Officieele Reisgids Der Spoor-En Tramwegen En Aan-Sluitende Automobiendiensten Op Java En Madoera* (Weltevreden: Staatsspoorwegen-en Tramwegen, 1928), 1.

Tabel 3. 3 Jadwal Operasional Kereta Api Stasiun Jember Dari Stasiun Klakah-Rambipuji-Jember-Kalisat-Bondowoso Tahun 1928

Ket	Nama Stasiun	Rangkaian Gerbong	Jam Pemberangkatan																	
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
D	Jember	1-2-3-I				6.57		10.17							2.07		5.01			
		1-2-3 R							10.54											
		1-2-3 B																5.31		
		2-3-I										12.31							6.22	
B	Jember	1-2-3-I			5.10	7.32		10.25							2.14					
		1-2-3 R							11.02											
		1-2-3 B																5.39		
		2-3-I										12.43								

(Sumber: *Officieele Reisgids Der Spoor-En Tramwegen En Aan-Sluitende Automobiendiensten Op Java En Madoera*, Hal.208-209)

Tabel 3. 4 Jadwal Operasional Kereta Api Stasiun Jember Dari Stasiun Bondowoso-Kalisat-Jember-Rambipuji-Klakah Tahun 1928

Ket	Nama Stasiun	Rangkaian Gerbong	Jam Pemberangkatan																		
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
D	Jember	1-2-3-I						10.49						2.36			5.18	6.31			
		1-2-3 R											2.02								
		1-2-3 B			7.09																
		2-3-I										12.19									
B	Jember	1-2-3-I				7.54		10.56						2.45			5.33				
		1-2-3 R											2.10								
		1-2-3 B			7.17																
		2-3-I		5.12								12.32									

(Sumber: *Officieele Reisgids Der Spoor-En Tramwegen En Aan-Sluitende Automobiendiensten Op Java En Madoera*, Hal.210-211)

Tabel di atas merupakan jadwal operasional kereta api di stasiun Jember dari jalur Klakah-Rambipuji-Jember-Kalisat. Dalam tabel tersebut menunjukkan terdapat 18 waktu pemberangkatan dan kedatangan kereta api. Untuk stasiun Jember sendiri tidak sepenuhnya memiliki jadwal 18 waktu operasional, hanya 6 waktu keberangkatan dan 8 waktu kedatangan. Jam operasional pertama dari stasiun Jember yakni pukul 05.10 pagi, dan jam pemberangkatan terakhir pukul 05.39 sore, menuju stasiun Kalisat. Untuk jam kedatangan pertama di Stasiun Jember pukul 06.57 pagi, yang merupakan kereta api berasal dari Klakah-Rambipuji.

Rangkaian gerbong yang beroperasi di stasiun Jember cukup bermacam-macam. Gerbong dengan kode 1-2-3-I merupakan rangkaian gerbong kelas 1- kelas 2 – kelas 3 dan gerbong kelas 3 untuk penduduk lokal. Terdapat gerbong dengan kode R yakni gerbong restoran untuk masyarakat kelas 1 dan 2. Gerbong dengan kode B yakni tempat makan prasmanan. Untuk gerbong penduduk Bumiputra lebih terbatas. Penduduk Bumiputra hanya dapat menaiki kereta api dengan gerbong kelas 3 (3) atau kelas 3 lokal (I).

Jadwal perjalanan sebaliknya dapat dilihat tabel selanjutnya, untuk perjalanan tersebut terdapat 8 waktu pemberangkatan dan 7 waktu kedatangan dari stasiun Kalisat. Pemberangkatan pertama pukul 05.12 pagi dan pemberangkatan terakhir pada pukul 05.33 sore yakni menuju stasiun Rambipuji-Klakah. Waktu kedatangan pertama dari stasiun Kalisat pukul 07.09 dan terakhir pukul 06.31 sore.

Tabel 3. 5 Jadwal Operasional Kereta Api Stasiun Kalisat Dari Stasiun Bondowoso-Kalisat-Jember-Rambipuji-Klakah Tahun 1928

Ket.	Nama Stasiun	Rangkaian Gerbong	Jam Operasional																	
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
D	Kalisat	1-2-3-I						10.13			12.52						4.15	6.10		
		1-2-3 R										1.31								
		1-2-3 B			6.33															
		2-3-I					6.07								2.28					
B	Kalisat	1-2-3-I						10.19						1.56			4.36	6.11		
		1-2-3 R										1.38								
		1-2-3 B			6.40															
		2-3-I								11.40										

(Sumber: *Officieele Reisgids Der Spoor-En Tramwegen En Aan-Sluitende Automobiendiensten Op Java En Madoera*, Hal.210-211)

Tabel 3. 6 Jadwal Operasional Kereta Api Stasiun Kalisat Dari Stasiun Klakah-Rambipuji-Jember-Kalisat-Bondowoso Tahun 1928

Ket.	Nama Stasiun	Rangkaian Gerbong	Jam Operasional																	
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
D	Kalisat	1-2-3-I			6.22	8.14		10.06							2.49					
		1-2-3 R							10.30											
		1-2-3 B																6.18		
		2-3-I										1.21								
B	Kalisat	1-2-3-I			6.34	8.26					11.51			2.55						
		1-2-3 R							11.37											
		1-2-3 B																6.22		
		2-3-I											1.45							

(Sumber: *Officieele Reisgids Der Spoor-En Tramwegen En Aan-Sluitende Automobiendiensten Op Java En Madoera*, Hal. 210-211)

Jadwal operasional selanjutnya yakni stasiun Kalisat yang terhubung langsung dengan jalur Kalisat-Bondowoso dan Kalisat-Banyuwangi. Stasiun Kalisat merupakan jenis stasiun sedang yang berada di wilayah Jember bagian timur laut dari pusat kota. Untuk jadwal operasional dari jalur Bondowoso-Kalisat-Jember, terdapat 7 waktu pemberangkatan. Pemberangkatan paling awal pada pukul 06.40 pagi dan pemberangkatan paling akhir pada pukul 06.11 sore. Untuk jadwal waktu pemberhentian kereta api yang berasal dari Bondowoso yakni delapan waktu pemberhentian. Waktu pemberhentian paling pagi pada pukul 06.33, dan pemberhentian paling akhir pukul 06.10 sore

Perjalanan sebaliknya dari stasiun Jember-Kalisat-Bondowoso, terdapat 7 kali pemberangkatan dan 7 kali pemberhentian. Pemberangkatan paling pagi pada pukul 06.34 dan untuk pemberangkatan terakhir pada pukul 06.22 sore. Untuk waktu pemberhentian paling awal pukul 6.22 dan pemberhentian terakhir pukul 06.18 sore. Gerbong yang beroperasi di stasiun Kalisat, sama seperti gerbong-gerbong yang ada di stasiun Jember. Akan tetapi sebagian besar rangkaian gerbong yang operasi adalah 1-2-3-I dengan empat kali pemberangkatan dan pemberhentian yang berasal dari stasiun Jember menuju Bondowoso dan sebaliknya. Untuk rangkaian gerbong yang terdapat gerbong *Restauratierijtuig* dan gerbong *Buffet* beroperasi sebanyak dua kali. Tersedianya layanan rangkaian gerbong di stasiun Kalisat sesuai dengan kebutuhan dan masyarakat yang melakukan perjalanan. Dengan begitu operasional kereta api di stasiun Kalisat sebagian besar untuk kebutuhan penduduk lokal atau kaum bumiputra.

Tabel 3. 7 Jadwal Operasional Kereta Api Dari Stasiun Kalisat-Banyuwangi & Banyuwangi-Kalisat Tahun 1928

Nama Stasiun	Rangkaian Gerbong	Kalisat-Banyuwangi Hal. 218-219							
		1	2	3	4	5	6	7	8
Kalisat	1-2-3-I			6.53	8.35	11.41	1.50	2.59	6.10
	1-2-3 R								
	1-2-3 B								
	2-3-I								
	Banyuwangi-Kalisat								
Kalisat	1-2-3-I	6.27		11.21	1.25	4.08	6.22		
	1-2-3 R								
	1-2-3 B								
	2-3-I		9.56						

Sumber: *Officieele Reisgids Der Spoor-En Tramwegen En Aan-Sluitende Automobiendiensten Op Java En Madoera*, Hal.218-219

Jadwal Operasional jalur kereta api dari stasiun Kalisat ke arah Banyuwangi tidak sebanyak seperti jalur Kalisat-Bondowoso. Jalur Kalisat-Banyuwangi dalam satu hari beroperasi sebanyak 8 waktu perjalanan. Jadwal keberangkatan paling awal dari stasiun Kalisat ke arah Banyuwangi yakni pukul 06.53 pagi, dan pemberangkatan terakhir pukul 06.10 sore. Terdapat enam kali waktu kedatangan dari Banyuwangi ke stasiun Kalisat. Kedatangan pertama pada pukul 06.27 pagi dan kedatangan terakhir pada pukul 06.22 sore.

Rangkaian gerbong yang beroperasi dari stasiun Kalisat ke Banyuwangi hanya dua macam saja, yakni rangkaian gerbong 1-2-3-I dan 2-3-I. Gerbong Restoratierijtuig dan gerbong Buffet, tidak terjadwal. Pihak perusahaan tidak semena-mena dalam penjadwalan operasional jalur tersebut. Tersedianya gerbong yang terjadwal dalam perjalanan kereta api sudah diperhitungkan sesuai dengan kebutuhan. Dalam perjalanan tersebut melewati beberapa stasiun pemberhentian,

antaratrain: stasiun Ledokombo, Sumber Salak, Sempolan, Garahan, dan stasiun terakhir Mrawan, yakni sebelum memasuki wilayah Banyuwangi.¹¹⁴

Jalur yang dilalui dalam perjalanan dari stasiun Kalisat ke Banyuwangi, tepatnya setelah dari stasiun Mrawan melewati sebuah terowongan Mrawan. Terowongan tersebut dibangun untuk memotong wilayah pegunungan untuk sampai ke Banyuwangi. Karena dari Jember untuk ke Banyuwangi harus melewati pegunungan Gunitir. Terowongan Mrawan sempat mengalami masalah, di kabarkan melalui koran *Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië*, terowongan tersebut sempat mengalami longsor sehingga menyebabkan terowongan tertutupi oleh tanah longsor. Seorang penumpang menceritakan perjalanannya terhambat, saat melakukan perjalanan dari Banyuwangi ke arah Jember dengan menggunakan kereta api. Saat sampai di stasiun terakhir Banyuwangi yakni stasiun Kalibaru, rangkaian gerbong kereta api yang ditumpangi terhenti. Karena jalur kereta api Kalibaru-Mrawan tidak dapat dilalui, sebagian penumpang melanjutkan perjalanan dengan jalan kaki melewati jalan setapak. Untuk sampai ke stasiun selanjutnya yakni stasiun Mrawan, jalan setapak yang dilalui berada di tengah hutan. Setelah sampai di stasiun Mrawan, perjalanan dilanjutkan dengan kereta api.¹¹⁵

¹¹⁴ Tramwegen and Pasticuliere Spoor- en Tramweg-Maatschappijen, 218.

¹¹⁵ "Het Nieuws Van Den Dag Voor Nederlandsch-Indie," March 1908, 6.

Tabel 3. 8 Jadwal Operasional Kereta Api Stasiun Rambipuji Dari Klakah-Rambipuji-Jember-Kalisat-Bondowoso Tahun 1928

Ket.	Nama Stasiun	Rangkaian Gerbong	Jam Operasional																	
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
D	Rambipuji	1-2-3-I				6.20		9.48							1.41		4.34			
		1-2-3 R							10.36											
		1-2-3 B																5.13		
		2-3-I										12.02							5.59	
B	Rambipuji	1-2-3-I				6.25		9.51							1.43		4.37			
		1-2-3 R							10.38											
		1-2-3 B																5.15		
		2-3-I										12.05							6.03	

(Sumber: *Officieele Reisgids Der Spoor-En Tramwegen En Aan-Sluitende Automobiendiensten Op Java En Madoera*, Hal.208-209)

Tabel 3. 9 Jadwal Operasional Kereta Api Stasiun Rambipuji Dari Bondowoso-Kalisat-Jember-Rambipuji-Klakah Tahun 1928

Ket.	Nama Stasiun	Rangkaian Gerbong	Jam Operasional																		
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
D	Rambipuji	1-2-3-I							11.20						3.10			6.21			
		1-2-3 R											2.26								
		1-2-3 B			7.33																
		2-3-I		5.18		8.19					12.57										
B	Rambipuji	1-2-3-I				8.22			11.22		1.00			3.13			6.27				
		1-2-3 R											2.28								
		1-2-3 B			7.35																
		2-3-I		6.02																	

(Sumber: *Officieele Reisgids Der Spoor-En Tramwegen En Aan-Sluitende Automobiendiensten Op Java En Madoera*, Hal.210-211)

Stasiun Rambipuji merupakan stasiun kereta api penghubung dengan kelas sedang yang menghubungkan dari arah lumajang ke stasiun Jember. Stasiun Rambipuji pada mulanya juga menggunakan lebar rel 600 mm untuk jalur operasional trem yang mengarah ke selatan yakni terhubung dengan halte trem Balung-Puger dan Balung-Ambulu. Jalur trem tersebut kemudian diganti pada tahun 1926 dengan lebar jalur 1.067 mm. Untuk jadwal operasional stasiun Rambipuji dari arah stasiun Klakah, terdapat delapan waktu pemberhentian. Pemberhentian paling awal yakni pada pukul 06.30 pagi dengan rangkaian gerbong 1-2-3-I, dan pemberhentian terakhir pada pukul 05.59 sore dengan rangkaian gerbong 2-3-I.

Jadwal operasional jalur sebaliknya yakni dari stasiun Bondowoso-Kalisat-Jember-Rambipuji-Klakah terdapat delapan waktu pemberangkatan dan pemberhentian. Pemberangkatan paling awal yakni pada pukul 06.02 pagi dan pemberangkatan terakhir pukul 06.24 sore. Jadwal pemberhentian paling awal dari stasiun Jember yakni pukul 05.18 pagi, dan pemberhentian terakhir pukul 06.21 sore. Sebagian besar layanan rangkaian gerbong yang beroperasi di stasiun Rambipuji adalah rangkaian gerbong 1-2-3-I dengan 9 waktu perjalanan. Untuk gerbong rangkaian 1-2-3-R, stasiun Rambipuji hanya menerima pemberhentian dari perjalanan stasiun Klakah dan Jember, begitupula dengan rangkaian gerbong 1-2-3-B.

Stasiun Rambipuji yang menyediakan layanan perjalanan menggunakan tram dengan jalur menuju ke wilayah Jember bagian selatan, terdapat sepuluh waktu pemberangkatan. Jalur yang dilalui dari stasiun Rambipuji-halte Rawatamtu-

halte Balung- halte Kasian Lor-halte Puger, dan halte Balung-halte Wuluhan-halte Ambulu.

Tabel 3. 10 Jadwa Operasional Stasiun Trem Rambipuji-Puger Tahun 1928

Ket	Nama Stasiun	Rangkaian Gerbong	Jam Operasional										
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
B	Rambipuji	2-3		4.2 2	6.3 1	8.36	9.39	11.0 0	12.1 7	1.3 0	2.5 7	4.1 5	
B	Rawatamtu			5.0 2	6.5 6	9.00	10.0 4	11.2 7	12.4 2	1.5 5	3.2 4	4.4 2	
D	Balung			5.1 8	7.2 7	9.31	10.3 5	11.5 8	1.13	2.2 6	3.5 5	5.1 3	
B	Balung			4.1 0	6.0 3	7.5 4	9.43		12.0 7	1.40	2.5 6	4.1 8	
B	Kasianlor			5.1 7	6.3 7	8.2 9	10.1 7		12.4 1	2.14	3.3 0	4.5 2	
D	Puger			5.4 7	7.1 6	8.5 9	10.4 7		1.11	2.44	4.0 0	5.2 2	

(Sumber: *Officieele Reisgids Der Spoor-En Tramwegen En Aan-Sluitende Automobiendiensten Op Java En Madoera*, Hal. 230)

Operasional trem dari stasiun Rambipuji hanya tersedia satu rangkaian gerbong saja yakni dengan kode 2-3. Dari stasiun Rambipuji, para penumpang trem dapat berhenti di halte-halte yang telah dipaparkan sesuai dengan jam pemberhentian. Jam operasional trem untuk jalur Rambipuji-Puger dan sebaliknya cukup padat. Hal itu dipengaruhi oleh kebutuhan masyarakat waktu itu yang melakukan mobiltas cukup banyak. Operasional trem dengan jalur ini hanya melayani perjalanan pagi, siang dan sore hari, tidak menyediakan pelayanan perjalanan malam.

Pemberangkatan trem dari stasiun Rambipuji paling awal pada pukul 04.22 pagi, dan pemberangkatan terakhir pukul 4.15 sore. Halte Balung juga melayani pemberangkatan, dengan pemberangkatan paling awal pada pukul 4.10. Apabila penumpang berangkat pukul 6.31 pagi dari rambipuji ke pugger dengan menggunakan transportasi trem, penumpang tersebut akan sampai pada pukul 08.59

pagi. Dengan jarak tersebut dapat ditempuh dengan waktu 2 jam 28 menit.

Tabel 3. 11 Jadwal Operasional dari Halte Puger-Stasiun Rambipuji Tahun 1928

Ke t.	Nama Stasiun	Rangkai an Gerbong	Jam Operasional										
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
B	Puger	2-3		4.4 4	6.0 4	7.58	9.44		12.0 8	1.4 2	2.5 9	4.2 0	
B	Kasianlor			5.1 2	6.3 6	8.30	10.1 6		12.4 0	2.1 5	3.3 1	4.5 2	
D	Balung			5.4 2	7.0 8	9.02	10.4 8		1.12	2.4 7	4.0 3	5.2 4	
B	Balung			4.4 8	6.2 1	7.4 0	9.32	10.5 4	12.1 0	1.21	2.5 2	4.0 9	
B	Rawatamtu			5.1 1	6.5 5	8.1 2	10.0 4	11.2 6	12.4 3	1.54	3.2 5	4.4 1	
D	Rambipuji			5.4 5	7.1 8	8.3 5	10.2 7	11.4 9	1.06	2.17	3.4 8	5.0 4	

Sumber: *Officieele Reisgids Der Spoor-En Tramwegen En Aan-Sluitende Automobiendiensten Op Java En Madoera*, Hal. 231

Jadwal operasional sebaliknya yakni dari halte Puger ke stasiun Rambipuji memiliki waktu operasional yang sama. Perbedaannya hanya terletak pada waktu pemberangkatan dan pemberhentian. Jalur trem ini hanya memiliki jalur tunggal atau satu jalur dalam satu waktu operasional. Artinya jalur Rambipuji-Puger dan sebaliknya didapat digunakan untuk dua operasional pemberangkatan. Halte Puger melayani delapan waktu pemberangkatan. Pemberangkatan paling awal pada pukul 04.44 pagi dari halte Puger dan pemberangkatan terakhir pukul 04.20. Rute perjalanan ini selain kebanyakan digunakan oleh penumpang atau angkutan penumpang, juga melawani sebagai angkutan barang. Tidak sedikit masyarakat memakai jasa ini untuk mempermudah dan mempercepat proses perdagangan dari wilayah Puger ke daerah lain dan sebaliknya. Rute ini memiliki dua stasiun halte persimpangan yakni halte dari Kasian Lor-Kencong-Klakah dan halte Balung-Wuluhan-Ambulu. Berikut tabel jadwal operasional dari kedua jalur tersebut:

Tabel 3. 12 Jadwal Operasional Halte Balung-Kencong-Klakah dan Perjalanan Sebaliknya Tahun 1928

Ket.	Nama Stasiun	Rangkaian Gerbong	Klakah-Kencong-Balung									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
B	Kencong	2-3-I	5.10	7.16		9.36	11.38	1.43	3.34		5.37	
D	Balung	2-3-I	6.33	8.24		10.46	12.50	2.50	4.42			
Ket.	Nama Stasiun	Rangkaian Gerbong	Balung-Kencong-Klakah									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
B	Balung	2-3-I			6.08	8.00		10.17	12.24		2.23	4.25
B	Kencong	2-3-I		6.13	7.39	9.34		11.50	1.41		3.43	5.40

Sumber: *Officieele Reidsids Der Spoor-En Tramwegen En Aan-Sluitende Automobiendiensten Op Java En Madoera*, Hal. 228-229

Tabel 3. 13 Jadwal Operasional Halte Balung-Wuluhan-Ambulu Tahun 1928

Ket.	Nama Stasiun	Rangkaian Gerbong	Balung-Ambulu Hal 230							
			1	2	3	4	5	6	7	8
B	Balung	2-3	4.51	6.28	8.10	9.40	10.56	12.10	3.00	4.16
B	Wuluhan		5.25	7.02	8.44	10.14	11.30	12.44	3.33	4.50
D	Ambulu		5.53	7.41	9.12	10.42	11.58	1.12	4.01	5.18
Ket.	Nama Stasiun	Rangkaian Gerbong	Ambulu-Balung Hal 231							
			1	2	3	4	5	6	7	8
B	Ambulu	2-3	4.52	6.31	8.15	9.41	10.56	12.13	1.39	4.21
B	Wuluhan		5.24	7.01	8.45	10.13	11.29	12.43	2.08	4.51
D	Balung		5.52	7.33	9.17	10.45	12.01	1.15	2.40	5.23

Sumber: *Officieele Reidsids Der Spoor-En Tramwegen En Aan-Sluitende Automobiendiensten Op Java En Madoera*, Hal. 230-231

Dalam operasional kereta api di Jember mengalami berbagai kendala yang terjadi, dikabarkan lewat koran kabar Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië banyak terjadi kasus pencopetan di stasiun-stasiun Jember. Pihak kereta api memberikan peringatan kepada para penumpang dengan menempelkan poster-poster dengan menggunakan tiga bahasa terkait maraknya kasus pencopetan, agar

penumpang terus waspada. Hal itu menghantarkan pihak perusahaan kereta api Jember melapor ke pihak pengamanan untuk melakukan tindakan atas peristiwa pencopetan tersebut.¹¹⁶

Pada tahun 1909 operasional kereta api di Jember sempat tidak teratur. Dalam suatu pemberangkatan perjalanan para penumpang di naikan ke gerbong barang. Beberapa penumpang yang ada didalamnya sudah membeli tiket gerbong kelas 2 dan kelas 3, akan tetapi malah naik gerbong barang. Hal itu terjadi karena operasional kereta api di beberapa stasiun di Jember belum cukup teratur sesuai dengan ketentuan yang telah ada. Kejadian itu menyebabkan protes dari para penumpang kepada pihak perusahaan Staatsspoorwegen di Jember. Selain itu kekacauan juga terjadi pada jam operasional yang tidak sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan.¹¹⁷

Operasional kereta api di *Afdeeling* Jember sempat mengalami protes dari masyarakat setempat. Masyarakat merasa bahwa operasional kereta api di Jember seringkali melewati waktu operasional yang telah ditentukan. Waktu pemberhentian molor hingga tiga puluh menit. Protes yang dilakukan oleh masyarakat menyebabkan Dewan Provinsi Besoeki mendesak pihak inspektur kereta api Jember untuk menangani permasalahan itu dan meminta pemberangkatan kereta api lebih dimajukan. Asisten Residen mendukung permintaan tersebut, karena hal itu juga bisa membantu sektor industri dan perdagangan. Mengingat

¹¹⁶ “Het Nieuws van Den Dag Voor Nederlandsch-Indië,” *NV Mij Tot Expl. van Dagbladen*, January 1910, 1, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010134932>.

¹¹⁷ “Het Nieuws Van Den Dag Voor Nederlandsch-Indie,” August 1909, 7, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010993968>.

sektor industri dan perdagangan berkembang pesat di wilayah tersebut.¹¹⁸

D. Transportasi Angkutan Barang di Jember Sebelum Adanya Jalur Kereta Api

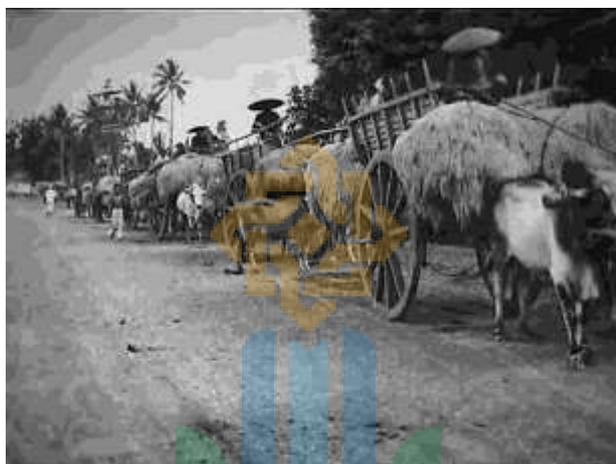
Proses produksi dan perdagangan sudah sejak lama dilakukan di wilayah Jember. Penduduk yang tinggal di wilayah Jember sudah melakukan proses produksi berupa pengelola tanah sebagai lahan pertanian sejak sebelum berdirinya perusahaan perkebunan. Hasil dari produksi tersebut, sebagian dijual kepada konsumen akan tetapi dalam jumlah kecil. Masuknya kolonial Belanda ke wilayah Jember, membawa perubahan besar pada sistem produksi dan perdagangan. Perubahan besar tersebut terjadi pada tahun 1852 yang ditandai dengan pembukaan lahan perkebunan dan berdirinya perusahaan NV. LMOD yang didirikan oleh George Birnie. Proses produksi secara besar-besaran yang kemudian mempengaruhi sistem perdagangan dalam jumlah yang besar pula.¹¹⁹

Dalam perdagangan, proses distribusi merupakan tahapan dimana barang atau hasil produksi disalurkan kepada konsumen. Untuk mempermudah dan mempercepat proses distribusi membutuhkan alat transportasi yang sesuai dengan barang atau hasil produksi yang diangkut. Sebelum jalur kereta api di bangun di Jember, hasil komoditas perkebunan didistribusikan dengan menggunakan transportasi tradisional yakni gerobak yang ditarik dengan hewan. Umumnya hewan yang dijadikan sebagai sumber tenaga dalam proses pengangkutan adalah Lembu. Pada mulanya, transportasi tradisional berupa gerobak yang ditarik dengan lembu

¹¹⁸ "Het Nieuws Van Den Dag Voor Nederlandsch-Indie," May 1910, 1, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010135007>.

¹¹⁹ Winarni et al., "Perkembangan Perkebunan Partikelir Di Jember 1850-an - 1930-An," 7.

hanya digunakan oleh pada perusahaan-perusahaan yang membutuhkan kapasitas angkutan dalam jumlah besar saja. Akan tetapi lambat laun, angkutan tersebut mulai banyak digunakan karena meningkatnya kebutuhan angkutan di wilayah Jember.¹²⁰



Gambar 3. 2 Gerobak di Tarik Dengan Satu Lembu

Sumber: Koleksi Nationaal Archief, 5841

<http://hdl.handle.net/10648/af04d924-d0b4-102d-bcf8-003048976d84>

Pada kurun tahun 1888 hingga 1902 di *afdeeling* Jember terdapat 61.866 sapi dan Kerbau dan 11.321 kuda. Sebagian sapi dan kerbau tersebut milik perusahaan yang membutuhkan proses distribusi menggunakan transportasi tradisional. Sebagian lainnya merupakan hewan ternak masyarakat setempat. Pada tahun-tahun tersebut transportasi sudah mulai banyak digunakan oleh semua kalangan, tidak hanya dari pihak perusahaan perkebunan saja, tetapi juga masyarakat juga. Model gerobak yang ditarik juga ada beberapa jenis. Hal itu dipengaruhi oleh kebutuhan pengangkutan barang. Untuk angkutan barang-barang yang memiliki bobot berat, membutuhkan dua lembu untuk menarik gerobak. Untuk barang-barang yang tidak terlalu berat, cukup menggunakan satu lembu

¹²⁰ Nawiyanto, *Terbentuknya Ekonomi Perkebunan Di Kawasan Jember*, 2018, 60.

untuk menarik gerobak.¹²¹

Barang yang diangkut di wilayah Jember sangat bermacam-macam, khususnya hasil komoditas perkebunan dan pertanian. Hal itu dipengaruhi oleh wilayah Jember sebagian besar memiliki tanah yang subur, sehingga hampir semua tanaman yang dibudidayakan akan tumbuh. Beberapa hasil komoditas antara lain; Tembakau, Kopi, Padi dan Beras, Karet, Tebu, dan Jagung. Dalam satu gerobak mampu mengangkut delapan pak tembakau dengan ongkos sebesar f 12,80. Penggunaan transportasi gerobak yang ditarik dengan lembu umumnya digunakan untuk proses pengangkutan dari tempat tanam yakni sawah atau ladang, ke tempat lain untuk diproses lebih lanjut. Itu terjadi untuk pengangkutan Padi, Tembakau, Kopi, Karet dan Tebu. Proses pengangkutan juga diperlukan untuk proses pendistribusian ke konsumen.¹²²



Gambar 3. 3 Gerobak Berisi tembakau Dari Perusahaan Soekowono Di angkut Ke Panaroekan Tahun 1893

Sumber: Foto Koleksi Het Geheugen [A108-1-31], Kerncollectie Fotografie, Museum Volkenkunde

<https://geheugen.delpher.nl/nl/geheugen/view?coll=ngvn&identifier=VKM01:A108-1-31>

¹²¹ F. Fokkens, *Onderzoek Naar De Verplichte Diensten Der Inlandsche Bevolking, Pertama* (Batavia: Jav. Boekh. en Drunkkerij, Rijswijk, 1902), 117, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB18A:049672000>.

¹²² Aprianto, "Dekolonisasi Perkebunan Di Jember Tahun 1930an-1960," 31.

Komoditas yang berasal dari wilayah Jember sebagian besar dijual ke pasar Internasional. Untuk sampai ke konsumen, barang dari Jember diangkut dengan gerobak yang ditarik menggunakan lembu ke pelabuhan Panarukan. Jalur yang dilalui ke arah utara yakni melewati jalan Bondowoso. Dalam satu kali perjalanan dari Jember hingga pelabuhan panarukan memakan waktu 2 hari. Perjalanan itu dapat ditempuh apabila kondisi jalan tidak berlumpur. Apabila musim penghujan, jalan-jalan menjadi berlumpur dan menyebabkan proses pendistribusian terhambat. Proses pendistribusian dapat ditempuh lebih dari 2.¹²³

Pada masa awal perintisan perkebunan di wilayah Jember, kondisi jalan-jalan di Jember cukup buruk. Sebagian besar, jalan-jalan terbentuk dari kebiasaan masyarakat yang sering melewati jalur tersebut. Ukuran lebar jalan nya juga tidak menentu, sehingga proses mobilitas di wilayah Jember cukup terhambat. Karena sebagian besar wilayah Jember belum sepenuhnya dikelola dengan baik, maka sebagian kondisinya masih berupa hutan. Untuk mengatasi permasalahan jalan yang dihadapi, pihak perusahaan NV. LMOD memutuskan untuk membangun jalan sepanjang 30-40 km. Jalan tersebut menghubungkan kantor pusat LMOD yang berada di pusat kota Jember dengan area perkebunan yang dikelola, antarlain; distrik Mayang, Gambirono, Wuluhan, Puger, dan Tanggul.¹²⁴

Wilayah Jember terus berkembang dengan berdirinya perusahaan-perusahaan baru di wilayah Jember. Berdirinya perusahaan baru tersebut dipengaruhi oleh kesuksesan George Birne, sehingga banyak mendatangkan

¹²³ Nawiyanto, *Terbentuknya Ekonomi Perkebunan Di Kawasan Jember*, 2018, 61.

¹²⁴ Nawiyanto, 59.

pengusaha asing ke wilayah Jember. Di Lain sisi, pemerintahan Hindia-Belanda sangat mendukung pembukaan lahan tersebut dengan diterapkannya Agrarische wet 1870. Secara tidak langsung, pengesahan undang-undang tersebut mempromosikan wilayah Jember kepada para pengusaha asing untuk membuka lahan perkebunan. Dengan begitu wilayah Jember terus berkembang dan mempengaruhi peningkatan kebutuhan transportasi angkutan barang. Masifnya pembukaan lahan dan berdirinya perusahaan perkebunan juga menghantarkan hasil produksi dari wilayah Jember ke pasar internasional.¹²⁵



¹²⁵ Afidah, "Perdagangan Tembakau Besuki Na-Oogst Di Jember 1958-1983," 42.

BAB VI

PERAN KERETA API SEBAGAI ANGKUTAN BARANG DI JEMBER TAHUN 1900-1940-AN

Pembangunan jalur kereta api di Jember merupakan jalur lanjutan dari Probolinggo-Klakah. Jalur kereta api dari Probolinggo-Klakah selesai dibangun pada tahun 1895. Kemudian pembangunan jalur kereta api dilanjutkan hingga ke Jember dengan rute Probolinggo-Klakah-Jember-Panarukan dan selesai pada tahun 1897. Pada dasarnya pembangunan jalur kereta api bertujuan untuk menghubungkan satu wilayah ke wilayah lain dan wilayah pedalaman ke kota-kota pelabuhan.¹²⁶ Pemerintah Hindia-Belanda dalam pengajuan pembangunan jalur kereta api memilih rute jalur dengan pola rute seperti itu. Begitu juga pembangunan jalur kereta api yang dilaksanakan di wilayah Jember. Rute jalur kereta api dari Jember langsung dihubungkan ke area Panarukan. Di Panarukan sendiri terdapat pelabuhan dagang yang menyediakan jasa pengiriman barang. Dengan demikian Jember yang memiliki hasil perkebunan melimpah di area pedalaman dapat terhubung dengan pelabuhan Panarukan.¹²⁷

Pada tahun 1907 Soer. HBL¹²⁸ (House Bill of Lading) memberikan tawaran kepada Landbouw en Nijverheid te Djember untuk pemerataan tarif angkutan menggunakan kereta api. Ini merupakan upaya untuk membuat patokan harga pengiriman barang dari perusahaan yang menggunakan jasa pengiriman barang

¹²⁶ Couvee, "Gedenkboek Der Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij," 14.

¹²⁷ Aprianto, "Dekolonisasi Perkebunan Di Jember Tahun 1930an-1960," 56.

¹²⁸ Adalah agen pengiriman barang yang mendokumentasikan rincian detail dari pengiriman ke penerima, termasuk deskripsi barang, jumlah dan informasi penting lainnya.

transportasi kereta api. Sebagian besar perusahaan perkebunan dan industri di Jember setuju dengan penawaran tersebut. Akan tetapi terdapat penentangan dari perusahaan perkebunan yang membudidayakan kakao. Penentangan yang dilakukan karena mengingat penyediaan layanan gerbong dari perusahaan kereta api di Jember belum mencapai proporsi yang dibutuhkan.¹²⁹

Pada tahun 1908 perkembangan mulai terlihat, khususnya di wilayah Rambipuji dan Jember. Perkembangan tersebut disebabkan dengan dibangunnya dan operasional kereta api jalur Klakah-Jember-Panarukan. Hubungan perkembangan suatu wilayah dengan operasional kereta api yakni meningkatnya sektor perdagangan. Proses distribusi sangat penting bagi pihak perusahaan yang melakukan proses produksi. Apabila pendistribusian semakin lancar, perputaran perusahaan akan semakin meningkat dan mempengaruhi pendapatan keuntungan perusahaan. Dan itu juga akan mempengaruhi tenaga produksi yakni penduduk sekitar yang dijadikan sebagai butuh pekerja.¹³⁰

A. Peraturan Perkeretaapian Angkutan Pada Masa Kolonial Belanda

Kereta Api dan trem sebagai jasa transportasi, melayani untuk angkutan penumpang dan barang. Operasional kereta api memiliki ketentuan peraturan yang termaktub di dalam peraturan perkeretaapian. Begitu pula dalam pelayanan kereta api sebagai angkutan barang, juga memiliki peraturan khusus yang harus dipenuhi.

¹²⁹ “Het Nieuws van Den Dag Voor Nederlandsch-Indië: Do Kronsok-Eekase,” *NV Mij Tot Expl. van Dagbladen*, August 1907, 2, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010135106>.

¹³⁰ “Het Nieuws van Den Dag Voor Nederlandsch-Indië: Spoorwegaanleg In Znipl Djember,” *NV Mij Tot Expl. van Dagbladen*, February 1908, 6, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010134807>.

Kereta api sebagai angkutan barang melayani dua jenis jasa, yakni angkutan barang dengan gerbong umum dan khusus. Dalam pelayanan angkutan barang umum, gerbong yang digunakan yakni gerbong bagasi. Untuk angkutan barang khusus yang menggunakan gerbong khusus biasanya digunakan untuk mengangkut barang atau benda yang memiliki sifat khusus untuk menjaga keamanan proses pengiriman.¹³¹

Peraturan perkeretaapian untuk angkutan barang didalamnya mengatur terkait tarif pengangkutan, persyaratan administrasi pengiriman, kewajiban-kewajiban dan larangan. Untuk pengangkutan barang dengan menggunakan gerbong bagasi, tarif dihitung berdasarkan berat barang yakni setiap 10 kg. Apabila barang lebih dari 10 kg, tarif akan dilipat gandakan tergantung berat dari barang yang akan di kirim.

Tabel 4. 1 Tarif Kereta Api Angkutan Barang Masa Kolonial Belanda Tahun 1901

No	Nama Stasiun		Tarif setiap 10 kg
	Asal	Tujuan	
1	Surabaya	Jember	f 51
2		Kalisat	f 53
3	Pamarukan	Jember	f 26
4		Kalisat	f 21

Sumber: *Spoor- & Tramgids Van Nederlandsch-Indie Voor 1901*, Hal. 45-46

Pengangkutan barang dengan spesifikasi khusus dianjurkan dengan menggunakan gerbong khusus. Hal itu dilakukan untuk keamanan proses pengiriman dan agar kondisi barang yang dikirim tidak rusak. Sebelum proses pengiriman, barang akan diperiksa oleh pihak perkeretaapian terkait spesifikasi

¹³¹ Andriansyah, *Manajemen Transportasi Dalam Kajian Dan Teori*, 25.

barang. Barang yang akan dikirim harus sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan, misalnya barang atau benda yang dikirim berupa minyak maka gerbong yang digunakan adalah gerbong tangki. Penggunaan gerbong yang digunakan harus sesuai dengan kebutuhan barang yang diangkut. Tarif yang berlaku tetap menggunakan tarif umum yang berlaku. Pengangkutan khusus menggunakan gerbong milik perusahaan sendiri, dan apabila proses pengiriman telah selesai dilakukan, maka pengembalian gerbong akan dilakukan secepat mungkin.¹³²

Ketentuan pengiriman tembakau dengan menggunakan gerbong khusus juga diatur dalam peraturan perkeretaapian. Perhitungan tarif yang digunakan dalam pengiriman barang ini sama dengan pengiriman barang umum. Hanya saja, dalam pengiriman tembakau memiliki kapasitas maksimal. Kapasitas maksimal pengiriman tembakau adalah 3200 kg setiap gerbong, batas maksimal tersebut berlaku di seluruh jalur kereta api di Jawa. Kecuali untuk jalur Klakah-Pasirian dan jalur Tulungagung-Kertosono-Jombang, yakni dengan batas maksimal muatan 2.900 kg.¹³³

Ketentuan tarif khusus lainnya adalah pengangkutan hewan unggas dengan menggunakan kereta api. Tarif angkutan setiap ekor per satu km adalah f 0,02 sen. Jika unggas dikirim dalam jumlah besar dan memerlukan lebih dari dua gerbong, maka biaya pengangkutan minimal f 2 per gerbong dan 6 sen per satu KM. Dalam proses pengangkutan dianjurkan terdapat satu penjaga didalam gerbong yang berisi unggas.¹³⁴

¹³² Staatspoorwegen En Tramwegen, *Staatspoorwegen Op Java Bepalingen Op Het Vervoer En Tariieven* (Batavia: Landsdrukkerij, 1910), 421.

¹³³ Staatspoorwegen En Tramwegen, 423.

¹³⁴ Staatspoorwegen En Tramwegen, 425.

Tarif khusus juga berlaku untuk muatan yang lebih dari 10 ton dengan jarak pengiriman 250 km atau lebih. Dalam proses pengiriman, tarif setiap satu km perjalanan adalah f 0,10. Total tarif adalah f 0,10 dikali total jarak km. Proses pengiriman harus sepenuhnya melewati jalur kereta api milik Staatsspoorwegen, atau tidak melewati jalur milik perusahaan lain. Pembayaran dilakukan di awal, yakni sebelum proses pengiriman. Apabila permintaan pengiriman menggunakan gerbong khusus, maka tarif angkutan akan naik sebesar 30%, kecuali pengiriman yang dilakukan oleh pemerintah.¹³⁵

B. Kereta Api Sebagai Moda Pendistribusian Komoditas Perkebunan

Keberadaan jalur kereta api Jember-Panarukan menyebabkan peningkatan produksi tembakau di Jember.¹³⁶ Dengan menggunakan transportasi kereta api arus perdagangan tembakau ke pasar global lebih cepat dan mudah. Jalur perdagangan tersebut sebagai awal diperkenalkannya tembakau Jember ke mata dunia.¹³⁷ Antara tahun 1896-1900 tembakau dari Jawa yang dijual ke pasar Belanda senilai f 74.000 termasuk tembakau Jember. Tembakau Jember mencapai pasar internasional yakni dikirim ke luar negeri untuk memenuhi pasar eropa. Pada tahun 1902 sebanyak 303.000 pakken dijual dan dikirim ke Belanda. Hampir sebagian besar hasil panen tanaman tembakau yang berasal dari Jember diekspor ke luar negeri. Jika dibandingkan dengan daerah lain, ekspor tembakau yang berasal dari wilayah Vorstenlanden sebanyak 88.000 pakken, Lumajang, Kediri, Banyumas, Kedu dan

¹³⁵ Staatsspoorwegen En Tramwegen, 429.

¹³⁶ Afidah, "Perdagangan Tembakau Besuki Na-Oogst Di Jember 1958-1983," 42.

¹³⁷ Fokkens, *Onderzoek Naar De Verplichte Diensten Der Inlandsche Bevolking*, 115.

Rembang yakni antara 3.000 hingga 12.000 pakken.¹³⁸

Tembakau-tembakau yang berasal dari *Afdeeling* Jember perlahan sangat diminati dikalangan orang-orang Eropa. Permintaan konsumen terus meningkat, hal itu juga mempengaruhi peningkatan proses perdagangan dari Jember ke pasar Eropa. Sehingga di *Afdeeling* Bondowoso dibangun gudang tembakau yang khusus akan di kirim ke pasar Eropa. Untuk mendapatkan hasil panen tembakau yang berkualitas, proses penanaman tembakau di Kalisat mencontoh metode tanam dari Amerika. Metode penanaman dengan cara, pada saat melakukan proses penanaman hingga panen di atas area lahan ditutupi dengan jaring-jaring. Metode itu sudah berhasil dilakukan di Amerika. Hal itu dilakukan untuk menghindari hama tembakau yang seringkali menyebabkan hasil panen tidak maksimal.¹³⁹

Pada tanggal 17 Juni 1903 tembakau yang berasal dari perusahaan Jelbuk menjadi tembakau yang terlelang dengan harga tertinggi yakni 40 sen. Untuk tembakau dari perusahaan lainya rata-rata hanya terjual di harga 30 sen-an. Untuk daun tembakau krosok dipatok harga 20 sen, harga-harga tersebut cukup memuaskan dan terbilang tinggi. Tembakau dari wilayah Jember dikirim ke pelabuhan Panarukan menggunakan kereta api angkutan barang. Pada mulanya stasiun kereta api yang melayani jasa pengiriman barang dengan gerbong khusus adalah stasiun Jember saja. Untuk meningkatkan pelayanan pengiriman barang, perusahaan kereta api Staatsspoorwegen Jember membuka pelayanan pengiriman barang menggunakan gerbong khusus di stasiun Rambipuji. Peningkatan pelayanan

¹³⁸ Sijthoff, *Uit Onzen Kolonien*, 714–15.

¹³⁹ “De Locomotief,” *De Groot, Kolff & Co*, October 1903, 5, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB23:001625025>.

tersebut akan menguntungkan pihak perusahaan kereta api dan perusahaan tembakau di wilayah Jember.¹⁴⁰ Dengan adanya aktivitas perdagangan tersebut kemudian berdampak kepada kondisi perekonomian daerah. Sehingga mengakibatkan kedua wilayah tersebut yakni Jember dan Panarukan menjadi wilayah paling sejahtera diantara wilayah lain di karesidenan Besuki.¹⁴¹

Kapasitas gerbong dalam layanan pengangkutan barang yang tersedia di perusahaan kereta api Staatsspoorwegen di Jember adalah satu gerbong kereta mempunyai kapasitas 72 hingga 75 pak Tembakau. Jika dibandingkan dengan pengangkutan menggunakan transportasi tradisional, dalam satu gerobak hanya memiliki kapasitas 7 sampai 8 pak saja. Perbedaan kapasitas yang cukup jauh. Dengan adanya kereta api di Jember yang menyediakan layanan angkutan barang, perusahaan-perusahaan yang beroperasi di Jember lebih memilih menggunakan kereta api dari pada transportasi barang. Selain memiliki kapasitas yang lebih besar, proses pengiriman juga lebih cepat. Proses pengiriman ke pelabuhan panarukan dengan menggunakan transportasi tradisional yakni gerobak yang ditarik oleh Lembu memakan waktu 2 hari. Sedangkan apabila menggunakan kereta api hanya memakan waktu 4 sampai 5 Jam saja.¹⁴²

Pada tahun 1928 HVA secara total telah memproduksi gula sebanyak 13.233 *pikul*. Total produksi gula tersebut berasal dari ketiga perusahaan HVA yakni yang berada di Jatiroto, Semboro dan Gunung Sari Kencong. Untuk gula yang diproduksi di Jatiroto dan Semboro sebagian dikirim ke Madura. Pengiriman tersebut

¹⁴⁰ “De Locomotief,” 2.

¹⁴¹ “De Locomotief,” *De Groot, Kolff & Co*, July 1903, 2, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB23:001623007>.

¹⁴² Nawiyanto, *Terbentuknya Ekonomi Perkebunan Di Kawasan Jember*, 2018, 62.

menggunakan transportasi kereta api ke arah pelabuhan Probolinggo. Kemudian untuk hasil produksi gula dari pabrik Semboro dikirim ke pelabuhan Panarukan dengan menggunakan transportasi kereta api. Untuk pengiriman gula ke arah pelabuhan Panarukan, gula tersebut akan dijual ke pasar Eropa. Hasil panen tebu dari perkebunan milik HVA, keseluruhannya diolah menjadi gula, dan tidak dijual keluar dengan mentah.¹⁴³

C. Kereta Api Sebagai Angkutan Produk Industri

Pertumbuhan sektor perekonomian di wilayah Jember, dapat dilihat dari berdirinya tempat-tempat produksi atau industri. Menurut I Made Sandi, industri merupakan tempat pengolahan dari bahan baku atau bahan mentah menjadi produk barang baru dalam jumlah besar.¹⁴⁴ Jenis-jenis industri yang berdiri dan beroperasi juga beraneka ragam, mulai dari industri pangan, sandang, bangunan, dan kerajinan. Bahan baku yang tidak tersedia di wilayah Jember, akan didatangkan dari wilayah luar. Perindustrian di wilayah Jember tidak sebesar seperti di kota-kota industri seperti Surabaya. Akan tetapi keberadaan industri di wilayah Jember dapat menyerap puluhan hingga ratusan tenaga kerja. Hasil dari proses produksi tersebut tidak hanya dijual di pasar lokal saja, bahkan hingga dikirim ke pasar internasional.¹⁴⁵

¹⁴³ *De Suiker Onderneming Djatiroto* (Handelsvereniging Amsterdam, 1909), 16.

¹⁴⁴ Foengsitanjoyo Trisantoso Julianto, "Analisis Pengaruh Jumlah Industri Besar Dan Upah Minimum Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Kota Surabaya," *Jurnal Ekonomi & Bisnis* 1, no. 2 (2016): 231.

¹⁴⁵ Retno Winarni and Lilik Slamet Raharsono, "Peran Ekonomi Etnis Cina Di Wilayah Eks Kota Administratif Jember Pada Zaman Orde Baru Dan Awal Reformasi," *Historia* 1, no. 1 (2018): 14.



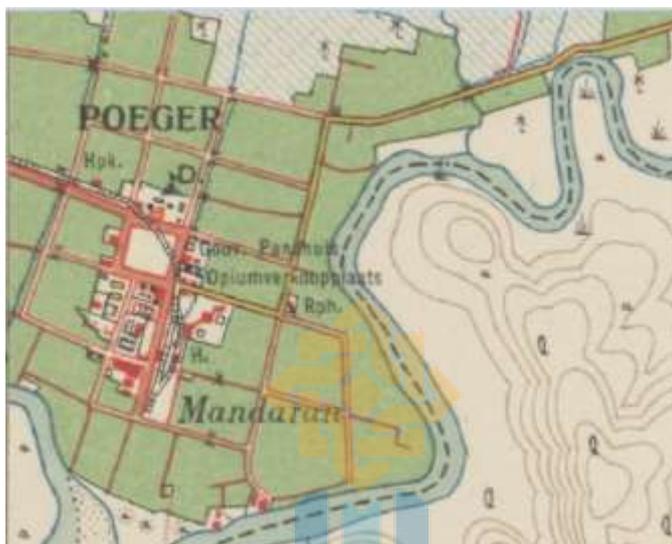
Gambar 4. 1 Pemandangan Udara dari Halaman Kereta Api dengan Penyimpanan Beras di Rambipoedji

Sumber: Koleksi KITLV MLD119_018, Luchtopname Van Een Spoorwegemplacement Met Rijstopslag In Rambipoedji, <http://hdl.handle.net/1887.1/item:745292>

Pada tahun 1900 beras yang dikirim menggunakan kereta api sebanyak 151.600 ton. Sebagian beras dikirim keluar negeri dan sebagian lainnya dikirim ke daerah-daerah di Jawa.¹⁴⁶ Di sepanjang jalur kereta api Klakah-Rambipuji-Jember terdapat beberapa gudang penggilingan beras. Beberapa gudang penggilingan tersebut berada di dekat stasiun Tanggul, Bangsalsari, Rambipuji, dan stasiun mangli. Gudang penggilingan padi merupakan tempat untuk mengolah padi menjadi beras. Pemilihan tempat gudang-gudang penggilingan beras di dekat stasiun agar proses pendistribusian ke konsumen lebih gampang.¹⁴⁷

¹⁴⁶ C. TH. Van Deventer, *Overzicht van Den Economischen Toestand Der Inlandsche Bevolking van Java En Madoera* (Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1904), 115.

¹⁴⁷ Lihat Gambar. Pemandangan udara dari halaman kereta api dengan penyimpanan beras di Rambipoedji



Gambar 4. 2 Peta Tahun 1926 Menunjukkan Terdapat Tempat Penjualan Opium di Puger

Sumber: Koleksi KITLV D G 34,73,
<http://hdl.handle.net/1887.1/item:815541>

Pembangunan jalur trem yang di wilayah Jember selatan salah satunya bertujuan untuk meningkatkan sektor perdagangan sehingga dapat mempengaruhi perkembangan di daerah selatan. Wilayah Jember selatan, khususnya Puger, opium menjadi salah satu barang dagang yang cukup laku. Untuk menjembatani proses perdagangan opium, keberadaan jalur trem dari stasiun Rambipuji-Balung-Puger dan Balung-Ambulu sangat membantu proses distribusi opium ke wilayah Jember bagian selatan.¹⁴⁸

Dengan dibukanya jalur trem ke wilayah Jember bagian selatan juga meningkatkan proses pendistribusian hasil pertanian. Sejak awal wilayah Jember selatan banyak dilirik oleh pengusaha asing Eropa, akan tetapi kendala yang dialami adalah minimnya akses proses pendistribusian. Keberadaan jalur trem tersebut

¹⁴⁸ “De Locomotief,” *De Groot, Kolff & Co*, February 1908, 2, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB23:001646128>.

menjadikan para pengusaha asing lebih optimis membuka lahan-lahan perkebunan di Jember selatan. Hasil dari komoditas tersebut didistribusikan dengan menggunakan tram. Pada dasarnya kapasitas yang dapat ditampung oleh rangkaian gerbong trem tidak sebesar rangkaian gerbong kereta api.¹⁴⁹



Gambar 4. 3 Peta Distribusi Garam Dari Madura ke Wilayah Jawa Timur

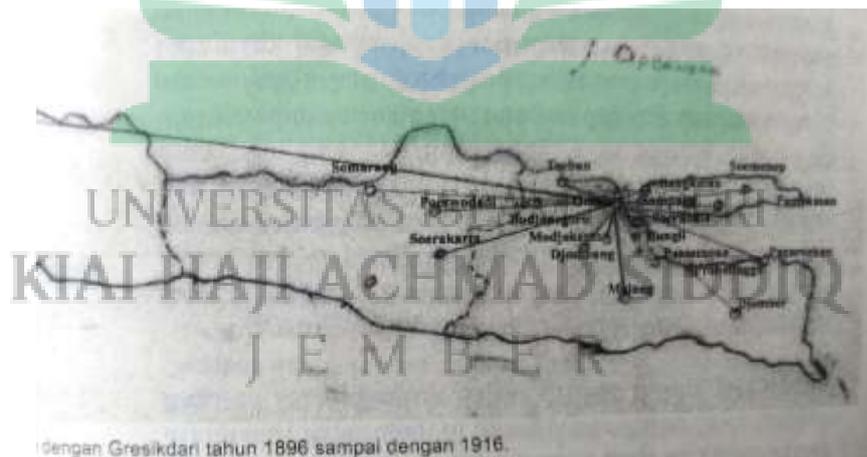
Den verkoop van zout in de provincie Oost Java,
<http://hdl.handle.net/1887.1/item:2011978>

Proses distribusi barang lainya berupa garam juga terjadi di wilayah Jember. Garam-garam yang beredar di wilayah Jember, merupakan garam hasil produksi dari tempat produksi garam yang ada di pulau Madura. Berdasarkan peta diatas, garam yang beredar di wilayah Kalisat, Jember, dan Rambipuji merupakan garam yang dikirim dari Sumenep. Garam dikirim dari Sumenep menggunakan kapal uap hingga ke pelabuhan Panarukan. Kemudian dari pelabuhan Panarukan, garam-garam tersebut angkut menggunakan kereta api untuk didistribusikan hingga ke wilayah Jember, Kalisat dan Rambipuji.¹⁵⁰

¹⁴⁹ “Het Nieuws van Den Dag Voor Nederlandsch-Indië: Spoorwegaanleg In Zniif Djember,” 6.

¹⁵⁰ Lihat Gambar. Peta Distribusi Garam dari Madura ke Wilayah Jawa Timur

Sedangkan untuk garam yang beredar di wilayah Jember bagian selatan dan barat seperti Tanggul, Balung, Puger dan Ambulu, merupakan garam yang berasal dari Sampang. Garam tersebut dikirim menggunakan kapal ke pelabuhan Probolinggo. Proses pendistribusian menggunakan transportasi kereta api. Penggunaan transportasi kereta api untuk proses distribusi, karena selain transportasi modern tersebut memang sudah tersedia untuk jalur hingga ke Jember, juga dapat memangkas waktu dan biaya pengiriman.¹⁵¹ Keberadaan jalur kereta api sebagai angkutan barang di wilayah Jember dapat menunjang kebutuhan-kebutuhan keseharian masyarakat Jember. Mulai dari barang-barang yang notabahnya langsung dikonsumsi atau bahan mentah/setengah jadi yang kemudian diolah menjadi produk baru.



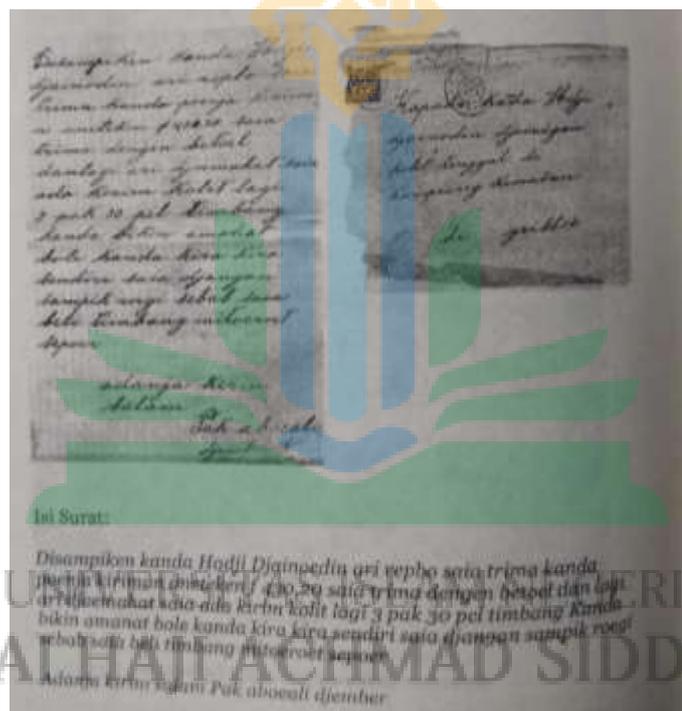
Gambar 4. 4 Peta Penjualan Kulit Dari Gresik

Sumber: Buku Kota Gresik 1896-1916, Hal.32

Salah satu industri di wilayah Jember yang membeli bahan baku atau mentah dari luar adalah usaha pembuatan tas, sepatu dan sabuk. Pembuatan produk-produk tersebut menggunakan bahan baku kulit kerbau dan sapi yang sudah di

¹⁵¹ Lihat Gambar. Peta Distribusi Garam dari Madura ke Wilayah Jawa Timur

samak. Para pengusaha pembuatan produk-produk tersebut mengimpor dari Gresik, yakni kepada perusahaan kulit samakan H. Oemar Akhmad. Selain wilayah Jember, terdapat beberapa wilayah yang juga membeli bahan baku kulit samakan dari Gresik, antara lain; Probolinggo, Panarukan, Pasuruhan dan Malang. Berdasarkan peta di atas menunjukkan bahwa, pengiriman kewilayah Jember sudah di mulai sejak 1896 hingga tahun 1916.¹⁵²



Gambar 4. 5 Surat balasan dari Pak Aboeali dari Jember Pada tahun 1905

Sumber: Buku Kota Gresik 1896-1916, Hal.126

Kendala jarak yang cukup jauh antara Jember-Gresik maka pemesanan kulit menggunakan pos surat. Kadangkala juga pihak perusahaan melakukan pemberitahuan kulit-kulit yang tersedia kepada tempat produksi kulit. Sebelum jalur kereta api terhubung hingga ke wilayah Jember, proses pengiriman

¹⁵² Oemar Zainuddin, *Kota Gresik 1896-1916* (Jakarta: Ruas, 2010), 55.

menggunakan cekar. Kemudian pada tahun 1905, mengingat jalur kereta api sudah terhubung dan beroperasi, maka pengiriman dilakukan dengan menggunakan transportasi kereta api. Pembayaran dilakukan apabila barang pesanan sudah diterima. Uang dikirim melalui pos sekaligus dilampirkan surat terkait kondisi kulit yang diterima. Surat di atas dikirim oleh pak Aboeali dari Jember. Ia menyebutkan membayar f430,20, dan memesan kulit sebanyak 2 pak 30 pcl.¹⁵³



Gambar 4. 6 Surat Balasan dari Pak Satarie Jember pada tahun 1911

Sumber: Buku Kota Gresik 1896-1916, Hal. 145

Selain dari pak Aboeali, pada tahun 1911 pak Satarie juga membeli kulit samakan dari Gresik. Ia menerima kulit dari H. Dajainoedin sebanyak 16 pcl. Dalam surat balasan pemberitahuan kondisi barang yang diterima, pak Satarie memesan kembali kulit mentah sebanyak 5 pak 21 pcl 205 kati. Di akhir surat, ia berharap kabar surat balasan apabila surat tersebut sudah diterima.¹⁵⁴

¹⁵³ Lihat Gambar. Surat balasan dari Pak Aboeali dari Jember Pada tahun 1905

¹⁵⁴ Lihat Gambar. Surat Balasan dari Pak Satarie Jember pada tahun 1911

Hasil produk industri yang ada di Jember lainnya adalah pengolahan tembakau menjadi cerutu. Pada tahun 1917 cerutu dari Jember dikirim ke Semarang menggunakan transportasi kereta api milik negara atau perusahaan *Staatsspoorwegen*. Cerutu yang dikirim antara lain cerutu Intermezzo, setiap pak berisi 50 potong dengan harga f 3, cerutu Ten Minutes setiap pak berisi 50 potong dengan harga f 3, cerutu Carry setiap pak berisi 50 potong dengan harga f 3,50, cerutu Havana Star setiap kotak berisi 50 potong dengan harga f4,50, cerutu Teresia setiap kotak berisi 50 dengan harga f 4, 50, cerutu Wings setiap kotak berisi 50 dengan harga f 4,50, cerutu Falco setiap kotak berisi 50 dengan harga f 4,50, cerutu Medina Bouquet setiap kotak berisi 25 dengan harga f 3,50, cerutu La Grandeza setiap kotak berisi 25 dengan harga f 3,50.¹⁵⁵

D. Kereta Api Sebagai Angkutan Barang-Barang Kebutuhan Masyarakat

Setelah jalur rel kereta api di bangun dan beroperasi di wilayah Jember, perlahan terlihat pertumbuhan wilayah kota. Pada tahun 1902 di sepanjang kanan kiri jalan sekitar alun-alun terlihat toko-toko milik orang-orang Eropa dan Cina. Di wilayah Rambipuji juga mulai terbentuk pusat-pusat perdagangan. Keberadaan toko-toko tersebut diperuntukan untuk memenuhi kebutuhan penduduk yang tinggal di Jember. Mulai dari kebutuhan sandang seperti pakaian, pangan yakni berupa warung-warung makan dan juga toko bahan baku untuk kebutuhan dapur, dan papan yakni kebutuhan akan tempat tinggal atau rumah.¹⁵⁶

Sebagian kebutuhan masyarakat yang tinggal di Jember terpenuhi dengan

¹⁵⁵ "De Locomotief," *De Groot, Kolff & Co*, 1917.

¹⁵⁶ "Het Vaderland," *M. Nijhoff*, October 1902, 02,

kondisi sumber daya yang ada. Misalnya, kebutuhan pangan dapat terpenuhi dengan adanya petani padi, daging yang didapat dari para peternak dan kebutuhan-kebutuhan lainnya. Akan tetapi terdapat pula kebutuhan masyarakat yang perlu didatangkan dari luar wilayah Jember sendiri. Misalnya kebutuhan sandang seperti baju, celana, dan sandal. Perlu untuk mendatangkan dari luar wilayah Jember. Hal itu dipengaruhi karena keterbatasan sumber daya dan tempat produksi.¹⁵⁷

Kebutuhan akan obat-obatan juga didatangkan dari luar wilayah Jember. Pada tahun 1908 obat-obatan dikirim ke wilayah Jember dengan menggunakan transportasi kereta api. Obat-obatan tersebut dijual melewati apotik didekat pusat kota Jember. Pengiriman ini dilakukan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat Jember yang terus bertumbuh setiap tahunnya. Hal itu tentu mempengaruhi peningkatan kebutuhan obat-obatan. Mengingat pada waktu itu di wilayah Jember sendiri belum ada tempat yang memproduksi obat.¹⁵⁸ Biaya yang dikeluarkan untuk pengiriman barang dari Surabaya ke Jember dengan menggunakan kereta api adalah f 51 sen setiap 10 kg.¹⁵⁹

E. Dampak Penggunaan Kereta Api Sebagai Angkutan Barang Terhadap Perekonomian di Jember Pada Masa Kolonial Belanda

Transportasi memiliki peran yang cukup penting untuk menunjang

<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB23:001456168>.

¹⁵⁷ Basundoro, "Pengaruh Modernisasi Transportasi Terhadap Pola Perkembangan Kota-Kota Di Karesidenan Banyumas," 25.

¹⁵⁸ "De Locomotief," *De Groot, Kolff & Co*, February 1908, 4, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB23:001646128>.

¹⁵⁹ Asperen van der Velde, *Spoor- En Tramgids van Nederlandsch-Indië Voor 1901* (Semarang: Semarang-Drukkerij en Boekhandel, 1901), 45.

kehidupan manusia, karena dapat membantu proses mobilitas manusia dan barang. Modernisasi transportasi dapat memberikan dampak yang cukup signifikan terhadap sektor ekonomi. Transportasi tradisional sebagai angkutan barang cenderung memiliki kapasitas angkut dan kecepatan yang terbatas. Misalnya cikar, yakni gerobak yang ditarik dengan memanfaatkan tenaga sapi atau kerbau untuk menarik. Pada prinsipnya transportasi modern dengan tenaga mesin memiliki kecepatan lebih, dibandingkan dengan tenaga sapi atau kerbau. Transportasi dalam konteks ini yakni kereta api, berperan sebagai urat nadi perekonomian daerah. Secara fungsi dapat mengangkut manusia dan barang. Apabila mobilitas sebagian besar menggunakan transportasi kereta api semakin banyak dan sering, maka dapat mempengaruhi adanya perkembangan ekonomi wilayah dan pada akhirnya dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat.¹⁶⁰

Afdeeling Jember mengalami peningkatan besar setelah beroperasinya jalur kereta api.¹⁶¹ Operasional kereta api menjadikan wilayah Jember semakin terbuka dengan daerah luar, sehingga mempengaruhi sektor perdagangan. Digambarkan oleh Salim dalam surat kabar *Het vaderland* pada tanggal 9 Oktober 1902. Wilayah yang sebelumnya sebagian besar merupakan hutan dan terdapat sebagian kecil lainnya pemukiman dan lahan pertanian. Berubah menjadi pemukiman rumah-rumah yang terbuat dari bata dan material lainnya, yang dulunya sangat sedikit terlihat. Toko-toko penduduk Eropa dan Cina semakin banyak ditemui di samping kanan kiri jalan kota. Selain itu toko apotek buka setiap hari, dimana orang dapat dilayani

¹⁶⁰ Dwiatmoko, "Peran Infrastruktur Perkeretaapian Bagi Pertumbuhan Ekonomi Wilayah," 90–91.

¹⁶¹ O. J. Reiderns Jr, *Aardrijkskunde van Nederlandsch-Indië Voor de Lagere School* (Batavia: Albrecht & Co, 1901), 66.

dengan cepat untuk pemenuhan kebutuhan kesehatan mereka. Populasi penduduk lokal semakin meningkat, sebagian besar merupakan masyarakat pindahan dari daerah luar. Penduduk Eropa juga semakin meningkat, hal itu menandakan bahwa banyak orang-orang yang menganggap wilayah Jember merupakan wilayah yang tepat untuk dijadikan sebagai tempat tinggal. Perkembangan wilayah Jember juga mempengaruhi meningkatnya harga kebutuhan sehari-hari. Hal itu dibuktikan dengan meningkatnya harga makanan menjadi 10 sen.¹⁶²

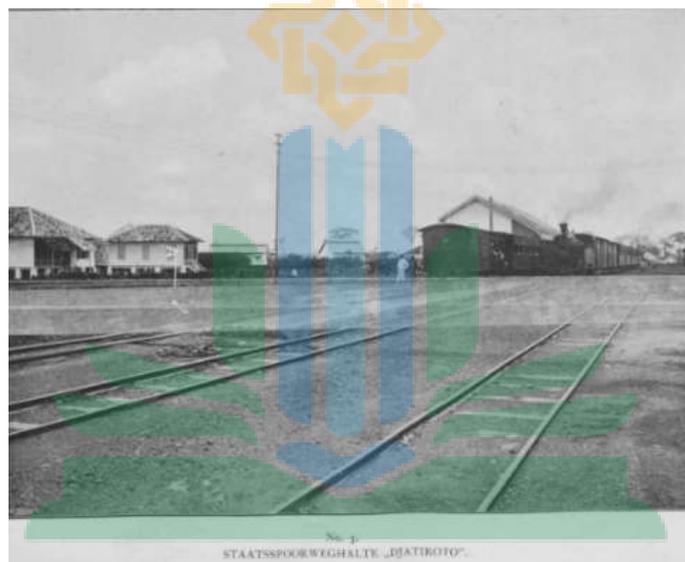
Modernisasi transportasi di Jember yang dilakukan oleh pemerintah Hindia-Belanda, menjadikan wilayah Jember berkembang pesat. Hal ini sesuai dengan pendapat H. Cooley mengutip dalam tesisnya Tri Chandra Aprianto “Dekolonisasi Perkebunan di Jember Tahun 1930an-1960-an”, pemerintah Hindia-Belanda memiliki kepentingan untuk mempermudah akses ke wilayah pedalaman dengan membangun sarana prasarana transportasi. Hal itu bertujuan untuk meningkatkan proses mobilitas manusia dan proses distribusi barang. Pertumbuhan wilayah Jember terlihat setelah operasional jalur kereta api dari Probolinggo hingga Panarukan. Operasional jalur kereta api dengan melewati wilayah Jember perlahan mempengaruhi proses migrasi masyarakat dari wilayah luar. Selain itu perkembangan sarana prasarana di wilayah Jember juga menarik minat pengusaha asing untuk membuka lahan perkebunan dan pabrik produksi.¹⁶³

Paska pembangunan jalur kereta api, terbilang banyak berdiri perusahaan-perusahaan perkebunan milik asing di Jember. Hal itu merupakan dampak dari pembangunan jalur kereta api di wilayah Jember. Para pengusaha asing melakukan

¹⁶² “Het Vaderland,” 9.

¹⁶³ Aprianto, “Dekolonisasi Perkebunan Di Jember Tahun 1930an-1960,” 55.

hak sewa tanah kepada pemerintah berupa hak erpacth ataupun hak opstal bukan semata-mata karena wilayah Jember memiliki lahan yang subur. Mereka juga mempertimbangkan sarana dan prasarana yang tersedia di wilayah tersebut untuk menunjang proses operasional perkebunan. Dengan adanya jalur kereta api di wilayah Jember, maka proses mobilitas perusahaan akan lebih mudah, terlebih dalam sektor distribusi.



Gambar 4. 7 Pabrik Gula Jatiroto dan Halte Stasiun Kereta Api Jatiroto

Sumber: De Suiker Onderneming Djatiroto (Handelsvereniging Amsterdam, 1909)

Setidaknya pada awal tahun 1900-an Handels Vereniging Amsterdam (HVA) mendirikan beberapa perusahaan perkebunan gula di Jember, yakni Pabrik Gula Jatiroto (1907), Pabrik Gula Semboro (1921), dan Pabrik (1928). Dari ketiga perusahaan milik HVA tersebut wilayah pabrik produksi gula dekat dengan stasiun kereta api. Pabrik gula Jatiroto berdekatan dengan halte stasiun kereta api Jatiroto, pabrik gula Semboro bersebelahan dengan halte stasiun Tanggul dan pabrik gula

Gunung Sari Kencong dekat dengan halte stasiun Kencong.

Selain perusahaan perkebunan dan pabrik gula, juga terdapat beberapa perusahaan perkebunan lainya yang berdiri di Jember pada periode tahun 1906-1910, yakni Aengsono (Java) Rubber Pantation, Limited (1909), Rubber Cultuur Maatschappij “Amsterdam” (1907), British Rubber Estates Of Java, Limited (Mei 1910), Djember Rubber Estates, Limited (Februari 1910), Rubber Cultuur Maatschappij “Godang” (Agustus 1909), The Java Rubber And Produce Company, Limited (Juli 1906), Java Rubber Plantation, Limited (Oktober 1907), Java United Plantations, Limited (Juli 1909), Kali Glagah (Java) Rubber And Produe Company, Limited (Maret 1910), Caoutchouc Cultuur Maatschappij “Kalitengah” (Maret 1910), Mrawan (Java) Rubber Plantation, Limited (Juni 1910) Nederlandsch-Indische Rubber En Koffie Cultuur Maatschappij (September 1910), Sumber Ajoe Rubber Estates, Limited (Juni 1910) dan The Tanggoel Rubber Estate, Limited (Februari 1910). Sebagian perusahaan-perusahaan tersebut, cenderung memiliki Pakses ke halte-halte stasiun kereta api tidak cukup jauh. pihak perusahaan perkebunan dan tempat produksi pada dasarnya memilih wilayah yang sudah memiliki sarana dan prasarana transportasi, yang dalam hal ini transportasi kereta api. Kepentingan pihak perusahaan adalah untuk mempermudah akses mobilitas manusia (para pekerja) dan proses pendistribusian barang kepada pasar yang lebih luas.

Tabel 4. 2 Perusahaan-Perusahaan Perkebunan di Jember yang Berdiri Pada Tahun 1906-1910

No	Nama Perusahaan	Tahun Berdiri	Alamat	Produksi
1	Aengsono (Java) Rubber Pantation, Limited	1909	Jawa Timur, Distrik Tanggul, Afdeling Jember, Karesidenan Besuki, Perkebunan ini dihubungkan oleh jalan kereta api sekitar 1 mil dengan stasiun kereta api Jatiroto	Karet Para, dan Kopi Robusta
2	Rubber Cultuur Maatshappij "Amsterdam"	1907	Beberapa mil dari stasiun kereta api Tanggul, distrik Tanggul, afdeling Jember, Karesidenan Besuki	Karet Hevea, Kopi Robusta, dan Kopi Liberia
3	British Rubber Estates Of Java, Limited	Mei 1910	Beberapa mil dari stasiun kereta api Sumber Baru, distrik Tanggul, Afdeling Jember, Karesidenan Besuki	Karet Ficus, Karet Hevea, dan Kopi Robusta
4	Djember Rubber Estates, Limited	Februari 1910	Sekitar 1 mil dari stasiun kereta api Jember, berada di lereng gunung Hyang, distrik Rambipuji, Afdeling Jember, Karesidenan Besuki	Karet Hevea, Kopi, The, dan Pala
5	Rubber Cultuur Maatshappij "Godang"	(Agustus 1909)	Sekitar 5 mil dari stasiun kereta api Tanggul, distrik Tanggul, afdeling Jember, karesidenan Besuki.	Karet Para, dan Kopi Robusta
6	The Java Rubber And Produce Company, Limited	(Juli 1906)	Distrik Mayang dan Tanggul, afdeling Jember, Karesidenan Besuki, sekitar 12 mil dari stasiun Kalisat menggunakan kereta api menuju ke pelabuhan Panarukan	Karet Para, Karet Castilloa, Kakao, Kopi Java dan Kopi Robusta

7	Java Rubber Plantation, Limited	(Oktober 1907)	Sekitar 8 mil dari stasiun kereta api Sempolan, distrik Mayang, afdeling Jember, karesidenan Besuki	Karet Castilloa, Karet Ficus, Kopi Robusta, Kakao, dan Lada
8	Java United Plantations, Limited	(Juli 1909)	Afdeling Jember, distrik Puger, Rambipuji, Mayang dan Bondowoso	Kopi Java, Kopi Robusta, Tembakau, dan Karet Ficus
9	Kali Glagah (Java) Rubber And Produe Company, Limited	(Maret 1910)	Sekitar 4 mil dari stasiun kereta api Sumber Baru, distrik Tanggul, afdeling Jember, Karesidenan besuki	Karet, Kopi Liberia, Kopi Robusta, dan Kelapa
10	Caoutchouc Cultuur Maatschappij "Kalitengah"	(Maret 1910)	Sekitar 6 mil dari stasiun kereta api Tanggul, distrik Tanggul, afdeling Jember, Karesidenan Besuki	Karet Ficus, dan Kopi Robusta
11	Mrawan (Java) Rubber Plantation, Limited	(Juni 1910)	Karesidenan Besuki, afdeling Jember, distrik Mayang, sekitar 14 mil dari stasiun kereta api Kalisat	Karet Ficus, Karet Castilloa, Kopi Robusta, Kopi Java dan Kopi Liberia
12	Nederlandsch-Indische Rubber En Koffie Cultuur Maatschappij	(September 1910)	Sekitar 22 mil dari stasiun kereta api Kalisat, distrik Mayang, afdeling Jember, karesidenan Besuki	Karet Para, Kopi Java, Kopi Liberia, Kopi Robusta, Kakao dan beberapa tanaman lainnya
13	Sumber Ajoe Rubber Estates, Limited	(Juni 1910)	Sekitar 5 mil dari stasiun kereta api Tanggul, distrik Tanggul, afdeling Jember, karesidenan Besuki.	Karet Para, Karet Hevea, Kopi Robusta dan Kakao
14	The Tanggoel Rubber Estate, Limited	(Februari 1910)	Karesidenan Besuki, afdeling Jember, distrik Tanggul, sekitar 6 mil dari stasiun kereta api Tanggul	Karet Para, Kopi Robusta dan Kopi Liberia

Sumber: *Rubber Companies In The Nderland East Indies*, Hal. 1-231

Pada kurun tahun 1920 hingga 1940-an terjadi lonjakan berdirinya usaha perindustrian di Jember. Keberadaan jalur kereta api di wilayah Jember cukup memberikan dampak. Akses pengiriman barang ke wilayah Jember semakin cepat dan mudah. Sehingga proses pengiriman bahan baku produksi dapat terpenuhi.

Seperti pabrik pembuatan tas, sepatu dan sabuk yang mengirim bahan baku kuli dari Gresik. Berikut industri-industri yang berdiri di Jember.

Tabel 4. 3 Daftar Industri-industri yang beroperasi di Jember pada tahun 1920-an-1941

No	Nama Industri atau Pemilik	Alamat	Bidang Industri/Produksi
1	Onderneming Kotta Blater	Ambulu	Tepung
2	Ang Swie Lian	Kasian, Balung, Jember	Penggilingan Padi
3	Djie Ting Hay, Kampoeng Tenaga	Jember	
4	N.V Handel Mij. Hap Hong	Ambulu	Penggilingan Padi
5	Hong An & Co.,	Balung Lor, Balung	Penggilingan Padi
6	S. Kaneko	Sumberjambe, Sukowono	Padi dan Penggilingan Padi
7	Kasian Lor	Kasian Lor dan Balung	Penggilingan Padi
8	Khwan Sin en Co.,	Kaliwates, Jember	Padi dan Penggilingan Padi
9	Khwee Ang en Co., Hoofdstraat	Kencong	Penggilingan Padi
10	Oen Hong Bie	Tegalsari, Ambulu	Penggilingan Padi
11	Rambigoendam	Rambigundam, Rambipuji	Penggilingan Padi
12	Redjoagoeng	Mangli, Jember	Penggilingan Padi
13	Siek Hong Tjioe	Balung Kulon, Balung	Penggilingan Padi
14	N.V Handel en Bouw Mij. Sie Lam Wan A.	Kalisat	Penggilingan Padi
15	N. V. Bouw Cultuur & Handel Mij. Siong Hoo	Balung	Padi dan Penggilingan Padi
16	Tan Liem Hoo, merk Bian Harp	Balung	Penggilingan Padi
17	Tjioe en Co.,	Balung Lor, Balung	Penggilingan Padi
18	Tjioe en Co.,	Rambipuji	Penggilingan Padi
19	Tjioe Sien Aan	Tanggul Kulon, Tanggul	Penggilingan Padi
20	Tjioe Sien Aan	Bangsalsari, Tanggul	Penggilingan Padi
21	Tjioe Sien Aan	Tanggul Wetan, Tanggul	Padi dan Penggilingan Padi
22	Tjioe Sien Hwie	Balung Lor, dan Wuluhan, Balung	Penggilingan Padi
23	N. V. Handel Mij. Hap Hong	Ambulu	Minyak Kelapa
24	Tjioe Concern	Kaliwining, Rambipuji	Minyak Kelapa

25	Ay Liem en Co.,	Birnieweg 140, Jember	Pengerajin Kayu atau Mebel
26	N.V. Technisch Advies en Handelsbureau bezaagd hout, kozijnhout	Draayer, Draayer's Park, Jember	Pengerajin Kayu atau Mebel
27	Conrutiewerkplaats & Machinale Hout bezaagd en sirappen zagerij Tan Tiauws Khay	Kauman Gg. 6 No. 1 Jember	Pengerajin Kayu atau Mebel
28	Electrische Snelpersdrukkerij, Presto", Ke-Boeken, Tijdschriften en	Patianstraat 102, Jagalan, Jember	Percetakan dan Penerbitan Buku dan Majalah
29	Onderneming Aengsono	Halte Jatiroto	Listrik
30	Onderneming Banjarsari	Bangsalsari, Jember	Listrik
31	Onderneming Bedadung	Balung	Listrik
32	N.V. Technisch Advies en Handelsbureau bezaagd hout, kozijnhout		Listrik
33	Onderneming Goenoengsari	Kencong	Listrik
34	Onderneming Godang	Darungan, Tanggul	Listrik
35	Onderneming Kalisanen	Jember	Listrik
36	Onderneming Kotta Blater	Ambulu	Listrik
37	Onderneming Renteng	Mangaran, Jember	Listrik
38	Onderneming Semboro	Tanggul	Listrik
39	Onderneming Silosanen	Tanggul	Listrik
40	Onderneming Soember Wadoeng	Karangharjo, Kalisat	Listrik
41	Onderneming Tanah Merah	Gelang, Jatiroto	Listrik
42	Onderneming Zeelandia	Patemon, Tanggul	Listrik
43	Onderneming Gondang	Darungan, Tanggul	Bengkel
44	N.V. Technisch Advies en Handelsbureau bezaagd hout, kozijnhout	Jember	Bengkel

Pembangunan jalur kereta api di Jember juga memiliki dampak yang cukup signifikan dalam perkembangan sektor pendistribusian barang. Keberadaan jalur kereta api di wilayah Jember yang terhubung hingga pelabuhan panarukan memicu peningkatan barang-barang yang diproduksi di Jember. Hasil panen tembakau asal Jember didistribusikan menggunakan kereta api ke pelabuhan Panarukan untuk di kirim kepasar global. Proses distribusi yang mulanya hanya wilayah lokal, semula merambah hingga ke pasar internasional.¹⁶⁴

Selain itu, Beras hasil panen dari Jember pada awalnya sebagian besar di jual untuk wilayah sekitar saja, kemudian di jual ke Surabaya. Beberapa daerah lainya juga mendistribusikan beras ke Surabaya seperti daerah, Kediri, Kertosono, Pasuruan, Lumajang, Tanggul, Jember, dan Banyuwangi. Beras-beras tersebut kemudian di jual ke pasar eropa. Total ekspor beras di Jawa pada tahun 1894 adalah 29.652 ton, pada tahun 1900: 37.411 ton, pada tahun 1905: 43.013 ton, pada tahun 1910: 52.032 ton, dan pada tahun 1912: 47.300 ton.¹⁶⁵

Keberadaan perusahaan perkebunan di wilayah Jember, secara tidak langsung juga membuka lapangan perkerjaan baru untuk masyarakat lokal maupun masyarakat dari luar Jember. Lapangan pekerjaan perusahaan perkebunan misalnya, buruh perkebunan dan buruh pabrik. Kemudian khususnya dalam sektor transportasi kereta api sebagai angkutan barang yakni buruh angkut barang.¹⁶⁶

Terbukanya lapangan pekerjaan terhadap masyarakat dapat menunjang kehidupan mereka di Jember. Dengan begitu masyarakat lokal mendapatkan

¹⁶⁴ Afidah, "Perdagangan Tembakau Besuki Na-Oogst Di Jember 1958-1983," 42.

¹⁶⁵ <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMUBL07:000002666:00056>

¹⁶⁶ John Ingleson, *Perkotaan, Masalah Sosial Dan Perburuhan Di Jawa Masa Kolonial* (Yogyakarta: Komunitas Bambu, 2013), 38–39.

penghasilan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari mereka. Dan penduduk yang berasal dari luar Jember mulai berdatangan dan tinggal. Perlahan wilayah Jember banyak pemukiman-pemukiman masyarakat. Hal itu juga kemudian mendorong pemerintahan Hindia-Belanda menaikkan status Afdeling Jember menjadi Regenschap, tepatnya pada 1 Januari 1927.¹⁶⁷



¹⁶⁷ Khosiatin Muyassaroh, "Tata Ruang Kawasan Kota Jember Tahun 1819-1929" (Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember, 2023), 26.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Pembangunan jalur kereta api di Jember yang dilakukan oleh pemerintahan Hindi-Belanda dimulai pada tahun 1893. Jalur kereta api tersebut merupakan rangkaian dari jalur Probolinggo-Klakah-Jember-Bondowoso-Panarukan dengan total panjang kurang lebih 221 km. Pada tahun 1987 pembangunan selesai dilakukan dan mulai beroperasi. Pada dasarnya tujuan pemerintah Hindia-Belanda membangun jalur kereta api tersebut untuk mempermudah akses mobilitas ke wilayah pedalaman karesidenan Besuki, salah satu nya wilayah Jember.

Pada awal abad ke-19 wilayah Jember terbilang cukup sepi dan belum banyak pemukiman-pemukiman penduduk. Dengan adanya pembukaan lahan perkebunan, perlahan wilayah Jember semakin terbuka. Munculnya arus migrasi masyarakat dari luar wilayah Jember menyebabkan wilayah Jember mulai terbentuk pemukiman-pemukiman masyarakat. Arus migrasi masyarakat merupakan akibat dari masifnya pembukaan lahan perkebunan yang dilakukan oleh pengusaha asing.

Keberadaan jalur kereta api di Jember juga mempunyai peran yang cukup besar terhadap perkembangan wilayah Jember. Kebutuhan transportasi angkutan barang untuk hasil komoditas perkebunan yang meningkat mendesak pemerintah untuk meningkatkan sarana transportasi baru. Dengan adanya jalur kereta api tersebut, permasalahan terkait proses distribusi mulai teratasi. Sebelum jalur kereta api di bangun, proses distribusi barang menggunakan transportasi tradisional, yakni berupa gerobak yang ditarik dengan sapi. Transportasi tradisional cenderung

memiliki kecepatan dan kapasitas angkut yang terbatas. Akibatnya proses pendistribusian kurang maksimal dan terkadang barang yang didistribusikan rusak. Selain itu, kereta api sebagai transportasi angkutan barang di Jember juga digunakan untuk mengangkut barang-barang kebutuhan masyarakat dari luar wilayah Jember, seperti obat-obatan, garam, dan daging.

Keberadaan jalur kereta api di Jember memiliki dampak yang cukup signifikan terhadap perekonomian wilayah Jember. Pada tahun 1900-an tepatnya setelah jalur kereta api tersebut di beoperasi, setidaknya terdapat 14 perusahaan perkebunan baru yang berdiri di Jember. Berdirinya perusahaan-perusahaan perkebunan baru di Jember juga mempengaruhi kebutuhan buruh perkebunan. Dengan begitu masyarakat Jember mendapatkan lapangan pekerjaan sebagai buruh perkebunan. Selain itu, keberadaan lapangan pekerjaan juga mempengaruhi arus migrasi penduduk dari luar wilayah Jember.

B. Saran

Penelitian tentang kereta api di Jember memang sudah banyak dilakukan dan tulisan ini menjadi salah satu dari itu. Penulis sangat menyadari akan kekurangan dari hasil penelitian, mulai dari proses pengumpulan sumber, proses kritik sumber, tahap interpretasi dan historiografi. Dengan begitu, penulis sangat berharap kepada para peneliti selanjutnya untuk menyempurkan tema tulisan ini khususnya kesejaraahan kereta api Jember.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip

“Staatsblad van Nederlands-Indisch No.13 Tanggal 31 Desember,” 1898.

“Staatsblad van Nederlandsch-Indie No. 21 Tanggal 23 Juni,” 1893.

“Staatsblad van Nederlandsch-Indische No. 459 Tanggal 18 Juli,” 1911.

Koran Belanda

“Bataviaasch Nieuwsblad.” November 1892.

“Bataviaasch Nieuwsblad.” July 1894.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:110619044>.

Br. Verhoeven. “De Tijd: Godsdienstig-Staatkundig Dagblad.” June 1893.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010385631>.

De Groot, Kolff & Co. “De Locomotief: Samarangsch Handels- En Advertentie-Blad.” December 1896. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010294493>.

De Groot, Kolff & Co. “De Locomotief.” July 1903.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB23:001623007>.

De Groot, Kolff & Co. “De Locomotief.” October 1903.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB23:001625025>.

De Groot, Kolff & Co. “De Locomotief.” February 1908.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB23:001646128>.

“Het Nieuws Van Den Dag Voor Nederlandsch-Indie.” May 1910.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010135007>.

“Het Nieuws Van Den Dag Voor Nederlandsch-Indie.” March 1908.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010134818>.

“Het Nieuws Van Den Dag Voor Nederlandsch-Indie.” August 1909.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010993968>.

J.R. de Vries & Co. “De Preanger-Bode.” August 1924.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB08:000142752>.

J.R. de Vries & Co. “De Preanger-Bode.” May 1904.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB08:000125707>.

- “Java-Bode : Nieuws, Handels- En Advertentieblad Voor Nederlandsch-Indie.”
January 1892. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010504831>.
- Kolff & Co.* “Soerabaijasch Handelsblad.” October 1893.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011138259>.
- L.E. Bosch & Zoon.* “Utrechtsch Provinciaal En Stedelijk Dagblad.” November
1892. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMUTRA04:253149150>.
- M. Nijhoff.* “Het Vaderland.” October 1902.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB23:001456168>.
- Nijgh.* “Nieuwe Rotterdamsche Courant.” October 1924.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010027481>.
- NV Mij tot Expl. van Dagbladen.* “Het Nieuws van Den Dag Voor Nederlandsch-
Indië: Do Kronsok-Eekase.” August 1907.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010135106>.
- NV Mij tot Expl. van Dagbladen.* “Het Nieuws van Den Dag Voor Nederlandsch-
Indië: Spoorwegaanleg In Znifl Djember.” February 1908.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010134807>.
- NV Mij tot Expl. van Dagbladen.* “Het Nieuws van Den Dag Voor Nederlandsch-
Indië.” January 1910. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010134932>.
- P. den Hengst en Zoon.* “Algemeen Handelsblad.” November 1892.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010147808>.
- P. den Hengst en Zoon.* “Algemeen Handelsblad.” January 1897.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010126665>.
- P.E. van Staden en Zoon.* “Dagblad van Zuidholland En ’s Gravenhage.” June 1898.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB19:000903075>.
- “Soerabaijasch Handelsblad.” August 1893.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011138259>.
- “Utrechtsch Provinciaal En Stedelijk Dagblad.” June 1894.

Buku

- Abdurrahman, Dudung. *Metode Penelitian Sejarah*. Yogyakarta: Kurnia Kalam Semesta, 2003.
- Afidah, Dahimatul. “Perdagangan Tembakau Besuki Na-Oogst Di Jember (1958-1983).” Universitas Airlangga, 2015.

- Andriansyah. *Manajemen Transportasi Dalam Kajian Dan Teori*. Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Maestopo Beragama, 2015.
- Aprianto, Tri Chandra. "Dekolonisasi Perkebunan Di Jember Tahun 1930an-1960." Universitas Indonesia, 2011.
- . *Perjuangan Landreform Masyarakat Perkebunan Partisipasi Politik, Klaim, Dan Konflik Agraria Di Jember*. Yogyakarta: STPN Press, 2016.
- Aunurrofiq, Fatih, Sumarjono, Kayan Swastika, Mohammad Na'im, and Riza Afita Surya. "No Title." In *IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science*. Jember: IOP, 2020.
- Baggio, Yoseph. "Jalur Kereta Api Kalisat-Panarukan (1897-2004)." Universitas Negeri Malang, 2017.
- Basundoro, Purnawan. "Pengaruh Modernisasi Transportasi Terhadap Pola Perkembangan Kota-Kota Di Karesidenan Banyumas." Surabaya, 2000.
- "Bataviaasch Nieuwsblad." November 1892.
- "Bataviaasch Nieuwsblad." July 1894.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:110619044>.
- Br. Verhoeven. "De Tijd: Godsdienstig-Staatkundig Dagblad." June 1893.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010385631>.
- Couvee, M. M. "Gedenkboek Der Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij." Gravenhage: Kon. Ned. Boek- En Kunsthandel, 1907.
- Cultuur-Adresboek Voor Nederlandsch-Indië 1937*. Bandoeng: Brinkman's Advertentiebureau, n.d.
- De Groot, Kolff & Co.* "De Locomotief: Samarangsch Handels- En Advertentie-Blad." December 1896. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010294493>.
- De Groot, Kolff & Co.* "De Locomotief." July 1903.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB23:001623007>.
- De Groot, Kolff & Co.* "De Locomotief." October 1903.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB23:001625025>.
- De Groot, Kolff & Co.* "De Locomotief." February 1908.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB23:001646128>.
- De Groot, Kolff & Co.* "De Locomotief." February 1908.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB23:001646128>.

- De Groot, Kolff & Co.* “De Locomotief.” 1917.
- De Suiker Onderneming Djatiroto.* Handelsvereniging Amsterdam, 1909.
- Departement van Economische Zaken (Nederlandsch-Indië). *Volkstelling 1930: Deel Iii Inheemsche Bevolking Census of 1930 in Van Oost-Java*, 1934.
- Deventer, C. TH. Van. *Overzicht van Den Economischen Toestand Der Inlandsche Bevolking van Java En Madoera.* Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1904.
- Dwiatmoko, Hermanto. “Peran Infrastruktur Perkeretaapian Bagi Pertumbuhan Ekonomi Wilayah.” *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas* 3, no. 2 (2019).
- Fokkens, F. *Onderzoek Naar De Verplichte Diensten Der Inlandsche Bevolking. Pertama.* Batavia: Jav. Boekh. en Drunkkerij, Rijswijk, 1902. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB18A:049672000>.
- Hafid, Jos. *Perlawanan Petani: Kasus Tanah Jenggawah.* Jakarta: Latin, 2001.
- Hart, H. M. J. *Adresboek Van De Voornaamste Bedrijfstukken Der Nederlandsch-Indische Nijverheid.* Batavia: N.V. G. Kolff & Co. Batavia Centrum, 1941.
- Hermawan, Iwan. “Kereta Api: Kuasa Ekonomi Masa Kolonial Belanda.” In *Seminar Arkeologi*, 87–94. Bandung: Balai Arkeologi Jawa Barat, 2018.
- “Het Nieuws Van Den Dag Voor Nederlandsch-Indie.” May 1910. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010135007>.
- “Het Nieuws Van Den Dag Voor Nederlandsch-Indie.” March 1908. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010134818>.
- “Het Nieuws Van Den Dag Voor Nederlandsch-Indie.” August 1909. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010993968>.
- Ingleson, John. *Perkotaan, Masalah Sosial Dan Perburuhan Di Jawa Masa Kolonial.* Yogyakarta: Komunitas Bambu, 2013.
- J.R. de Vries & Co.* “De Preanger-Bode.” August 1924. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB08:000142752>.
- J.R. de Vries & Co.* “De Preanger-Bode.” May 1904. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB08:000125707>.
- “Java-Bode: Nieuws, Handels- En Advertentieblad Voor Nederlandsch-Indie.” January 1892. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010504831>.
- Jellema, Ruurd Auke. *Nederlandsch-Indische Spoorwegpolitiek.* Gravenhage: L.

- Gerretsen, 1929.
- Jr, O. J. Reiderns. *Aardrijkskunde van Nederlandsch-Indië Voor de Lagere School*. Batavia: Albrecht & Co, 1901.
- Junghuhn, Frans. *JAVA: Zijne Gedaante, Zijn Plantentooi En Inwendige Bouw*. Amsterdam: Mieling, 1853.
- Kartodirdjo, Sartono. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru 1500-1900*. Jakarta: PT GRAMEDIA PUSTAKA UTAMA JAKARTA, 1987.
- Kolff & Co. "Soerabaijasch Handelsblad." October 1893. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011138259>.
- Kuntowijoyo. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana, 2018.
- L.E. Bosch & Zoon. "Utrechtsch Provinciaal En Stedelijk Dagblad." November 1892. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMUTRA04:253149150>.
- Lasmiyati. "Trasnsportasi Kereta Api Di Jawa Barat Abad Ke-19 (Bogor-Sukabumi-Bandung)." *Patanjala* 9, no. 2 (2017).
- M. Nijhoff. "Het Vaderland." October 1902. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB23:001456168>.
- Muyassaroh, Khosiatin. "Tata Ruang Kawasan Kota Jember Tahun 1819-1929." Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember, 2023.
- Muyassyaroh, Khosiatin. "Tata Ruang Kawasan Kota Jember Tahun 1819-1929." *Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Shiddiq Jember*, 2023, 1–99.
- Nawiyanto. *Terbentuknya Ekonomi Perkebunan Di Kawasan Jember*. Yogyakarta: LaksBang, 2018.
- "Nederlandsch-Indie, Staatsblad No.201," 1878.
- Negarakertagama. "Nagarakertagama." *Ancient Javanese Transcript 1662* (2018): 1–161.
- Nijgh. "Nieuwe Rotterdamsche Courant." October 1924. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010027481>.
- Nur, Nur Khaerat, Parea Rusan Rangan, and Mahyuddin. *Sistem Transportasi*. Medan: Yayasan Kita Menulis, 2021.
- Nuriansyah, Jati Saputra, Intan Aninditya, Moh. Yopi Putra Ramadhani, Hastrida Firdaus Iva, and Rizqy Syahrul Romadhon. "Dari Besuki Ke Bondowoso: Perkembangan Kawasan Frontier Terakhir Di Jawa 1800-1930."

- Historiography* 2, no. 4 (2022): 472.
<https://doi.org/10.17977/um081v2i42022p472-486>.
- NV Mij tot Expl. van Dagbladen*. “Het Nieuws van Den Dag Voor Nederlandsch-Indië: Do Kronsok-Eekase.” August 1907.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010135106>.
- NV Mij tot Expl. van Dagbladen*. “Het Nieuws van Den Dag Voor Nederlandsch-Indië: Spoorwegaanleg In Znifl Djember.” February 1908.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010134807>.
- NV Mij tot Expl. van Dagbladen*. “Het Nieuws van Den Dag Voor Nederlandsch-Indië.” January 1910. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010134932>.
- P. den Hengst en Zoon*. “Algemeen Handelsblad.” November 1892.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010147808>.
- P. den Hengst en Zoon*. “Algemeen Handelsblad.” January 1897.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010126665>.
- P.E. van Staden en Zoon*. “Dagblad van Zuidholland En 's Gravenhage.” June 1898.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB19:000903075>.
- Permana, Ramadoni Wahyu Kanda. “Penghubung Sosial Ekonomi Pelabuhan Pedalaman Pojok Timur Jawa (Java Oosthoek): Jalur Kereta Api Probolinggo-Jember 1893-1929.” Universitas Indonesia, 2017.
- Pranoto, Edy. “Jalur Trem Rambipuji-Balung-Puger: Penghubung Sosial Ekonomi Masyarakat Di Kabupaten Jember 1913-1930.” Universitas Jember, 2019.
- Pranoto, Edy, Chandra Aprianto, and I G Krisnadi. “Jalur Trem Rambipuji-Balung-Puger: Penghubung Sosial Ekonomi Masyarakat Di Kabupaten Jember Tahun 1913-1930.” *Historia* 2, no. 2 (2020): Hal 16-24.
- Ratnawati, Yusi. “Perkembangan Perkeretaapian Pada Masa Kolonial Di Semarang Tahun 1867-1901.” *Journal of Indonesian History* 3, no. 2 (2015): 65–69.
- Ricklefs, M. M. *Sejarah Indonesia Modern, 1200-2004*. Jakarta: Serambi, 2007.
- Rudito, Bambang, Daud Aris Tanudirdjo, Didik Pradjoko, Mundardjito, and Mukhlis Paeni. *Sejarah Kebudayaan Indonesia Sistem Teknologi*. 1st ed. Jakarta: PT Raja Grafindo, 2009.
- Rumi, Jalaluddin. *Fihi Ma Fihi*. Yogyakarta: Forum, 2014.
- S.A. Reitsma. *Korte Geschiedenis Der Nederlandsch Indische Spoor En Tramwegen*. Weltevreden: G. Kolff & Co, 1928.

- Setiawan, Nanang. "Probolinggo Stoomtram Maatschappij: Modernisasi Transportasi Publik Di Kota Probolinggo Tahun 1894-1930." *Pangadereng* 8, no. 2 (2022). <https://doi.org/10.36869/pjhpish.v8i2.252>.
- Sidiq, Jakfar. "Pembangunan Transportasi Kereta Api Jember-Panarukan Tahun 1893-1947." Universitas Jember, 2013.
- Sijthoff, A W. *Uit Onzen Kolonien*. Leiden: Centrale Bibliotheek Kon. Inst, Tropen Amsterdam, 1903.
- "Soerabaijasch Handelsblad." August 1893. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011138259>.
- "Staatsblad van Nederlands-Indisch No.13 Tanggal 31 Desember," 1898.
- "Staatsblad van Nederlandsch-Indie No. 21 Tanggal 23 Juni," 1893.
- "Staatsblad van Nederlandsch-Indische No. 459 Tanggal 18 Juli," 1911.
- Staatspoorwegen En Tramwegen. *Staatsspoorwegen Op Java Bepalingen Op Het Vervoer En Tarieven*. Batavia: Landsdrukkerij, 1910.
- Staatsspoor En Tramwegen In Nederlandsch Indie 1875-1925*. Weltevreden: Topografische Inrichting, 1925.
- Sugihartati, Rahma. *Budaya Populer Dan Subkultur Anak Muda: Antara Resistensi Dan Hegemoni Di Era Digital*. Surabaya: Airlangga Universitu Press, 2017.
- Suparmono. *Pengantar Ekonomi Makro*. Yogyakarta: UUP Sekolah Tinggi Ilmu Manajemen YKPN, 2018.
- Suryanto, Mikael Hang. *Sistem Operasional Manajemen Distribusi*. Jakarta: Pt Gramedia, 2015.
- Tramwegen, Staatsspoor- en, and Pasticuliere Spoor- en Tramweg-Maatschappijen. *Officieele Reisgids Der Spoor-En Tramwegen En Aan-Sluitende Automobiendiensten Op Java En Madoera*. Weltevreden: Staatsspoorwegen- en Tramwegen, 1928.
- Trisantoso Julianto, Foengsitanjoyo. "Analisis Pengaruh Jumlah Industri Besar Dan Upah Minimum Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Kota Surabaya." *Jurnal Ekonomi & Bisnis* 1, no. 2 (2016): 229–56.
- Tundjung. "Budi Daya Tanaman Tembakau Di Karesidenan Besuki Pada Masa Pemerintahan Penjajahan Belanda." Universitas Indonesia, 1988.
- "Utrechtsch Provinciaal En Stedelijk Dagblad." June 1894.

Velde, Asperen van der. *Spoor- En Tramgids van Nederlandsch-Indië Voor 1901*. Semarang: Semarang-Drukkerij en Boekhandel, 1901.

Willemsen, H. E. B. *Wegen En VervoerMiddelen Voor Brieven In Nederlandsch-Indie*. Weltevreden: Boekhandel, Visser & Co, 1906.

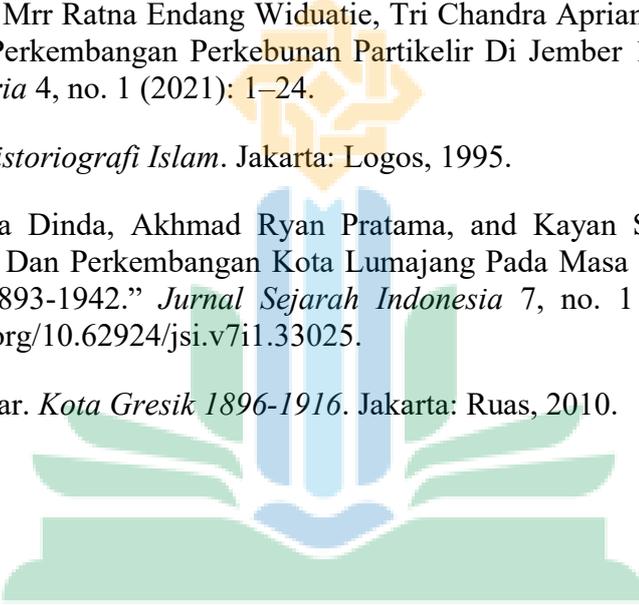
Winarni, Retno, and Lilik Slamet Raharsono. "Peran Ekonomi Etnis Cina Di Wilayah Eks Kota Administratif Jember Pada Zaman Orde Baru Dan Awal Reformasi." *Historia* 1, no. 1 (2018): 1–23.

Winarni, Retno, Mrr Ratna Endang Widuatie, Tri Chandra Aprianto, and Nurhadi Sasmita. "Perkembangan Perkebunan Partikelir Di Jember 1850-an - 1930-An." *Historia* 4, no. 1 (2021): 1–24.

Yatim, Badri. *Historiografi Islam*. Jakarta: Logos, 1995.

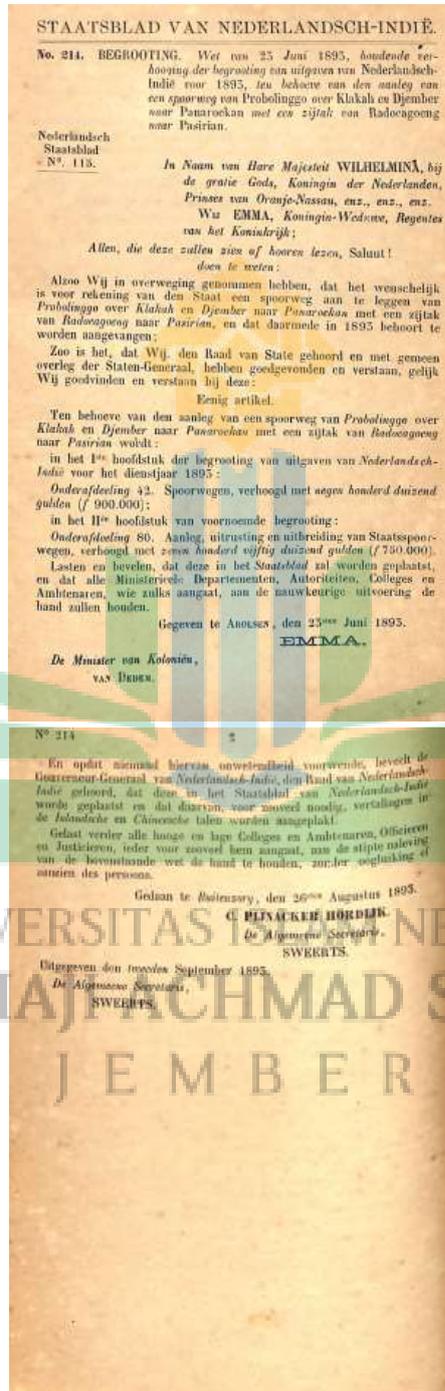
Yuniarta, Aldilla Dinda, Akhmad Ryan Pratama, and Kayan Swastika. "Jalur Kereta Api Dan Perkembangan Kota Lumajang Pada Masa Kolonial Hindia Belanda, 1893-1942." *Jurnal Sejarah Indonesia* 7, no. 1 (2024): 10–30. <https://doi.org/10.62924/jsi.v7i1.33025>.

Zainuddin, Oemar. *Kota Gresik 1896-1916*. Jakarta: Ruas, 2010.



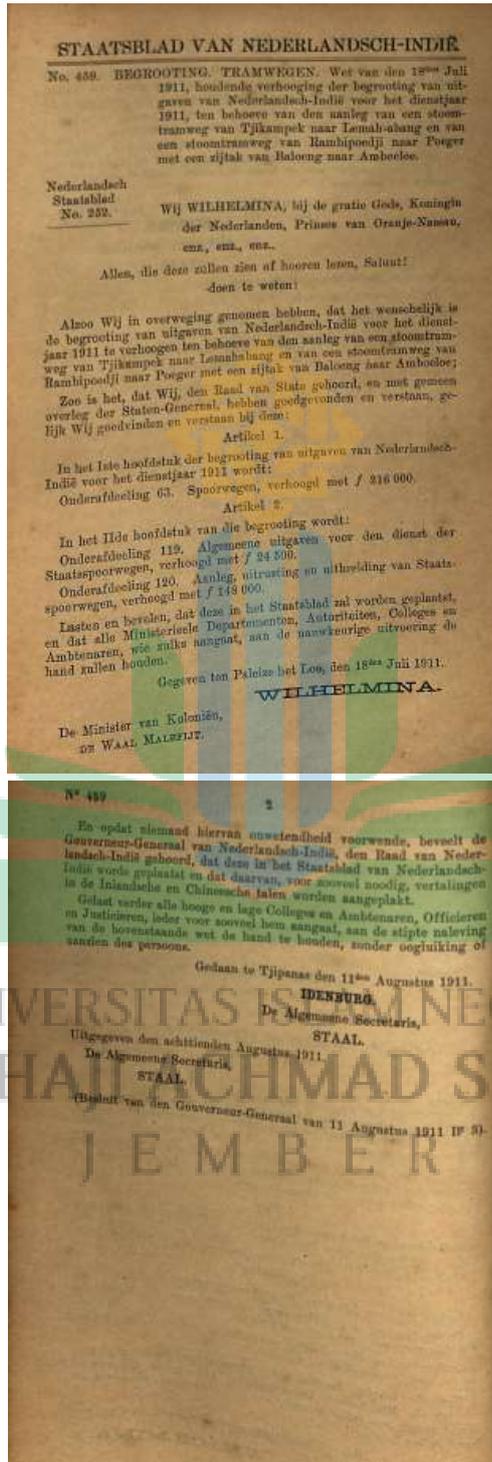
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
J E M B E R

LAMPIRAN



Gambar. Lampiran *Staatsblad van Nederlands-Indie*, No. 214 Tahun 1893, berisi tentang pembangunan jalur kereta api dengan jalur Probolinggo-Klakah-Jember-Panarukan.

Sumber: *Staatsblad van Nederlands-Indie*, No. 214 Tahun 1893



Gambar. Lampiran *Staatsblad van Nederlands-Indie*, No. 459 Tahun 1911, berisi tentang pembangunan jalur sekunder trem dengan lintasan Rambipuji-Balung-Puger, Balung-Wuluhan-Ambulu

Sumber: *Staatsblad van Nederlands-Indie*, No. 459 Tahun 1911



Gambar. Kereta kelas 1 dan 2 dari luar

Sumber: Staatsspoor en Tramwegen in Nederlandsh Indie 1875-1925

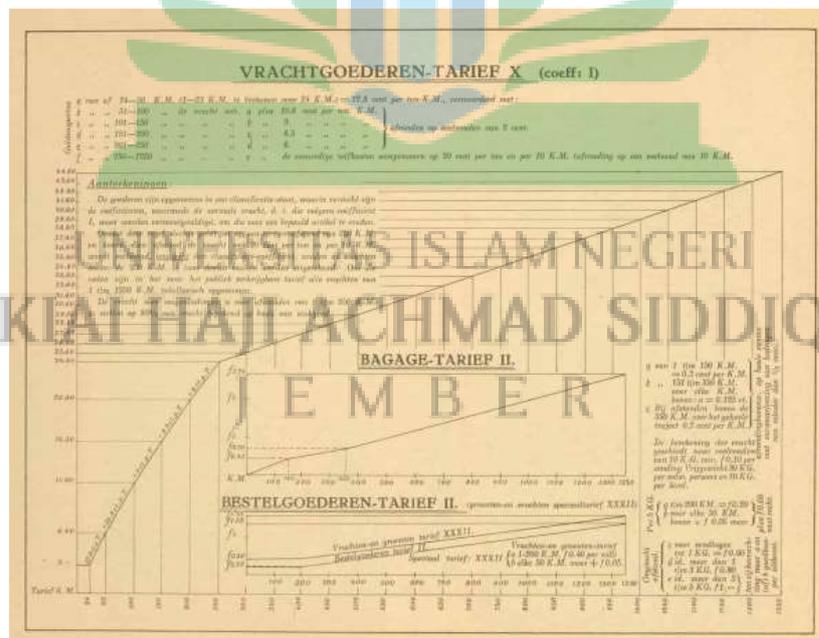


Gambar. Gerbong Restoran

Sumber: Staatsspoor en Tramwegen in Nederlandsh Indie 1875-1925



Gambar. Gerbong kelas 1 dan 2 dari dalam
 Sumber: *Staatspoor en Tramwegen in Nederlandsh Indie 1875-1925*



Gambar. Tabel tarif barang
 Sumber: *Staatspoor en Tramwegen in Nederlandsh Indie 1875-1925*



Gambar. Jenis-jenis lokomotif dan kapaitas kekuatannya
 Sumber: *Staatsspoor en Tramwegen in Nederlandsh Indie 1875-1925*

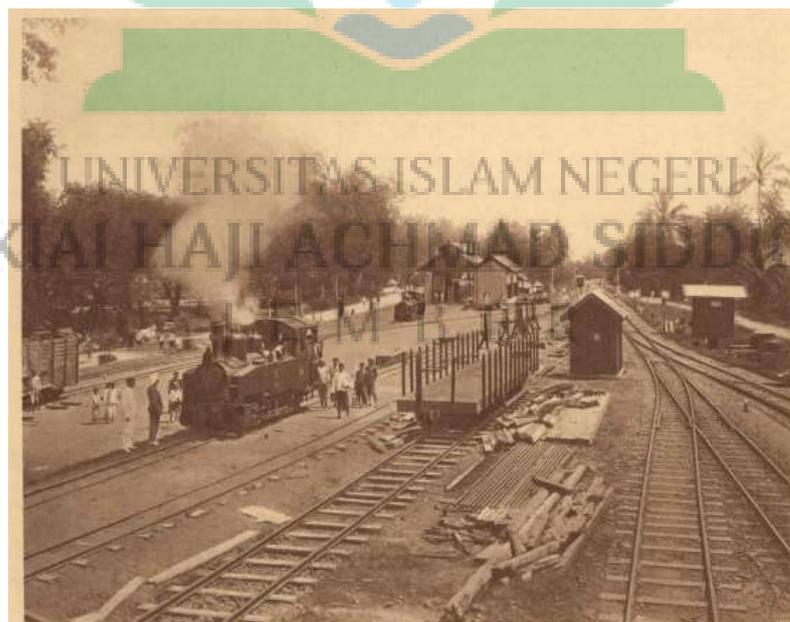
NORMAAL SPOOR- EN TRAMWEGEN OP JAVA.

	1918 2508 KM.	1919 2508 KM.	1920 2508 KM.	1921 2585 KM.	1922 2685 KM.	1923 2728 KM.	1924 ^(*) 2737 KM.
Aantal reiz. 1e kl.	314.670	426.000	546.864	685.041	472.276	353.103	350.000
id. 2e kl.	1.518.074	1.904.910	2.521.831	2.784.898	2.361.631	1.833.941	1.990.000
id. 3e kl.	47.495.821	64.516.835	66.253.645	64.741.196	56.496.958	46.383.916	44.354.000
id. 4e kl.	591.869	430.274	341.796	340.109	188.159	68.131 ¹⁾	—
Totaal aantal reizigers	49.920.434	67.278.018	69.664.135	68.551.244	59.519.024	48.639.091	46.434.000
Opbrengst reiz. 1e kl.	f 854.492	f 1.098.662	f 1.545.692	f 1.807.366	f 1.474.633	f 1.143.592	f 1.031.693
id. 2e kl.	f 1.804.125	f 2.284.085	f 3.321.614	f 4.046.018	f 3.490.636	f 2.768.327	f 2.471.120
id. 3e kl.	f 14.283.260	f 16.524.319	f 21.396.749	f 23.979.332	f 20.986.227	f 18.354.369	f 17.477.509
id. 4e kl.	f 27.516	f 21.484	f 17.090	f 19.946	f 11.560	f 5.904	—
Totaal opbrengst reizigers	f 16.969.393	f 19.928.750	f 26.281.145	f 29.852.362	f 25.963.056	f 22.272.193	f 20.980.321
ton bagage	30.450	38.090	49.104	57.670	51.528	47.570	45.300
opbrengst bagage	f 363.224	f 445.570	f 586.230	f 680.552	f 666.564	f 699.928	f 581.270
ton bestelgoed	32.275	38.432	48.993	63.549	44.064	36.149	36.950
opbrengst bestelgoed f	f 1.259.672	f 1.528.859	f 2.124.816	f 2.737.505	f 2.499.595	f 2.104.097	f 2.143.224
tonnen ijel- en vrachtgoed	6.128.682	6.329.026	6.424.933	6.833.525	5.963.044	5.814.302	6.573.000
opbrengst ijel- en vrachtgoed	f 22.281.707	f 24.472.185	f 26.799.365	f 31.120.744	f 29.499.909	f 30.489.174	f 32.846.548
opbrengst telegraaf	f 139.239	f 149.210	f 204.487	f 173.660	f 130.198	f 108.944	f 88.743
diversen	f 2.628.420	f 2.887.717	f 3.813.756	f 5.294.707	f 4.526.754	f 2.941.302	f 2.454.127
Totale opbrengst	f 43.641.655	f 49.412.291	f 59.809.799	f 69.859.530	f 63.286.076	f 58.525.648	f 59.094.233

(*) Op 1 Juni 1923 werd het tarief voor de klasse reizigers ingetrokken.
(*) Voor 1924 zijn voorloopige cijfers gegeven.

Gambar. Tabel kilometer operasional kereta api di Jawa dan penghasilan operasional

Sumber: *Staatsspoor en Tramwegen in Nederlandsh Indie 1875-1925*

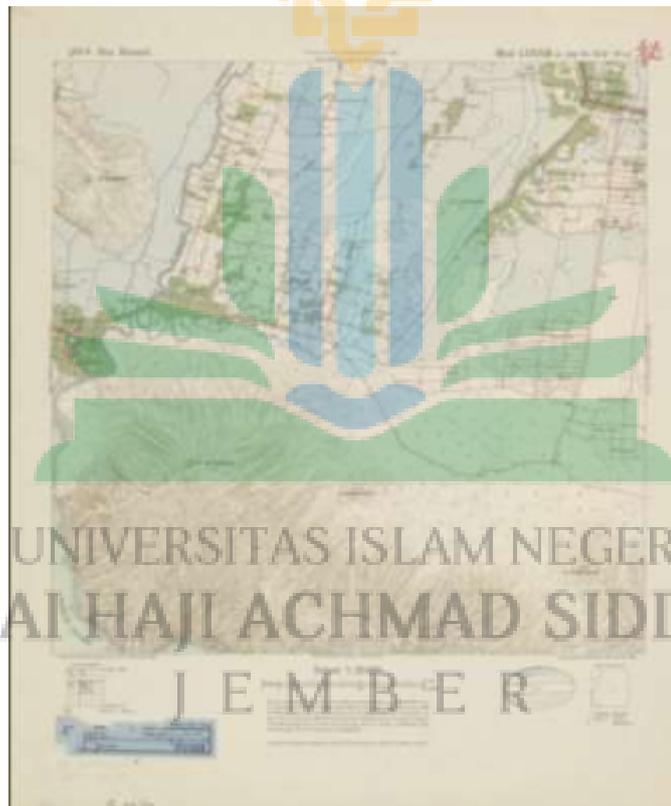


Gambar. Halaman halte Rambipoedji (Djawa-Wetan). Dan di sebelah kiri, terlihat bagian kecil (0,60 meter) dari trem menuju Poeger.

Sumber: *Staatsspoor en Tramwegen in Nederlandsh Indie 1875-1925*



Gambar. Peta jalur kereta api milik negara dan swasta di pulau Jawa tahun 1929
 Sumber: *Nederlands-Indische Spoorwegpolitiek, 1929*



Gambar. Peta Puger tahun 1928
 Sumber: KITLV D G 34,73
<http://hdl.handle.net/1887.1/item:815541>



Gambar. Pelabuhan Panarukan

Sumber: KITLV MLD78_026

<http://hdl.handle.net/1887.1/item:742750>



Gambar. Gerbong Angkutan Barang Khusus

Sumber: KITLV A1241

<http://hdl.handle.net/1887.1/item:894383>

Wederom ontvangen

met het S.S. „DJEMBER”
de ondervolgende merken Sigaren
van B. van der TAK & Co.
ROTTERDAM,

INTERMEZZO	per 1000	ca. 10 stuks 1 2/3
TEN MINUTES	50	3.50
CARRY	50	3.00
HAVANA STAR	50	4.00
TERESIA	50	4.00
WINGS	50	4.50
FALCO	50	4.50
MEDINA BOUQUET	25	3.00
LA GRANDEZA	25	3.00

Beleef! aanbevelen.
A. C. VAN VALKENBURG & Co.
Herenstraat (Telf. 475) Semarang.

Toko H. SPIEGEL
Samarang

Wederom ontvangen
met het S.S. „DJEMBER”
de ondervolgende merken Sigaren
van B. van der TAK & Co.
ROTTERDAM.

IMMIGRANTEN
SOENDA

The Glok An

Malang Koffie

FIRMA WOLF
Wit-Linnen
Riempjes
Armbandhorloges.
E.L. per n.l.
GESPJES

King George Whisky.

Hotel du Pavillon.
Iederen dag
Matinée et Soirée Musicale.

Gambar. Lampiran Koran Yang memberitakan Pengiriman cerutu Dari Jember ker Semarang Menggunakan Kereta Api Milik Negara (*Staatsspoorwegen*)

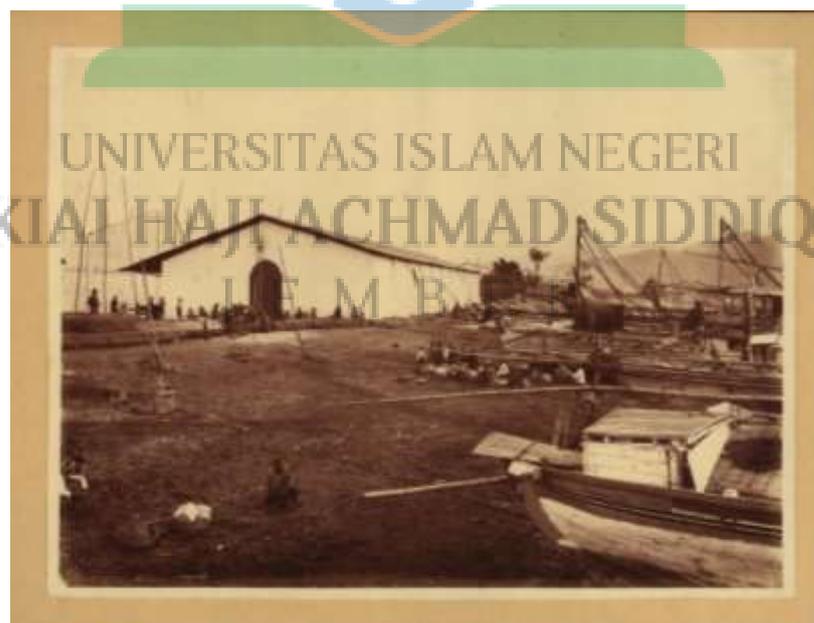
Sumber: De Locomotive 30-10-1917,

<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB23:001671054:mpeg21:p00011>



Gambar. Cikar di dekat Pelabuhan Panarukan

Sumber: KITLV 26541, <http://hdl.handle.net/1887.1/item:789534>



Gambar. Gudang Untuk Penyimpanan Barang Sebelum di Angkut Kapal di Pelabuhan Panarukan

Sumber: KITLV A1432, <http://hdl.handle.net/1887.1/item:901997>

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN

Yang bertanda tangan di bawah ini

Nama : Miftakhul Khoiri Hamdan Habibi
NIM : 211104040025
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 karya penelitian atau karya ilmiah yang pernah dilakukan atau dibuat orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila di kemudian 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 siapapun.

Jember, Mei 2025

Saya yang Menyatakan

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
JEMBER



METRAI
TEKNIK
1000 / AMX308182894

Khoiri H H
NIM 211104040025

BIOGRAFI PENULIS



A. Identitas Diri

Nama : Miftakhul Khoiri Hamdan Habibi
Tempat/Tanggal Lahir : Jember, 07 Juni 2003
Jenis Kelamin : Laki-Laki
Alamat : Tegal Rejo, Sabrang, Ambulu, Jember
Fakultas : Ushuluddin, Adab dan Humaniora
Program Studi : Sejarah dan Peradaban Islam
NIM : 211104040002

B. Riwayat Pendidikan

1. SD/MI : MIMA 24 Miftahul Ulum
2. SMP/MTS : MTS Al-Amin Sabrang Ambulu
3. SMA/SMK/MA : MA Al-Amien Sabrang Ambulu

C. Pengalaman Organisasi

1. Yayasan Murtasiyo (2023-Sekarang)
2. HMPS Sejarah Peradaban Islam Periode (2023-2024)
3. AMANU (Asosiasi Mahasiswa-Mahasiswi Al-Amien Ambulu) (2021-2023)
4. PMII (Pergerakan Mahasiswa Islam Indonesia) (2022-2023)