

**EKSISTENSI TRANSPORTASI DOKAR DI JEMBER TAHUN**

**1929-1942**

**SKRIPSI**



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

**EKSISTENSI TRANSPORTASI DOKAR DI JEMBER TAHUN  
1929-1942**

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

**EKSISTENSI TRANSPORTASI DOKAR DI JEMBER TAHUN  
1929-1942**

**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

Oleh:

M. Faris Ramadhan  
NIM 211104040005

Disetujui Pembimbing

  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
Ahmad Hanafi, M.Hum  
NIP. 198708182019031004  
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ  
J E M B E R

**EKSISTENSI TRANSPORTASI DOKAR DI JEMBER TAHUN  
1929-1942**

**SKRIPSI**

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

Hari: Selasa

Tanggal: 24 Juni 2025

Tim Penguji

Ketua

Sekretaris



Dr. Zainal Anshari, M.Pd.I  
NIP. 198408062019031004



Mawardi Purbo Sanjoyo, M.A  
NIP. 199005282018011001

Anggota:

1. Al Furqon, Ph.D
2. Ahmad Hanafi, M.Hum



Menyetujui

Dekan Fakultas Ushuludin, Adab dan Humaniora



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

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ  
JEMBER

## MOTTO

مَنْ عَرَفَ بُعْدَ السَّفَرِ اسْتَعَدَّ

Artinya: barang siapa telah mengetahui jauhnya perjalanan maka bersiap-siaplah.\*



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

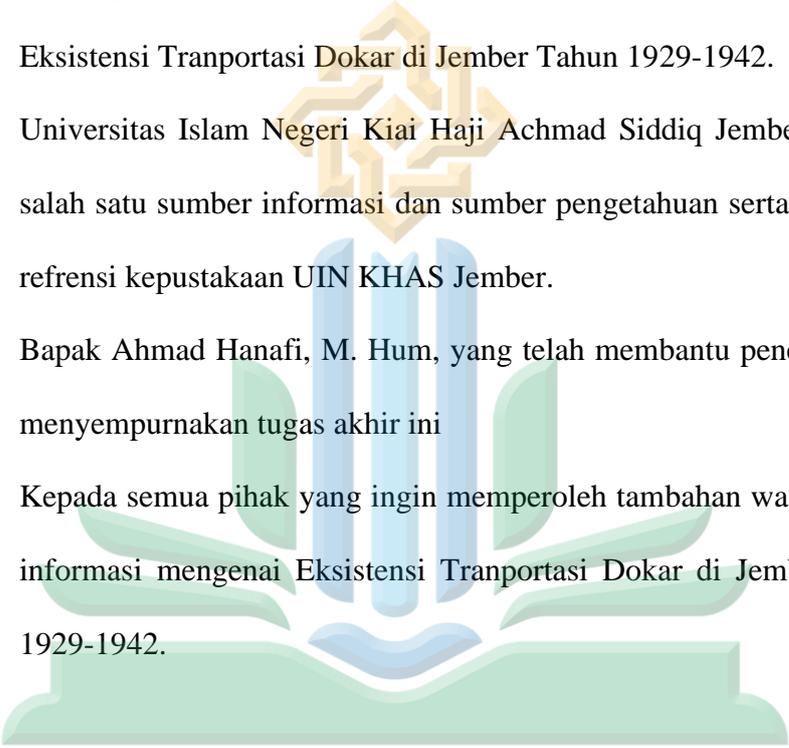
---

\* Pontren.com, 'Man 'Arofa Bu'Da Safari Ista'adda', *Pontren.Com*, 2023  
<<https://pontren.com/2023/08/03/man-arofa-buda-safari-istaadda/>>.

## HALAMAN PERSEMBAHAN

Puji syukur Kehadirat Allah swt yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis diberi kemudahan dalam Menyelesaikantugas akhir. Dengan tulus dan ikhlas karya ini saya persembahkan untuk:

1. Program Studi Sejarah dan Peradaban Islam Fakultas Ushuluddin, Adab dan Humaniora, sebagai bahan bacaan dan refrensi penelitian dalam perkembangan ilmu sejarah dan peradaban islam mengenai Eksistensi Tranportasi Dokar di Jember Tahun 1929-1942.
2. Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember, sebagai salah satu sumber informasi dan sumber pengetahuan serta tambahan refrensi keputakaan UIN KHAS Jember.
3. Bapak Ahmad Hanafi, M. Hum, yang telah membantu peneliti dalam menyempurnakan tugas akhir ini
4. Kepada semua pihak yang ingin memperoleh tambahan wawasan dan informasi mengenai Eksistensi Tranportasi Dokar di Jember Tahun 1929-1942.



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

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan yang Maha Esa yang telah membarikan kemudahan dan kelancaran sehingga penulis dapat menyelesaikan “Tugas Akhir (Skripsi)” yang berjudul: “Eksistensi Transportasi Dokar di Jember Tahun 1929-1942” Shalawat dan salam senantiasa tercurahkan kepada junjungan kita Rasulullah Muhammad SAW. Yang telah membimbing kita dari jalan jahiliyah menuju jalan kebenaran. Semoga kita senantiasa mendapatkan syafaatnya.

Suatu kebahagiaan tersendiri jika suatu tugas dapat terselesaikan dengan baik, penulis sadar bahwa selama proses pembuatan Karya Tulis ini banyak hambatan. Akan tetapi, segala hambatan tersebut dapat terlampaui dengan baik dikarenakan bantuan dari pihak-pihak yang turut berkontribusi dalam jalannya penelitian ini. Atas berbagai bantuan tersebut, maka saya selaku penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada :

1. Rektor Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Shiddiq Jember, Prof. Dr. H. Hepni, S.Ag., M.M. atas kesempatan dan berbagai fasilitas yang diberikan kepada penulis dalam menimba ilmu hingga menjadi sarjana.
2. Dekan Fakultas Ushuluddin, Adab dan Humaniora, Prof. Dr. Ahidul Asror, M.Ag beserta jajarannya, atas kesempatan yang diberikan kepada penulis untuk menjadi Mahasiswa Program Studi Sejarah Peradaban Islam.
3. Ketua Jurusan Studi Islam Fakultas Ushuluddin, Adab dan Humaniora UIN KHAS Jember Dr. Win Ushuluddin, 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 perannya kepada seluruh mahasiswa Sejarah dan Peradaban Islam dalam membimbing, memberi arahan, motivasi serta memberi kajian kajian yang menarik.

5. Dosen Pembimbing Ahmad Hanafi, M.Hum yang senantiasa memberi motivasi, bimbingan sekaligus agenda-agenda untuk menyelesaikan tugas akhir ini dan meyakinkan penulis bahwa tugas ini pasti selesai. Tanpa kritik, saran dan dorongan dari beliau, tugas akhir ini tidak akan terselesaikan dengan baik.
6. Seluruh jajaran dosen Program Studi Sejarah dan Peradaban Islam di Fakultas Ushuluddin, Adab dan Humaniora, Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Shiddiq Jember, yang telah mengajar, mendidik dan mengirimkan Ilmunya selama proses perkuliahan.
7. Seluruh Karyawan dan Pegawai di Lingkungan Fakultas Ushuluddin, Adab dan Humaniora, Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Shiddiq Jember atas informasi-informasi yang diberikan yang sangat membantu penulis mulai dari awal kuliah sampai bisa menyelesaikan penulisan skripsi ini.
8. Teman-teman Program Studi Sejarah dan Peradaban Islam angkatan 2019 atas berbagai ilmu yang diberikan serta diskusi-diskusi kecil untuk menambah wawasan yang tidak dapat disebutkan satu persatu.
9. Almarhumah Umi Siti Raudhatur Rohmania yang telah menjadi alasan pertama untuk terus belajar dan berkembang serta Aba Ansori yang selalu mendukung proses belajar.

10. Keluarga besar Terkhusus kepada Siti Mamluatur Rohmah, Ainul Istiqlal, dan Wardatut Toyyibah yang selalu mensupport dan mendukung penulis agar menjadi manusia yang bermanfaat
11. Kepada Salwa Qotrun Nada yang selalu menemani, mendukung dan mengingatkan penulis untuk menyegerakan tugas akhir ini dengan baik.
12. Seluruh sahabat-sahabat dari penulis terkhusus kepada kawan kawan *bar Maghrib* dan Muslim Habibi Yunus dengan segala dukungan dan gurauan yang membantu penulis menghilangkan beban dalam berproses selama menjalani perkuliahan.



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

## ABSTRAK

Penelitian ini mengkaji eksistensi transportasi tradisional dokar di Kabupaten Jember pada kurun waktu 1929–1942, masa transisi dari pemerintahan Hindia Belanda menuju pendudukan Jepang. Latar belakang penelitian ini didasari oleh fenomena bertahannya moda transportasi lokal seperti dokar di tengah gempuran modernisasi transportasi berupa trem dan kendaraan bermotor. Di wilayah Jember yang memiliki peran penting dalam jaringan perkebunan kolonial, keberadaan dokar tidak hanya mengisi celah transportasi di luar jangkauan sistem mekanis, tetapi juga menjadi penanda dari identitas lokal, ketahanan ekonomi rakyat, serta ekspresi sosial-budaya masyarakat.

Penelitian ini menggunakan pendekatan teori eksistensialisme Jean-Paul Sartre yang menekankan bahwa eksistensi mendahului esensi, untuk memahami keberadaan dokar sebagai hasil pilihan masyarakat Jember dalam merespons tekanan kolonial dan arus modernisasi. Metode yang digunakan adalah metode sejarah dengan lima tahapan: pemilihan topik, heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Pendekatan ini dikombinasikan dengan etnografi digital untuk menelusuri jejak historis dokar melalui artefak digital, dokumentasi visual, serta narasi daring yang merekam eksistensinya dalam lanskap kolonial.

Topik tentang dokar dipilih karena masih jarang dikaji dalam historiografi lokal Jember. Pada tahap heuristik, peneliti mengumpulkan sumber primer seperti foto-foto dari NMVW dan KITLV, peta kota Jember tahun 1900–1930-an, serta regulasi lalu lintas dari Staatsblad dan koran De Indische Courant, melalui situs daring seperti Delpher dan Universiteitsbibliotheek Leiden. Sumber sekundernya antara lain buku Arkeologi Transportasi (Basundoro), A History of Modern Indonesia since c.1200 (Ricklefs), dan karya Nawiyanto. Verifikasi dilakukan melalui kritik eksternal terhadap keaslian sumber dan kritik internal terhadap isi serta keterkaitannya. Pada tahap interpretasi, data dianalisis untuk melihat peran sosial-ekonomi dokar, terutama di sekitar pasar dan stasiun, serta distribusinya melalui peta kolonial. Tahap historiografi menyusun hasil dalam bentuk karya ilmiah sesuai format skripsi Program Studi Sejarah dan Peradaban Islam UIN KHAS Jember.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa dokar telah digunakan sejak akhir abad ke-19 sebagai moda transportasi lokal di Jember, berperan penting dalam mengangkut penumpang dan mendukung aktivitas sosial masyarakat. Eksistensinya semakin menonjol pada periode 1929–1942, bahkan dalam masa krisis dan pendudukan Jepang, dokar tetap dipilih karena sifatnya yang fleksibel dan kemampuannya menjangkau wilayah terpencil. Dalam sistem transportasi kolonial, dokar diakui secara resmi, tetapi penggunaannya didominasi oleh rakyat biasa. Dokar menjadi ruang interaksi sosial yang penting, penggerak ekonomi lokal melalui angkutan hasil bumi, serta sumber penghidupan utama bagi para kusir dari kalangan bawah. Jejak visual dan spasial dari foto dan peta kolonial memperlihatkan bahwa dokar hadir secara aktif di berbagai ruang publik seperti pasar, stasiun, dan alun-alun, menegaskan posisinya sebagai bagian dari struktur kota dan mobilitas sosial masyarakat Jember pada masa itu..

**Kata Kunci:** Transportasi Dokar, Jember, Kolonialisme, Mobilitas, Sejarah Lokal.

## DAFTAR ISI

<b>SAMPUL LUAR .....</b>	<b>i</b>
<b>SAMPUL DALAM.....</b>	<b>ii</b>
<b>LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING .....</b>	<b>iii</b>
<b>MOTTO .....</b>	<b>v</b>
<b>HALAMAN PERSEMBAHAN .....</b>	<b>vi</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>vii</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xiii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Konteks Penelitian .....	1
B. Fokus Penelitian.....	5
C. Ruang Lingkup Penelitian.....	5
D. Tujuan Penelitian .....	7
E. Manfaat Penelitian .....	7
F. Studi Terdahulu.....	9
G. Kerangka Konseptual.....	13
H. Metodologi Penelitian .....	17
I. Sistematika Pembahasan.....	25
<b>BAB II Sejarah Awal Keberadaan Dokar di Jember pada Masa Kolonial Belanda.....</b>	<b>25</b>

A.	Asal-Usul dan Pengenalan Dokar di Jember.....	25
B.	Perkembangan Infrastruktur dan Peran Kolonial (Akhir abad 19-Awal abad 20)	27
C.	Peran Sosial dan Ekonomi Dokar .....	29
D.	Tantangan dan Perjalanan Awal .....	30
<b>BAB III Kehadiran Dokar sebagai Sarana Transportasi Utama di Jember (1929–1942)</b> .....		<b>32</b>
A.	Struktur Mobilisasi di Jember: Peran Transportasi Dokar.....	32
B.	Jejak Transportasi Dokar di Jember 1929-1942 .....	41
<b>BAB IV Tantangan Transportasi Dokar Masa Peralihan Kekuasaan</b> .....		<b>54</b>
A.	Kondisi Dokar Pra- Pendudukan Jepang.....	54
B.	Dampak Pendudukan Jepang terhadap Transportasi Dokar di Jember.....	65
C.	Eksistensi Dokar Pasca-Kemerdekaan di Jember .....	67
<b>BAB V PENUTUP</b> .....		<b>69</b>
A.	Kesimpulan .....	69
B.	Saran.....	70
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....		<b>72</b>
<b>SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN</b> .....		<b>78</b>
<b>BIOGRAFI PENULIS</b> .....		<b>79</b>

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

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Peta Djember 1911 .....	26
Gambar 2. 2 Peraturan Lalu Lintas 1933 .....	27
Gambar 2. 3 Peraturan Lalu Lintas 1933 Pasal 1 .....	28
Gambar 2. 4 Pengalaman perjalanan menggunakan dokar di jember saat hujan. 31	
Gambar 3. 1 Suasana disekitar pasasr Djember 1900-1930.....	33
Gambar 3. 2 Stasiun jember 1927-1929.....	36
Gambar 3. 3 Jalan sekitar PB Sudirman 1929 .....	39
Gambar 3. 4 Dokar di Djember tahun 1930.....	42
Gambar 3. 5 Alun Alun Jember 1929 .....	43
Gambar 3. 6 Tranportasi Dokar di Sekitar Alun - Alun Jember Tahun 1927-1929 .....	44
Gambar 3. 7 Peta Jember 1932 .....	48
Gambar 3. 8 foto dokar kaum elit eropa .....	50
Gambar 3. 9 Foto Dokar tranportasi umum 1930 .....	51
Gambar 3. 10 De Indische Courant, 1930.....	52
Gambar 4. 1 Jalanan di Jember 1929-1930.....	55
Gambar 4. 2 Koran mingguan Pertanian dan Perkebunan 1933 .....	57
Gambar 4. 3 De Indische Courant 1932.....	59
Gambar 4. 4 De Indische Courant 1927.....	60
Gambar 4. 5 Staatsblad 1940 nomer 73 .....	63
Gambar 4. 6 foto stasiun Jember dari helikopter tahun 1947.....	67

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

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Konteks Penelitian

Kata transportasi merupakan satu tindakan untuk menggerakkan, memindahkan, mengalihkan, atau mengangkut objek tertentu dari satu tempat ke tempat lain dengan maksud dan tujuan yang tertentu.<sup>1</sup> Dokar tidak hanya menjadi alat bantu untuk mobilitas manusia dan barang, melainkan juga menjadi medium interaksi sosial, ekonomi, dan budaya antarwilayah. Dalam sejarah Indonesia, khususnya pada masa kolonial Hindia Belanda, sistem transportasi berkembang mengikuti logika dan kepentingan kolonial, yang salah satunya berfokus pada pengangkutan hasil-hasil bumi dari daerah pedalaman ke pelabuhan-pelabuhan ekspor.<sup>2</sup> Di tengah perkembangan transportasi modern seperti rel kereta api, jalan raya, serta kendaraan bermesin, transportasi tradisional seperti dokar tetap memiliki peranan penting dalam kehidupan masyarakat, terutama di wilayah yang belum sepenuhnya terjamah modernisasi.

Dalam dunia transportasi, sebelum adanya teknologi kerja mesin, manusia menggunakan tenaga hewan, seperti kuda, sebagai alat angkut. Pada masa itu, kereta kuda menjadi salah satu sarana transportasi utama yang digunakan

---

<sup>1</sup> Kata transportasi merupakan serapan dari bahasa latin yaitu *transportare*. Trans berarti mengangkat atau membawa sesuatu dari satu tempat ke tempat yang lain. Andriansyah, *MANAJEMEN TRANSPORTASIDALAM KAJIAN DAN TEORI*, ed. by Eva Mardhiati, 1st edn (Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama, 2015) <<https://www.scribd.com/document/363017666/Manajemen-Transportasi-Dalam-Kajian-Dan-Teori-Oleh-Dr-Andriansyah-M-si>>.

<sup>2</sup> Iwan Hermawan, 'JALUR KERETA API PELABUHAN CIREBON: JEJAK ANGKUTAN KOMODITAS PERDAGANGAN PADA MASA KOLONIAL BELANDA 1897-1942', *Forum Arkeologi*. 34. 39, 2021, p. 40, doi:10.24832/fa.v34i1.685.

masyarakat<sup>3</sup>. Di berbagai wilayah Nusantara, termasuk di Pulau Jawa, *dokar*—kereta beroda yang ditarik oleh kuda telah lama digunakan oleh masyarakat. Model transportasi ini dikenal karena kesederhanaannya, fleksibilitas dalam menjangkau daerah yang sulit diakses kendaraan bermesin, serta biayanya yang relatif murah dibandingkan kendaraan modern. Meskipun berasal dari tradisi lokal, eksistensi dokar tidak bisa dilepaskan dari keadaan sosial dan ekonomi yang lebih luas, termasuk dari pengaruh dan kebijakan kolonial.

Kabupaten Jember, sebagai wilayah yang berada di bagian timur Pulau Jawa, merupakan daerah yang sangat strategis dalam peta ekonomi kolonial. Jember pada mulanya adalah sebuah distrik yang menjadi bagian dari *afdeeling* Bondowoso. Namun, seiring perkembangan, kawasan ini mengalami transformasi signifikan dan menjelma menjadi salah satu wilayah unggulan dalam aktivitas perkebunan di lingkungan Keresidenan Besuki.<sup>4</sup>

Perusahaan-perusahaan perkebunan besar, baik milik swasta Eropa maupun pemerintah kolonial, beroperasi di wilayah ini dan menjadikannya salah satu lumbung ekspor penting di wilayah timur Hindia Belanda. Kegiatan produksi berskala besar ini menuntut adanya sistem transportasi yang mampu mendukung mobilisasi tenaga kerja, pengangkutan hasil perkebunan, serta pergerakan barang dan jasa. Penggunaan cिकार (gerobak kuda) dan Pedati (gerobak sapi) menjadi

---

<sup>3</sup> Nia Zakaniata and Endah Sri Hartati, 'Dari Dokar Menjadi Bendi : Pergeseran Fungsi Alat Transportasi Tradisional Menjadi Sarana Wisata Di Kecamatan Mranggen , 1983-', 4.1 (2023), pp. 68.

<sup>4</sup> Mawardi Purbo Sanjoyo, 'Pariwisata Jember Dari Masa Kolonial Hingga Kontemporer', MUKADIMAH: Jurnal Pendidikan, Sejarah, Dan Ilmu-Ilmu Sosial, 8.1 (2024), pp. 77, doi:10.30743/mkd.v8i1.8713.

sarana transportasi yang sederhana dan dapat memuat barang hasil pertanian namun tidak dalam skala yang besar.<sup>5</sup>

Namun, perkembangan transportasi modern di Jember tidak merata. Jalur kereta api dan mobil pribadi hanya menjangkau wilayah tertentu, terutama di pusat kota dan jalur-jalur utama yang terhubung dengan pelabuhan atau pusat pemerintahan kolonial. Sebaliknya, di daerah pedalaman, terutama desa-desa tempat sebagian besar masyarakat lokal tinggal, transportasi tradisional seperti dokar masih menjadi andalan. Dokar menjadi kendaraan serbaguna: mengangkut hasil pertanian, membawa penumpang ke pasar, mengantar anak-anak ke sekolah, atau bahkan digunakan dalam kegiatan sosial seperti pernikahan dan acara keagamaan.

Tahun 1929 menandai awal dari masa-masa sulit secara ekonomi akibat dampak Depresi Besar (*Great Depression*) yang melanda dunia. Hindia Belanda tidak luput dari dampak ini.<sup>6</sup> Penurunan harga komoditas di pasar internasional mengakibatkan banyak perusahaan perkebunan mengalami krisis, pengangguran meningkat, dan daya beli masyarakat menurun drastis. Dalam kondisi ini, penggunaan transportasi yang murah dan efisien seperti dokar menjadi semakin relevan. Bagi para sais atau kusir dokar, pekerjaan ini menjadi sumber penghidupan yang penting di tengah lesunya sektor formal. Periode ini juga ditandai oleh meningkatnya arus urbanisasi dan mobilitas penduduk. Kebutuhan untuk berpindah

---

<sup>5</sup> Dhita Fitria Hernawati and others, 'ZAMAN MELESET : BANTUL PADA MASA DEPRESI EKONOMI , 1929-1939 ZAMAN MELESET : BANTUL UNDER ECONOMIC DEPRESSION , 1929-1939', 2024, pp. 1929–39, doi:10.33652/handep.v8i1.646. hlm 3.

<sup>6</sup> Hernawati and others, 'ZAMAN MELESET : BANTUL PADA MASA DEPRESI EKONOMI , 1929-1939 ZAMAN MELESET : BANTUL UNDER ECONOMIC DEPRESSION , 1929-1939'. 24

dari satu tempat ke tempat lain, baik untuk bekerja, berdagang, atau keperluan sosial lainnya, menjadikan transportasi lokal sebagai bagian vital dari kehidupan sehari-hari. Dalam konteks ini, dokar bukan hanya alat angkut, tetapi menjadi gambaran kehidupan rakyat kecil yang terus bergerak di tengah tekanan ekonomi dan perubahan zaman.

Jember dalam kurun waktu 1929-1942 juga mulai mengalami proses modernisasi, termasuk dalam hal transportasi. Pembangunan jalur trem oleh perusahaan Staatsspoorwegen (SS) dan masuknya kendaraan bermotor mulai menggeser posisi transportasi tradisional seperti dokar.<sup>7</sup> Fenomena ini menimbulkan transisi yang tidak hanya bersifat teknologis, tetapi juga sosial-budaya. Dokar yang semula menjadi mobilitas rakyat dan bagian dari budaya lokal, mulai kehilangan perannya dan mengalami penyusutan secara fungsional.

Keberlangsungan transportasi dokar tidak terlepas dari berbagai tantangan struktural. Kehadiran kendaraan bermotor, yang semakin populer di kalangan elite dan kelas menengah, mulai menggeser peran dokar di wilayah perkotaan. Modernisasi transportasi yang didorong oleh kebijakan pemerintah kolonial secara tidak langsung menyingkirkan moda transportasi tradisional dari ruang-ruang strategis kota. Dokar mulai dianggap sebagai ciri keterbelakangan atau ketertinggalan, dan ruang geraknya semakin terbatas.

Fenomena bertahannya dokar dalam periode 1929–1942 di Jember menggambarkan adanya resiliensi lokal terhadap tekanan modernisasi dan

---

<sup>7</sup> 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*, 2.2 (2020),

kolonialisasi. Transportasi tradisional seperti dokar menunjukkan bagaimana masyarakat tidak sepenuhnya tunduk pada sistem modern yang ditawarkan kolonialisme, melainkan melakukan adaptasi dan mempertahankan unsur-unsur tradisional yang masih relevan dan berguna dalam konteks lokal. Oleh karena itu, eksistensi dokar dalam rentang waktu tersebut bukan hanya soal teknis transportasi, tetapi juga mencerminkan perkembangan budaya, ekonomi, dan relasi kuasa dalam masyarakat kolonial.

Penelitian ini mencoba menggali lebih jauh mengenai eksistensi dokar sebagai moda transportasi tradisional di Jember dalam kurun waktu 1929 hingga 1942. Fokus utamanya adalah melihat bagaimana dokar bertahan di tengah tekanan modernisasi. Dengan mengkaji sejarah lokal seperti ini, diharapkan dapat memperkaya khazanah pengetahuan tentang kehidupan masyarakat pada masa kolonial serta menggali nilai-nilai lokal yang mungkin terlupakan dalam arus narasi besar sejarah nasional.

## **B. Fokus Penelitian**

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka penulis merumuskan masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini, sebagai berikut:

1. Bagaimana transportasi dokar muncul di Jember pada masa Hindia Belanda?
2. Bagaimana eksistensi transportasi dokar di Jember 1929-1942?

## **C. Ruang Lingkup Penelitian**

### **1. Temporal**

Penelitian ini mencakup rentang waktu antara tahun 1929 hingga

1942, yaitu karena pada tahun 1929 Jember resmi menjadi kabupaten atau Regentschap dan pula menjadi masa akhir pemerintahan Hindia Belanda hingga awal pendudukan Jepang di Indonesia tahun 1942. Tahun 1929 dipilih sebagai titik awal karena merupakan periode awal mula perubahan signifikan dalam infrastruktur. Regulasi transportasi di wilayah kolonial yang berdampak langsung terhadap moda transportasi tradisional seperti dokar. Tahun 1942 menjadi batas akhir karena pada tahun ini kekuasaan kolonial Belanda resmi berakhir akibat invasi militer Jepang, yang membawa perubahan besar dalam sistem pemerintahan dan sosial-ekonomi, termasuk dalam pola transportasi dan penggunaan moda transportasi tradisional..

## 2. Spasial

Secara geografis, penelitian ini difokuskan pada wilayah Kabupaten Jember, yang pada masa kolonial merupakan bagian dari Karesidenan Besuki, Jawa Timur. Wilayah Jember dipilih karena pada periode tersebut merupakan pusat produksi pertanian dan perkebunan (terutama tembakau dan kopi), yang memerlukan sistem distribusi dan mobilitas lokal yang sangat bergantung pada moda transportasi tradisional seperti dokar. Penelitian ini akan menyoroti penggunaan dokar sebagai alat transportasi utama di wilayah perkotaan (Jember kota), serta keterkaitannya dengan wilayah pedesaan di sekitarnya. Fokus utama berada pada jalur-jalur yang menghubungkan pasar, stasiun kereta api, dan sentra produksi lokal.

#### **D. Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini tidak terlepas dari rumusan masalah di atas, adapun tujuan dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Untuk menjelaskan munculnya transportasi dokar di Jember pada masa Hindia Belanda.
2. Untuk memaparkan eksistensi transportasi dokar di Jember 1929-1942.

#### **E. Manfaat Penelitian**

Adapun beberapa manfaat yang diharapkan dari adanya penelitian ini, sebagai berikut:

##### **1. Manfaat Teoritis**

Dari manfaat teoritis diharapkan hasil penelitian ini berguna bagi pengembangan ilmu pengetahuan, menjadi pengetahuan baru bagi masyarakat serta dapat memberikan kontribusi sebagai berikut:

- a) Menambah Kajian Sejarah Transportasi Lokal

Penelitian ini memperluas pemahaman sejarah transportasi lokal di Indonesia, khususnya di daerah Jember, yang selama ini lebih banyak

terfokus pada kota besar seperti Batavia, Surabaya, atau Semarang. Hal ini penting untuk memperkaya wacana tentang perkembangan transportasi tradisional di wilayah Hindia Belanda.

- b) Kontribusi terhadap Sejarah Sosial dan Ekonomi Masa Kolonial Belanda

Studi ini memberikan gambaran tentang peran dokar dalam struktur

sosial dan ekonomi masyarakat Jember pada masa Hindia Belanda. Dengan demikian, penelitian ini dapat dijadikan referensi untuk memahami keterkaitan antara kebijakan transportasi dan kondisi masyarakat lokal.

c) Pengembangan Kajian Sejarah Lokal

Pendekatan terhadap fenomena transportasi dokar sebagai bagian dari kajian sejarah lokal memungkinkan analisis yang lebih mendalam terhadap pengalaman masyarakat bawah, yang sering terpinggirkan dalam narasi sejarah besar (grand narrative). Ini dapat memperkuat metodologi sejarah yang berfokus pada aktor lokal dan perubahan kultural pada level komunitas.

d) Landasan Bagi Studi Kebijakan Transportasi Tradisional

Hasil penelitian ini bisa digunakan sebagai pijakan awal dalam studi kebijakan pelestarian transportasi tradisional dan warisan budaya mobilitas lokal. Teori-teori dalam bidang antropologi transportasi dan geografi budaya dapat dikembangkan lebih lanjut dari temuan historis ini.

## 2. Manfaat Praktis

a. Bagi Peneliti

Penelitian yang dilakukan ini diharapkan dapat menambah wawasan dan juga pengetahuan bagi peneliti, serta dapat mengembangkan kemampuan mengolah data mengenai materi yang diteliti yakni tentang “Eksistensi Transportasi Dokar Di Jember Tahun

1929-1942”.

b. Bagi Mahasiswa

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan baru kepada mahasiswa mengenai “Eksistensi Transportasi Dokar Di Jember Tahun 1929-1942”. Melihat prosesi perkembangan yang memiliki banyak tantangan dan persaingan dalam perjalanan bidang sejarah transportasi.

c. Bagi UIN KHAS Jember

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu bahan referensi bagi program studi serta menambah daftar kepustakaan akademik. Penelitian ini diharapkan juga menjadi bahan masukan dalam mengembangkan ilmu pengetahuan khususnya penelitian mengenai “Eksistensi Transportasi Dokar Di Jember Tahun 1929-1942”.

## **F. Studi Terdahulu**

Studi terdahulu adalah penelitian dari penulis lain yang menjadi inovasi dan dorongan bagi peneliti guna dapat mempermudah untuk mendapatkan sumber atau daftar referensi. Hasil dari literatur terdahulu ini diharapkan dapat membantu peneliti untuk menguji orisinalitas hasil penelitian, sehingga dapat terhindar dari kemungkinan kemungkinan plagiasi

Adapun daftar penelitian terdahulu yang digunakan oleh peneliti adalah sebagai berikut:

**1. Edi Susilo dan Edy Budi Santoso “Transformasi Dokar di Surabaya**

### **Tahun 1900–1945”**

Skripsi yang diterbitkan dalam jurnal *Verleden* Universitas Airlangga tahun 2014. Penelitian ini menggunakan metode sejarah dengan tahapan yang sistematis: heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Fokus kajian berada pada perubahan posisi sosial dan fungsi dokar di kota besar seperti Surabaya. Awalnya, dokar merupakan penanda status sosial tinggi dan digunakan oleh kalangan Eropa dan elite pribumi. Namun, seiring dengan perkembangan zaman dan modernisasi transportasi, dokar mengalami pergeseran menjadi kendaraan kelas menengah ke bawah. Puncak transformasi ini terjadi selama pendudukan Jepang, di mana keterbatasan kendaraan bermotor menyebabkan dokar kembali digunakan secara luas untuk mobilisasi warga. Hasil studi ini memberikan gambaran tentang bagaimana tekanan zaman kolonial dan perang menyebabkan adaptasi dan perubahan posisi dokar dalam lanskap transportasi kota.

Perbedaan penelitian disini terletak pada objek tempat penelitian yang mana peneliti menjadikan Jember sebagai objek tempat penelitian. Dan perbedaan kedua terdapat pada ruang temporal yang digunakan, dalam penelitian yang mana pada tahun 1929 merupakan tahun pertama Jember menjadi Regentschap

### **2. Ikhsan Rosyid Mujahidul Anwari yang berjudul “Sistem Transportasi Darat Perkotaan Surabaya Masa Kolonial 1900–1942”**

Dalam jurnal *Mozaik Humaniora* (2017). Penelitian ini menelusuri dinamika sistem transportasi kota secara keseluruhan, termasuk peran trem,

sepeda, dan dokar, dalam mendukung aktivitas masyarakat urban kolonial. Dengan metode sejarah berbasis sumber-sumber primer berupa laporan kolonial, surat kabar, dan arsip, Anwari menyoroti peran penting dokar dalam melayani mobilitas kelas menengah sebelum digantikan oleh trem dan mobil pribadi. Hasil studi ini mengungkapkan bahwa meskipun transportasi modern berkembang, transportasi tradisional tetap memiliki peran penting di tengah masyarakat kota. Informasi ini sangat relevan untuk memperkirakan kondisi serupa di Jember, yang pada saat itu juga menjadi pusat perdagangan hasil bumi dan mengalami pengaruh kebijakan kolonial yang mirip dengan Surabaya.

Perbedaan mencolok terhadap penelitian yang akan diteliti adalah pada sistem transportasi yang dikaji. Penelitian yang akan diteliti hanya fokus pada sistem transportasi Dokar dan perbedaan kedua terletak pada objek tempat penelitian.

### **3. Mohammad Faisal Holiq berjudul “Transportasi Angkutan Umum Perkotaan di Kabupaten Jember 1950–2022”**

Disusun di Universitas Jember pada tahun 2023. Meski fokus penelitian ini berada pada periode pasca-kemerdekaan, Holiq menyajikan data retrospektif yang menyinggung masa sebelum kemerdekaan, khususnya masa kolonial sebagai latar sejarah awal perkembangan transportasi. Dalam skripsinya, Holiq menggunakan metode sejarah dengan pengumpulan data primer melalui wawancara dan dokumentasi serta telaah arsip lokal. Ia mencatat bahwa sebelum berkembangnya angkutan umum bermotor di era 1970-an, dokar merupakan moda utama yang digunakan masyarakat Jember untuk aktivitas

harian, perdagangan, dan perjalanan jarak pendek.

Perbedaan dalam penelitian ini adalah fokus kajian yang membahas transportasi dokar di Jember era kolonial sedangkan fokus penelitian Mohammad Faisal Holiq berada pada periode pasca kemerdekaan. Perbedaan kedua terletak pada moda transportasi yang digunakan peneliti, peneliti fokus pada moda transportasi dokar sedangkan Mohammad Faisal Holiq membahas angkutan umum secara keseluruhan.

#### **4. Praditya Diska Wijayanti dan Muzayanah berjudul “Eksistensi Transportasi Dokar di Kecamatan Babat Kabupaten Lamongan”**

Diterbitkan dalam Jurnal Swara Bhumi tahun 2018. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan teknik observasi, wawancara mendalam dengan kusir dokar, serta dokumentasi lapangan. Fokus utama kajian ini adalah upaya mempertahankan eksistensi dokar di tengah arus modernisasi transportasi. Penulis menemukan bahwa eksistensi dokar tidak hanya bertahan karena kebutuhan ekonomi, tetapi juga karena nilai budaya dan gambaran identitas lokal. Adanya paguyuban kusir dan penyesuaian rute operasional menunjukkan adaptasi sosial yang kuat dari moda transportasi ini.

Meski penelitian ini berlokasi di Lamongan, nilai-nilai yang ditemukan bersifat universal di Jawa Timur dan dapat dibandingkan dengan kondisi di Jember yang memiliki karakter masyarakat semi-perkotaan dan agraris.

Perbedaan penelitian yang akan diteliti terletak pada ruang lingkup pembahasan yang memiliki Batasan spasial di Kota Jember dengan batasan waktu 1929-1942.

**5. Nia Zakaniata dan Endah Sri Hartatik dalam jurnal Historiografi berjudul “Dari Dokar menjadi Bendi: Pergeseran Fungsi Alat Transportasi Tradisional menjadi Sarana Wisata di Kecamatan Mranggen, 1983–2004”**

memberikan pemahaman tentang perubahan fungsi dokar dari kendaraan utilitarian menjadi elemen wisata. Penelitian ini menggunakan metode sejarah kualitatif dengan pendekatan etnografis dan wawancara pelaku sejarah. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dokar bertahan bukan hanya sebagai alat transportasi, tetapi juga sebagai simbol budaya yang kemudian dikemas ulang sebagai objek wisata. Meskipun konteks waktu dan tempat berbeda, studi ini menggambarkan bagaimana nilai-nilai simbolik dan kultural dokar tetap lestari di tengah perkembangan zaman. Konsep ini penting jika kita ingin memahami bahwa eksistensi dokar di Jember juga tidak hanya berdasarkan kebutuhan mobilitas, tetapi juga terkait erat dengan budaya dan sejarah lokal.

Perbedaan penelitian yang akan diteliti terdapat pada fokus kajian tentang bagaimana transportasi dokar tetap eksis di Jember masa kolonial sedangkan penelitian Nia Zakaniata dan Endah Sri Hartatik berfokus pada peralihan fungsi alat transportasi tradisional.

**G. Kerangka Konseptual**

Skripsi ini berjudul "Eksistensi Transportasi Dokar di Jember Tahun 1929-1942", Eksistensi dalam makna sosiologis dan filosofis mengacu pada keberadaan suatu objek, ide, atau praktik yang memiliki arti dan fungsi dalam kehidupan sosial.

Eksistensi bukan hanya mengenai "ada" secara fisik, tetapi juga tentang bagaimana sesuatu itu dikenali, diberi makna, dan dijadikan bagian dari struktur sosial yang lebih luas. Keberadaan transportasi tradisional seperti dokar di Jember pada periode 1929 hingga 1942 tidak cukup hanya dipahami melalui pendekatan historis semata. Untuk memberikan makna yang lebih mendalam terhadap alat transportasi ini, penting untuk mengintegrasikan perspektif filsafat, khususnya eksistensialisme Jean-Paul Sartre yang menekankan konsep “eksistensi mendahului esensi”. Dalam hal ini, dokar bukan hanya sekadar alat transportasi yang muncul secara kebetulan, melainkan bagian dari kehidupan sosial yang bermakna karena secara sadar dan aktif dipilih, dijalani, serta dipertahankan oleh individu maupun komunitasnya. Dengan demikian, dokar mencerminkan lebih dari sekadar fungsi praktis. Dokar menjadi penanda eksistensi dan identitas sosial masyarakat Jember pada masa tersebut, yang terbentuk melalui interaksi dan pengalaman kolektif dalam konteks sejarah dan budaya setempat. Pendekatan ini memungkinkan pemahaman yang lebih komprehensif tentang dokar sebagai fenomena sosial yang hidup dan bermakna, bukan sekadar peninggalan masa lalu.

Jean-Paul Sartre menyatakan bahwa tidak ada esensi bawaan dalam diri manusia ataupun objek sosial. esensi baru terbentuk melalui tindakan-tindakan sadar manusia dalam keseharian hidupnya.<sup>8</sup> Keberadaan dokar di Jember harus dilihat bukan sebagai alat yang sudah dari awal diberi makna “transportasi tradisional”, melainkan sebagai bentuk eksistensi yang kemudian dimaknai sebagai

---

<sup>8</sup> Jean-Paul Sartre 1946, ‘Existentialism Is a Humanism’, *World Publishing Company*, 1956 <<https://www.marxists.org/reference/archive/sartre/works/exist/sartre.htm>>.

kendaraan rakyat, dan pilihan hidup para kusir dokar di tengah kondisi kolonial.

Pada masa antara 1929 hingga 1942, Jember mengalami perubahan signifikan dalam aspek sosial dan infrastruktur. Namun demikian, keberadaan dokar tetap bertahan dan bahkan menjadi bagian penting dari sirkulasi ekonomi lokal. Dalam kaca mata Sartre, ini menunjukkan bahwa dokar telah melampaui posisi sebagai objek, menjadi subjek aktif dalam dunia sosial Jember dokar diadakan oleh manusia sebagai bagian dari proyek eksistensial mereka.

Sartre menekankan bahwa manusia adalah makhluk bebas yang sepenuhnya bertanggung jawab atas pilihan-pilihannya. Oleh karena itu, para pemilik dan kusir dokar di Jember bukan sekadar “korban” dari arus zaman atau kolonialisme, melainkan pelaku aktif yang dengan sadar mempertahankan profesi mereka sebagai wujud nyata dari kebebasan memilih.<sup>9</sup> Di sinilah tanggung jawab eksistensial muncul. Dalam dunia yang mulai mengenal kendaraan bermotor dan jalur kereta kolonial, kusir dokar menolak untuk tunduk sepenuhnya. Mereka memilih untuk tetap menjalani hidup sebagai pengendara dokar, bukan karena tidak ada pilihan lain, karena itu merupakan bagian dari proyek kebebasan mereka.

Sartre memperkenalkan konsep *facticité* atau situasi faktis, yakni keterbatasan-keterbatasan objektif yang tidak bisa dihindari seperti zaman dan kondisi sosial, Dalam konteks dokar di kabupaten Jember pada masa itu, faktisitas hadir dalam bentuk sistem jalan yang diatur kolonial, dokar tidak dapat keluar dari

---

<sup>9</sup> Manusia membuat rancangan tentang dirinya sendiri. Makna eksistensinya bergantung pada sejauh mana dia berhasil memberi wujud pada rancangan itu melalui segala tindakan dan perilakunya. Lihat Zakira Gustriana Nurshabrina and others, ‘Eksistensialisme Tokoh Eren Yeager Dalam Manga “Shingeki No Kyojin”’, *Mezurashii: Journal of Japanese Studies*, 5 (2023), p. 63 <[https://repository.maranatha.edu/33722/1/Eksistensialisme Tokoh Eren Yeager\\_lengkap.pdf](https://repository.maranatha.edu/33722/1/Eksistensialisme_Tokoh_Eren_Yeager_lengkap.pdf)>.

jalur transportasi yang telah ditentukan oleh kolonial Belanda sehingga mobilitas sosial menjadi terbatas. Namun dokar tetap hadir, beroperasi di antara pasar dan pemukiman ditengah terjangan arus modernisasi transportasi, dokar tetap eksis menjadi media mobilitas rakyat karena memiliki nilai fleksibilitas, memorabilia, dan nilai-nilai kesejarahan yang menjadi unsur utama dalam konsep eksistensi. Hal ini mencerminkan gagasan Sartre bahwa manusia selalu berada dalam situasi faktis dan tetap mampu eksis dengan tindakan sadar.

Sartre juga menyebut bahwa eksistensi manusia selalu terkait dengan *le regard de l'autre* atau pandangan dari “Liyen” (yang lain).<sup>10</sup> Eksistensi dokar tidak akan berarti apa-apa tanpa pengakuan masyarakat. Kusir dokar membutuhkan keberadaan penumpang, masyarakat pasar, dan komunitas kota yang memandang dokar sebagai bagian penting dari kehidupan harian mereka. Begitu pula sebaliknya: masyarakat membentuk makna terhadap dokar melalui interaksi, penggunaan, dan persepsi. Di sini, dokar tidak hanya eksis dalam fisiknya, tetapi sebagai entitas sosial yang diakui.

Dalam puncaknya, pertarungan eksistensial terjadi saat mulai masuknya kendaraan motor dan modernisasi ala kolonial. Di sinilah terjadi pertarungan antara eksistensi otentik dan keberadaan tidak otentik. Sartre menekankan bahwa hidup otentik adalah hidup yang dijalani sesuai dengan kesadaran diri dan proyek kebebasan, sedangkan hidup tidak otentik adalah hidup yang tunduk pada sistem, konvensi, atau dogma luar.

---

<sup>10</sup> Yustinus (ed.) Alphonsus Tjatur Raharso, Paulinus Yan Olla, ‘Mengabdikan Tuhan Dan Mencintai Liyan: Penghayatan Agama Di Ruang Publik Yang Plural’, *DISKURSUS*, 17 (2014), p. 84.

Masyarakat Jember secara eksistensial harus memilih apakah akan tetap menjadikan dokar sebagai bagian dari dunia mereka atau menyerahkannya sebagai bagian dari masa lalu. Keputusan itu bukan sekadar sosial atau ekonomis, melainkan tindakan filosofis yang menegaskan eksistensi komunitas mereka sendiri.

Dengan menggunakan kerangka pemikiran Sartre, kita dapat melihat bahwa transportasi dokar bukan sekadar artefak sejarah, melainkan sebuah aktor sosial yang menjalani eksistensi, menolak untuk dikuasai oleh struktur, dan bertahan melalui pilihan-pilihan sadar manusia. Dokar menjadi bentuk kebebasan, serta kontinuitas budaya di tengah tekanan kolonial dan perubahan zaman. Dokar bukan hanya alat angkut, tetapi juga ruang sosial yang hidup, bergerak, dan membentuk identitas masyarakat Jember pada masa kolonial.

## H. Metodologi Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian sejarah dan digital ethnography, metode penelitian sejarah adalah suatu kumpulan yang sistematis dari sebuah prinsip-prinsip serta aturan yang ditujukan untuk membantu secara efektif dalam proses pengumpulan bahan-bahan sumber dari sejarah. Dalam menilai atau menguji sumber-sumber itu secara kritis dan kemudian disajikan dalam bentuk tertulis dari hasil-hasil pencapaian.<sup>11</sup> Penelitian sejarah mempunyai lima tahap yaitu: 1. Pemilihan topik, 2. Pengumpulan sumber, 3.

---

<sup>11</sup> Wasino and Endah Sri Hartatik, 'Metode Penelitian Sejarah (Dari Riset Hingga Penelusuran', *Seri Publikasi Pembelajaran*, 2018, p. 11.

Verifikasi (kritik sejarah), 4. Interpretasi: analisis dan sintesis, dan 5. Historiografi.<sup>12</sup>

### **1. Pemilihan Topik Penelitian**

Topik mengenai eksistensi dokar di Jember tahun 1929–1942 dipilih karena keberadaan dokar sebagai moda transportasi tradisional menyimpan nilai historis, sosial, dan budaya yang penting dalam kehidupan masyarakat kolonial Belanda. Pada masa itu, Jember tidak hanya menjadi wilayah agraris yang berkembang pesat karena perkebunan, tetapi juga menjadi ruang interaksi sosial yang kompleks antara penduduk lokal dan pemerintah kolonial Belanda. Di tengah perkembangan teknologi transportasi yang mulai memasuki wilayah Hindia Belanda, dokar tetap bertahan sebagai alat transportasi utama bagi sebagian besar masyarakat lokal.

Selain itu, penelitian ini ingin mengisi kekosongan dalam historiografi lokal Jember yang selama ini lebih banyak berfokus pada sejarah perkebunan dan ekonomi makro kolonial. Kajian tentang transportasi tradisional seperti dokar belum banyak dikaji secara mendalam, padahal moda ini memiliki hubungan erat dengan struktur masyarakat, sistem kerja, dan mobilitas harian penduduk. Penelitian ini diharapkan mampu menampilkan perspektif baru mengenai makna gerak dan mobilitas dalam sejarah sosial masyarakat kolonial.

Melalui penelitian ini, eksistensi dokar tidak hanya dilihat sebagai alat angkut, melainkan sebagai bentuk perlawanan kultural terhadap modernitas kolonial, serta sebagai cerminan dari pola mobilitas sosial, ekonomi, dan spasial

---

<sup>12</sup> KUNTOWIJOYO, *Pengantar Ilmu Sejarah* (Penerbit Tiara Wacana, 2013). Hal 69

masyarakat Jember pada masa itu. Oleh karena itu, kajian ini tidak hanya bersifat historis deskriptif, melainkan juga bersifat reflektif dan kritis terhadap narasi besar sejarah transportasi dan modernisasi di Indonesia.

## 2. Heuristik

Tahap ini melibatkan pencarian sumber-sumber informasi atau bukti-bukti sejarah dan merupakan langkah awal dalam semua penulisan sejarah.<sup>13</sup> Dalam pencarian sumber ini terdapat dua macam sumber yang harus diperhatikan oleh peneliti, yakni sumber primer dan juga sumber sekunder.

### a. Sumber Primer

Sumber primer adalah referensi utama yang dijadikan dasar dalam penelitian guna memperkuat data temuan dan argumen yang dibangun oleh peneliti. Adapun sumber primer yang berhasil diperoleh antara lain:

#### 1) Delpher

Delpher adalah situs resmi yang menyediakan berbagai materi digital seperti buku, surat kabar, jurnal, serta salinan siaran radio berbahasa Belanda dari masa lampau. Melalui situs ini, peneliti

memperoleh dokumen berupa buku dan surat kabar dari era Hindia Belanda yang membahas Transportasi dokar seperti *De Indische Courant*.

#### 2) KITLV

J E M B E R

<sup>13</sup> Wasino and Hartatik, 'Metode Penelitian Sejarah (Dari Riset Hingga Penelusuran'. Loc cit

KITLV (Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde) adalah sebuah situs yang berisi informasi seputar kolonialisme Belanda dan wilayah-wilayah bekas jajahannya. Situs ini dikelola oleh Perpustakaan Universitas Leiden bekerja sama dengan Kantor KITLV di Jakarta. Melalui situs ini, peneliti mendapatkan peta dan foto-foto dokar pada era Hindia Belanda

### 3) NMVW

NMVW atau *Nationaal Museum van Wereldculturen* merupakan situs yang dikelola oleh pemerintah Belanda dengan menggabungkan koleksi dari beberapa museum seperti Tropenmuseum di Amsterdam, Museum Afrika di Berg en Dal, dan Museum Volkenkunde di Leiden. Situs ini menyediakan beragam koleksi foto dari era kolonial Belanda. Dari sini, peneliti menemukan sejumlah foto yang menampilkan Transportasi dan jalan di sekitar alun-alun kota Jember pada masa kolonial..

#### **b. Sumber Sekunder**

Sumber sekunder merupakan referensi pendukung yang melengkapi sumber utama (primer). Sumber ini biasanya berupa tulisan atau dokumen yang dibuat tidak pada waktu yang sama dengan peristiwa yang diteliti. Dalam proses pengumpulan sumber sekunder, peneliti memanfaatkan akses terhadap e-book yang tersedia di berbagai situs resmi dan internet guna mendapatkan literatur yang relevan dengan topik

penelitian. Beberapa buku dan karya ilmiah yang berhasil dikumpulkan antara lain seperti buku *Arkeologi Transportasi* karya Purnawan Basundoro, tesis milik Aggus Purnomo berjudul *Pengelolaan Transportasi Ramah Lingkungan di Kota Matara, Being and Nothingness* karya Jean-Paul Sartre, Buku *A History of Modern Indonesia since c.1200* karya M. C. Ricklefs, buku Nawiyanto berjudul *Terbentuknya Ekonomi Perkebunan di Kawasan Jember*.

### 3. Kritik Sumber (Verifikasi)

Dalam proses ini, dua aspek utama yang harus diuji adalah keaslian sumber (otentisitas) melalui kritik eksternal dan kesahihan sumber (kredibilitas) melalui kritik internal. Tujuan dari kritik sumber ini adalah mendapatkan fakta-fakta historis yang otentik.

#### a. Kritik Eksternal

Kritik eksternal dilakukan untuk menilai keaslian (otentisitas) suatu sumber sejarah. peneliti mengecek bahwa Delpher adalah situs resmi dari Perpustakaan Nasional Belanda, jadi dokumen-dokumennya bisa dipercaya. Peneliti juga memastikan bahwa KITLV adalah lembaga penelitian yang terkenal dan sudah lama mengumpulkan dokumen sejarah, jadi sumber dari situs ini cukup kuat. Begitu juga dengan situs NMVW yang berasal dari museum-museum di Belanda dan menyimpan banyak koleksi foto lama.

#### b. Kritik Internal

Kritik sumber dari KITLV, peneliti melihat peta dan gambar tata

kota zaman dulu, lalu mencoba memahami apakah peta itu sesuai dengan penjelasan dari sumber lainnya. Hal yang sama juga dilakukan pada foto-foto dari NMVW. Peneliti mengecek apakah keterangan foto jelas, seperti lokasi, waktu, dan isi gambar. Jika informasi tidak lengkap, peneliti mencatatnya sebagai kekurangan dari sumber. Dokumen dari situs Delpher seperti *De Indische Courant*, lalu memperhatikan gaya bahasa dan cara penyampaian narasi lalu peneliti membandingkan dengan sumber lain.

#### **4. Interpretasi**

Tahap selanjutnya adalah interpretasi. Setelah melakukan kritik terhadap sumber-sumber sejarawan, tahap ini berlanjut ke penafsiran. Data yang telah dikumpulkan berupa koran *De Indische Courant* terbitan tahun 1929-1942, *Staatsblad Van Nedelandsch-Indie 1928-1942*, koleksi foto NMVW dan KITLV *Leiden* di analisis dan ditafsirkan, Tahap ini sangat penting karena merupakan langkah terakhir sebelum penulisan.

#### **5. Historiografi**

Bagian terakhir dari proses sejarah adalah menulis, mengungkapkan, atau melaporkan hasil penelitian sejarah. Seperti laporan dokumen koran *De Indische courant* pada tahun 1933 yang menggambarkan gambaran keberadaan dokar di Jember pada masa kolonial. kemudian dituangkan dalam bentuk tulisan yang sesuai dengan sistematika penulisan skripsi Universitas Islam Negeri Kiai Haji Ahmad Siddiq Jember dan prodi Sejarah dan Peradaban Islam dengan judul “Eksistensi Transportasi Dokar Di Jember Tahun 1929-1942”.

## **Digital Ethnografi**

Pendekatan etnografi digital adalah metode penelitian yang mengadaptasi prinsip-prinsip etnografi tradisional—yakni observasi partisipatif dan pemahaman mendalam terhadap budaya atau kelompok sosial—ke dalam konteks digital atau ruang daring.. pendekatan etnografi digital yang dikombinasikan dengan metode sejarah, untuk mengkaji eksistensi dokar sebagai moda transportasi tradisional di Jember pada masa kolonial antara tahun 1929 hingga 1942. Pendekatan ini memungkinkan peneliti memahami jejak keberadaan dokar secara historis melalui artefak digital, serta memetakan narasi sosial-budaya yang melekat pada moda tersebut melalui sumber daring dan dokumentasi visual dan berikut tahapan metode etnografi digital:<sup>14</sup>

### **1. Jenis dan Pendekatan Penelitian**

Penelitian ini bersifat kualitatif-deskriptif dengan pendekatan digital ethnography atau netnografi. Pendekatan ini digunakan untuk mengkaji bagaimana keberadaan dokar direpresentasikan dalam arsip digital seperti foto kolonial, peta kota, koran berbahasa Belanda, serta regulasi kolonial yang dapat diakses secara daring.

### **2. Lokasi Penelitian dan Sumber Digital**

Penelitian dilakukan secara daring dengan menelusuri sumber digital dari NMVW (Nationaal Museum van Wereldculturen) dan KITLV Leiden untuk memperoleh dokumentasi foto serta peta

---

<sup>14</sup> Jo Tacchi Sarah Pink, Heather Horst ,John Postill, Larissa Hjorth,Tania Lewis, Digital Ethnography Principles and Practice (SAGE Publications Ltd, 2015). Hlm 8.

kota Jember; Delpher.nl, platform milik Perpustakaan Nasional Belanda, digunakan untuk mengakses surat kabar De Indische Courant; serta Staatsblad van Nederlandsch-Indië dimanfaatkan untuk menelusuri kebijakan lalu lintas dan status administratif Jember.

### 3. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan melalui dua pendekatan utama, yaitu observasi artefaktual digital dengan mengamati representasi dokar dalam media visual seperti foto-foto, peta, dan arsip koran, serta heuristik digital dengan mengakses, menyortir, dan mengunduh dokumen digital yang relevan dari platform digital berbahasa Belanda dan Indonesia.

### 4. Analisis Data

Data dianalisis melalui interpretasi visual dan kontekstual:

1. Analisis Naratif terhadap konten surat kabar dan arsip berita kolonial.

2. Analisis Visual Historis untuk memahami makna simbolik

dan sosial dari kehadiran dokar dalam ruang kota (misalnya di pasar atau stasiun).

3. Pembacaan Regulatif untuk menafsirkan posisi dokar dalam sistem lalu lintas dan administrasi kolonial melalui Staatsblad.

### 5. Validitas Data

Validitas data dilakukan melalui triangulasi sumber:

1. Membandingkan narasi surat kabar kolonial (De Indische Courant) dengan regulasi dalam Staatsblad.
2. Menyesuaikan foto-foto dari NMVW dan KITLV dengan peta topografis kolonial.
3. Memverifikasi ulang sumber dengan metadata resmi dari situs penyedia (tahun publikasi, nama arsip, dan lokasi foto).

## I. Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan dalam penelitian ini mencakup deskripsi alur penyusunan skripsi, dimulai dari bab pendahuluan hingga bab penutup. Uraian yang sistematis diperlukan untuk memudahkan pembaca memahami isi yang disampaikan oleh peneliti. Berikut adalah sistematika pembahasan dalam penelitian ini.

**Bab I Pendahuluan**, mencakup beberapa aspek, yaitu konteks penelitian, fokus penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian, penelitian terdahulu, kerangka konseptual, metode penelitian, dan sistematika pembahasan.

**BAB II Sejarah awal keberadaan dokar di jember pada masa kolonial belanda**, dalam bab ini akan dibahas bagaimana perkembangan awal transportasi di jember dalam aspek asal usul, peranan pemerintah kolonial terhadap keberadaan transportasi dokar, peran social ekonomi yang didapatkan hingga

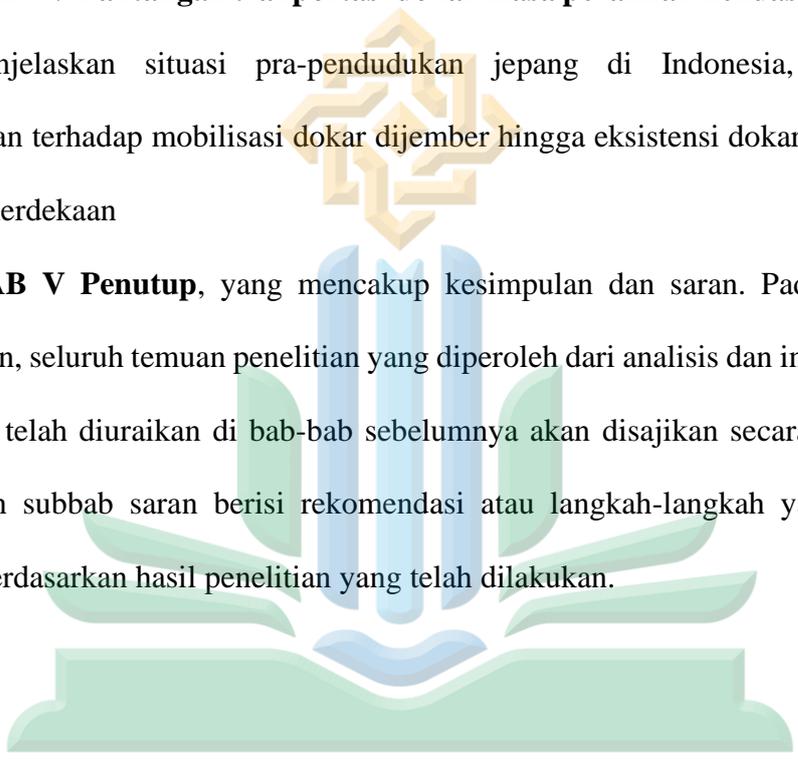
tantangan dan perjalanan awal transportasi dokar di jember tahun 1929-1942

**BAB III Eksistensi dokar sebagai sarana Transportasi utama di Jember(1929-1942,** dalam bab ini pembahasan akan dibagi menjadi subbab, yang mana subba pertama akan membahas peran dokar dalam struktur mobilisasi di jember lalu akan dibahas jejak transportasi dokar di jember dalam kurun waktu 1929-1942

**BAB IV Tantangan transportasi dokar masa peralihan kekuasaan,** yang akan menjelaskan situasi pra-pendudukan jepang di Indonesia, dampak pendudukan terhadap mobilisasi dokar di jember hingga eksistensi dokar di jember pasca kemerdekaan

**BAB V Penutup,** yang mencakup kesimpulan dan saran. Pada bagian kesimpulan, seluruh temuan penelitian yang diperoleh dari analisis dan interpretasi data yang telah diuraikan di bab-bab sebelumnya akan disajikan secara ringkas. Sedangkan subbab saran berisi rekomendasi atau langkah-langkah yang perlu diambil berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan.

=



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

## BAB II

### Sejarah Awal Keberadaan Dokar di Jember pada Masa Kolonial Belanda

Dokar adalah moda transportasi tradisional beroda dua yang ditarik oleh kuda.<sup>1</sup> Pada masa kolonial Belanda, kehadiran dokar tidak hanya menjadi alat mobilitas tetapi juga berperan penting dalam mendukung roda tekonomi, sosial, dan budaya masyarakat. Bab ini akan menguraikan bagaimana dokar diperkenalkan, dikembangkan, dan berfungsi di tengah masyarakat Jember selama masa kolonial, khususnya pada periode 1929 hingga 1942.

#### A. Asal-Usul dan Pengenalan Dokar di Jember

Transportasi dokar memiliki jejak sejarah yang panjang di berbagai kota di Pulau Jawa, termasuk Jember. Keberadaan moda angkut ini tidak muncul secara tiba-tiba, melainkan merupakan hasil dari proses adaptasi sosial, budaya, dan ekonomi kolonial.<sup>2</sup> Dokar mulai dikenal dan digunakan secara luas sebagai moda transportasi lokal seiring dengan tumbuhnya kawasan ini sebagai sentra perkebunan kolonial.

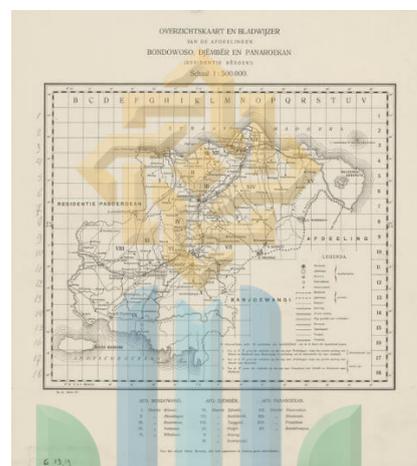
Dokar sendiri mengacu pada kendaraan beroda dua atau empat yang ditarik oleh seekor atau dua ekor kuda, dan digunakan untuk mengangkut penumpang maupun barang. Dokar sering menjadi penghubung antara kawasan pusat pemerintahan, permukiman, pasar, dan stasiun kereta api. Di Jember, keberadaan dokar sudah dapat ditelusuri sejak akhir abad ke-19.

---

<sup>1</sup> 'KBBI' <<https://kbbi.web.id/dokar>>.

<sup>2</sup> Zakaniata and Hartati, hal 70.

Dokar umumnya dirancang untuk mengangkut beban dalam jumlah relatif besar, tidak hanya digunakan untuk mengangkut penumpang, tetapi juga menjadi sarana utama dalam mendistribusikan hasil-hasil pertanian dan komoditas perkebunan.<sup>3</sup> Dokar di Jember digunakan secara luas oleh penduduk dan pelaku ekonomi, terutama dalam mengangkut hasil bumi seperti tembakau, kopi, dan karet ke stasiun kereta api atau pasar lokal.



**Gambar 2. 1 Peta Djember 1911**

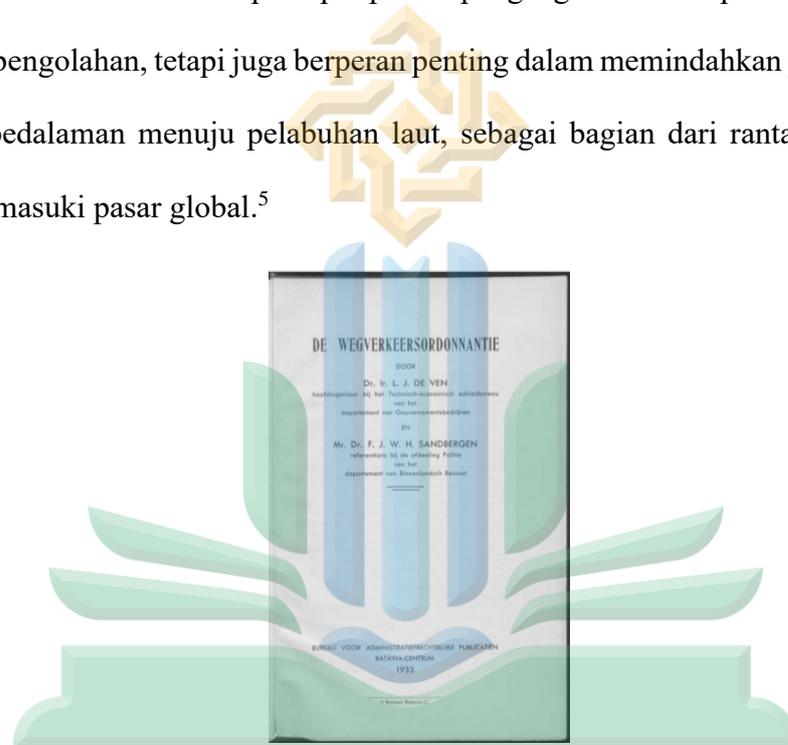
Sumber: <https://digitalcollections.universiteitleiden.nl>

Peta yang diterbitkan tahun 1911 menunjukkan transportasi dokar memiliki kelebihan dalam menjangkau beberapa lokasi dikarenakan transportasi mekanis yang belum benar benar bisa melewati medan tenah yang tidak rata yang hal ini tidak berlaku bagi dokar, untuk menunjang aktivitas ekonomi masyarakat di sekitar Jember. Hal ini menunjukkan bahwa dokar telah menjadi bagian integral dari sistem transportasi lokal yang menopang mobilitas barang dan orang.

<sup>3</sup> Purnawan Basundoro, *Arkeologi Transportasi: Perspektif Ekonomi Dan Kewilayahan Keresidenan Banyumas 1830-1940an* (Airlangga University Press, 2020). Hal 40

## B. Perkembangan Infrastruktur dan Peran Kolonial (Akhir abad 19-Awal abad 20)

Pemerintah kolonial secara aktif membangun infrastruktur jalan sebagai bagian dari upaya eksploitasi ekonomi yang aktif pada periode tanam paksa.<sup>4</sup> Kebutuhan akan infrastruktur dan sarana transportasi yang memadai semakin mendesak seiring dengan meningkatnya produksi komoditas. Sarana tersebut tidak hanya diperlukan untuk mempercepat proses pengangkutan hasil panen dari lahan ke lokasi pengolahan, tetapi juga berperan penting dalam memindahkan produk dari wilayah pedalaman menuju pelabuhan laut, sebagai bagian dari rantai distribusi untuk memasuki pasar global.<sup>5</sup>

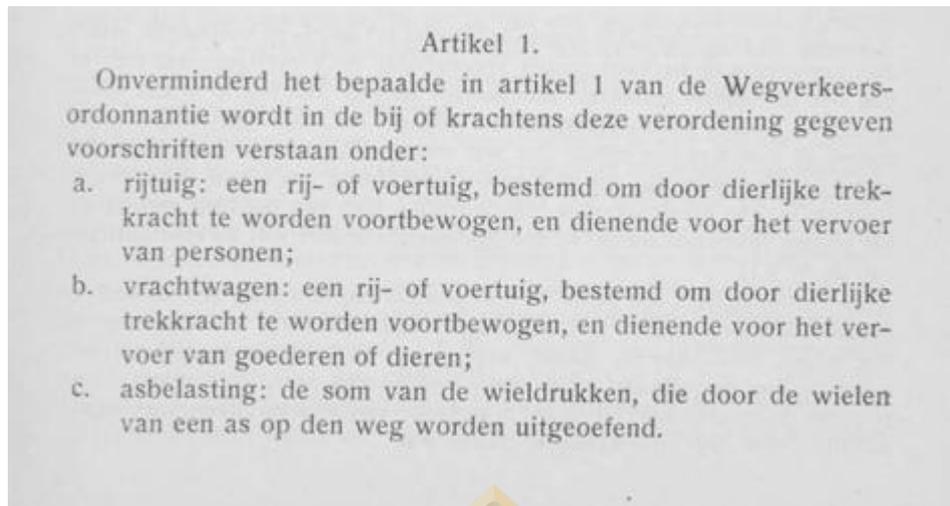


**Gambar 2. 2 Peraturan Lalu Lintas 1933**

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

<sup>4</sup> Nawiyanto, *The Making of Plantation Economy in Jember (East Java ) Indonesia*, 2018. Hal 59

<sup>5</sup> Nawiyanto, 36



**Gambar 2. 3 Peraturan Lalu Lintas 1933 Pasal 1**

Sumber: <https://www.delpher.nl/>

*“Pasal 1*

*Tanpa mengurangi ketentuan dalam Pasal 1 dari Peraturan Lalu Lintas Jalan, maka yang dimaksud dalam peraturan yang diberikan berdasarkan ketentuan ini adalah:*

- a. Kendaraan: suatu alat pengangkut atau kendaraan yang dirancang untuk digerakkan oleh tenaga tarik hewan, dan digunakan untuk mengangkut orang;*
- b. Truk: suatu alat pengangkut atau kendaraan yang dirancang untuk digerakkan oleh tenaga tarik hewan, dan digunakan untuk mengangkut barang atau hewan;*
- c. Beban gandar: jumlah dari tekanan roda yang diberikan oleh roda kendaraan terhadap jalan.” (De Wegverkeersordonnantie 1933)*

Dokumen dalam gambar diatas mencerminkan peran aktif pemerintah”

kolonial Hindia Belanda dalam mengatur dan mengendalikan penggunaan infrastruktur jalan serta moda transportasi tradisional—termasuk dokar (kendaraan yang digerakkan oleh hewan, terutama kuda).

Butir a dan b menjelaskan bahwa kendaraan yang ditarik oleh tenaga hewan, seperti dokar dan gerobak, menjadi objek regulasi resmi. Ini menunjukkan bahwa pemerintah Hindia Belanda tidak hanya fokus pada transportasi modern seperti

kereta api atau trem, tetapi juga berusaha mengontrol transportasi tradisional dalam ruang hukum. Ini adalah bentuk intervensi negara untuk memastikan bahwa semua kendaraan, termasuk dokar, mematuhi standar tertentu yang berkaitan dengan fungsi, beban, dan penggunaan jalan.

Butir c tentang asbelasting (beban gandar) menunjukkan perhatian terhadap daya tahan jalan raya kolonial. Beban dari kendaraan (seperti dokar atau gerobak) diukur agar tidak merusak jalan. Ini penting karena pembangunan jalan pada masa itu merupakan proyek besar yang mendukung pengangkutan hasil-hasil bumi dari pedalaman ke pelabuhan. Regulasi ini menegaskan bahwa pemerintah Hindia Belanda mengawasi tidak hanya pembangunan infrastruktur, tetapi juga penggunaannya oleh rakyat lokal.

Pemerintah kolonial ingin mengatur arus barang dan orang, baik dalam konteks ekonomi (pengangkutan hasil bumi dari pedalaman ke pelabuhan) maupun ketertiban jalan. Dalam konteks Jember, di mana dokar banyak digunakan untuk mengangkut hasil perkebunan seperti tembakau dan kopi, regulasi ini merupakan mekanisme kolonial untuk mendisiplinkan moda transportasi rakyat agar mendukung kelancaran logistik kolonial.

### **C. Peran Sosial dan Ekonomi Dokar**

Dokar menjadi penanda status sosial dalam penggunaannya sebagai moda transportasi. Dokar yang berfungsi sebagai sarana distribusi barang atau orang menandakan kemampuan ekonomi bagi pengguna atau pemiliknya. Masyarakat memanfaatkan dokar untuk bepergian ke pasar maupun aktivitas sosial lainnya. Dokar juga menjadi ruang interaksi sosial. Penumpang yang berada dalam satu

dokar saling mengenal, kerap berpotensi timbulnya percakapan yang membahas isu-isu lokal, harga kebutuhan pokok, atau kabar dari desa-desa lain.

Kusir dokar umumnya berasal dari kalangan petani kecil atau buruh harian. Pekerjaan sebagai kusir dokar menjadi sumber tambahan penghasilan yang penting untuk menunjang ekonomi keluarga. Peran kusir dokar sangat penting dalam memobilisasi transportasi masyarakat, khususnya sebelum transportasi modern seperti trem dan mobil.<sup>6</sup> Dengan demikian, keberadaan kusir dokar menjadi bagian penting dalam rantai distribusi hasil pertanian di masa lalu.

#### **D. Tantangan dan Perjalanan Awal**

Peran dokar sebagai tulang punggung transportasi lokal sangat penting, namun alat transportasi ini menghadapi berbagai tantangan. Salah satunya adalah keterbatasan dalam perawatan kuda, yang kerap menjadi kendala utama bagi para kusir. Selain itu, persaingan dengan sepeda dan kendaraan bermotor semakin mempersempit ruang gerak dokar di tengah masyarakat. Fluktuasi harga komoditas seperti karet dan tembakau juga berdampak langsung pada kebutuhan angkutan, sehingga pendapatan para kusir menjadi tidak menentu. Berdasarkan prinsip hukum permintaan dan penawaran, dapat disimpulkan bahwa kenaikan harga serta kondisi ekonomi yang tidak stabil akan berdampak langsung pada penurunan pendapatan masyarakat. Penurunan pendapatan tersebut kemudian menyebabkan berkurangnya daya beli, mengingat tingkat pendapatan merupakan salah satu faktor utama yang memengaruhi daya beli masyarakat. Akibatnya, konsumsi masyarakat turut mengalami penurunan, yang pada akhirnya berdampak pada menurunnya tingkat

---

<sup>6</sup> Zakaniata and Hartati, 'Dari Dokar Menjadi Bendi, 68

kesejahteraan secara umum.<sup>7</sup> Di sisi lain, kondisi jalan yang belum seluruhnya diperkeras sering kali menyulitkan operasional dokar, terutama saat musim hujan tiba. Berbagai tantangan tersebut membuat keberlangsungan dokar sebagai alat transportasi tradisional semakin terancam di era modern.



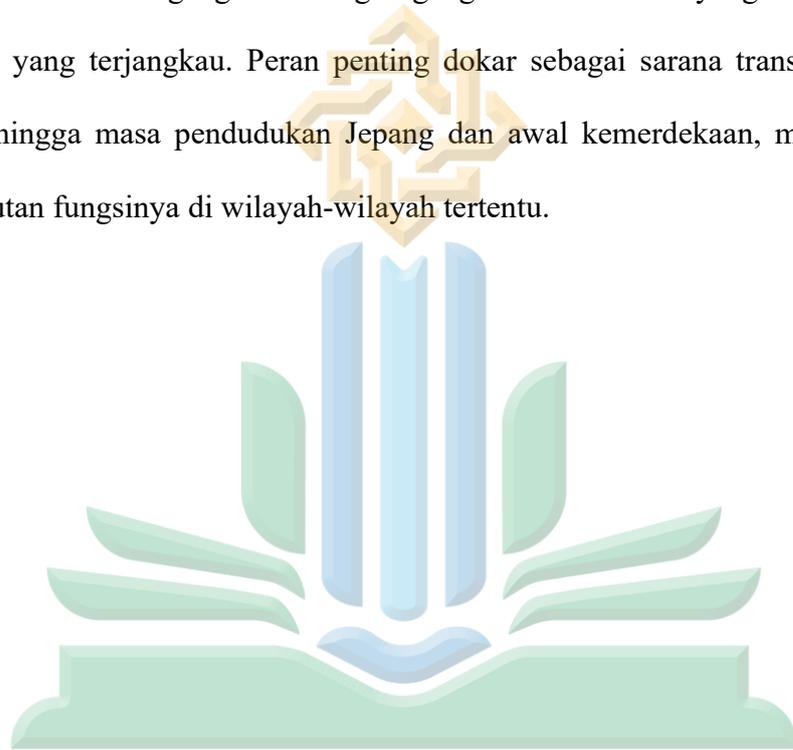
**Gambar 2. 4 Pengalaman perjalanan menggunakan dokar di jember saat hujan.**

Sumber: Soerabaiasch Handelsblad 1932 <https://www.delpher.nl/>

"...Hanya dengan kereta (dokar) seseorang dapat mencapai daerah-daerah terpencil di Jember Selatan. Jalan raya belum tersedia, dan kendaraan bermotor tidak bisa digunakan. Dalam banyak kasus, hasil bumi seperti kopi, karet, dan hasil panen lainnya harus diangkut dengan dokar atau dipikul ke jalan utama untuk kemudian dibawa ke pasar. Di tengah medan pegunungan yang berat dan infrastruktur yang minim, dokar menjadi alat transportasi yang vital. Masyarakat menggantungkan hidupnya pada kendaraan sederhana ini untuk kegiatan ekonomi sehari-hari..." (Soerabaiasch Handelsblad 1932).

<sup>7</sup> Kurnia, 'Dampak Fluktuasi Harga Getah Karet Terhadap Kesejahteraan Dan Konsumsi Masyarakat Desa Kota Lekat Mudik Perspektif Ekonomi Islam', 2022, pp. 47.

Transportasi dokar memiliki kelemahan utama berupa lamanya waktu perjalanan, sehingga kurang kompetitif jika dibandingkan dengan kendaraan bermotor yang lebih cepat dan efisien dalam hal waktu. Kondisi ini memaksa para kusir dokar untuk melakukan adaptasi dengan mengkhususkan layanan pada jalur-jalur dalam kota serta desa-desa yang belum terjangkau oleh kendaraan bermotor. Di pasar-pasar tradisional, seperti Pasar, dokar tetap menjadi pilihan utama masyarakat untuk mengangkut barang dagangan karena akses yang lebih mudah dan biaya yang terjangkau. Peran penting dokar sebagai sarana transportasi ini bertahan hingga masa pendudukan Jepang dan awal kemerdekaan, menegaskan keberlanjutan fungsinya di wilayah-wilayah tertentu.



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

### BAB III

#### Kehadiran Dokar sebagai Sarana Transportasi Utama di Jember (1929–1942)

Jember sebagai bagian dari Karesidenan Besuki Jawa Timur, dikenal sebagai kawasan perkebunan yang sangat produktif pada masa kolonial. Perkebunan kopi, karet, dan tembakau mendominasi perekonomian daerah ini, menjadikannya sebagai sentra ekonomi penting di wilayah tersebut.<sup>1</sup> Keberadaan dokar sebagai sarana transportasi tradisional di Jember dapat ditelusuri sejak awal abad ke-20, terutama seiring dengan pertumbuhan perkebunan dan pusat-pusat perdagangan di wilayah Besuki. Dokar menjadi sarana transportasi yang mudah dijangkau, baik oleh masyarakat lokal maupun kalangan elite kolonial, untuk mengakses wilayah perkebunan maupun pusat kota.

##### A. Struktur Mobilisasi di Jember: Peran Transportasi Dokar

Mobilisasi fisik sangat ditentukan oleh infrastruktur transportasi yang tersedia. Meskipun jalur kereta api<sup>2</sup> telah ada, namun cakupannya terbatas pada lintasan antar kota besar dan pelabuhan. Dokar menjadi sarana transportasi yang menjangkau wilayah-wilayah pelosok, perkampungan, pasar tradisional, dan pusat administrasi lokal.

---

<sup>1</sup> NURUDIN FITROH, 'Peranan Kereta Api Di Jawa Timur Dalam Pengangkutan Hasil Perkebunan Ke Surabaya Tahun 1878-1930', *AVATARA, e-Journal Pendidikan Sejarah*, 3.3 (2015), pp. 460.

<sup>2</sup> Pada masa kolonial belanda kereta api merupakan satu sarana transportasi penting yang diperkenalkan oleh gubernur jenderal hidia belanda pertama kali pada tahun 1864 di Semarang APRILA ARINDA PUTRI, 'DAMPAK DAN PERKEMBANGAN KERETA API DI ONDER AFDEELING LUBUKLINGGAU TAHUN 1917-1945' (UNIVERSITAS JAMBI, 2024). P.1

Dokar memungkinkan mobilisasi fisik secara horizontal yang luas bagi masyarakat menengah dan bawah. Struktur mobilisasi di Jember membentuk jaringan informal yang dihubungkan oleh dokar: rute pasar–desa, pusat kota–permukiman, dan kantor distrik–kampung. Mobilitas ini menjadi basis terbentuknya pola kehidupan sosial dan ekonomi yang dinamis. Dokar muncul sebagai sarana yang tidak hanya memenuhi kebutuhan transportasi, tetapi juga mendukung mobilisasi sosial-ekonomi masyarakat luas.



**Gambar 3. 1 Suasana disekitar pasar Djember 1900-1930**

Sumber: <https://collectie.wereldculture.nl>

Foto kolonial yang disajikan oleh [collectie.wereldmuseum.nl](https://collectie.wereldmuseum.nl) merekam suasana pasar di Jember pada rentang waktu antara tahun 1900 hingga 1930. Foto menjadi bukti visual yang sangat penting dalam mengungkap eksistensi dan peran strategis transportasi tradisional, khususnya dokar, dalam kehidupan masyarakat Hindia Belanda. Dokumentasi berfungsi sebagai arsip visual, tetapi juga menjadi sumber sejarah sosial yang merekam realitas sehari-hari masyarakat kolonial di luar pusat kekuasaan.

Gambar 3. 1 memperlihatkan dengan jelas bagaimana dokar menjadi bagian integral dari aktivitas ekonomi dan mobilitas rakyat di kawasan urban Jember pada

awal abad ke-20. Suasana jalanan yang membelah kawasan pasar dilingkupi oleh kesibukan masyarakat, seperti para pejalan kaki, pedagang kaki lima, serta satu unit dokar yang berhenti di sisi jalan. Kehadiran dokar di tengah kerumunan menegaskan posisi sebagai moda transportasi publik yang sangat penting bagi masyarakat Jember pada masa tersebut. Dokar telah berperan sebagai penggerak sektor ekonomi, khususnya bagi masyarakat yang berkecimpung di bidang pertanian dan perdagangan. Peran ini mencakup berbagai aspek, mulai dari pembuatan, perawatan, dan perbaikan dokar, hingga pemanfaatannya sebagai sarana transportasi dan pengangkutan barang.<sup>3</sup>

Konstruksi dokar yang sederhana ditarik oleh satu ekor kuda dan diawaki oleh kusir di depan memungkinkan kendaraan ini untuk melintasi gang-gang sempit atau jalanan tanah yang belum sepenuhnya dirapikan oleh infrastruktur kolonial. Pasar dalam masyarakat kolonial merupakan ruang interaksi yang tidak hanya bersifat ekonomi, tetapi juga sosial dan kultural. Dokar menjadi bagian penting dari arsitektur pasar sebagai moda pengangkut hasil bumi dari pedesaan ke pusat niaga. Pasar di Jember, yang berkembang sebagai kota administratif dan agraris penting di wilayah Oosthoek (ujung timur Pulau Jawa), merupakan simpul distribusi hasil pertanian. Di titik inilah dokar memainkan perannya dalam menopang keberlanjutan sirkulasi barang dan manusia dari kawasan pedesaan ke perkotaan, dan sebaliknya. Dokar tidak hanya hadir sebagai alat transportasi, tetapi juga sebagai penanda kelas dan identitas sosial.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> Zakaniata and Hartati, hal 70.

<sup>4</sup> Ikhsan Rosyid Mujahidul Anwari, 'Sistem Transportasi Darat Perkotaan Surabaya Masa Kolonial 1900-1942', *Mozaik Humaniora*, 17.2 (2017), pp. 231 <<https://e-journal.unair.ac.id/MOZAIK/article/view/33853/17139>>.

Keberadaan dokar dalam ruang pasar menegaskan posisi rakyat dalam ekosistem sosial dan ekonomi kolonial. Di Jember, keberadaan dokar bukan hanya soal fungsi praktis, tetapi juga bentuk gerakan dari perlawanan budaya terhadap dominasi modernitas Eropa. Kehadiran pohon rindang di sisi jalan dalam foto ini menunjukkan bahwa kawasan pasar Jember telah mengalami pola perencanaan kota kolonial yang cukup tertata, di mana pepohonan berfungsi sebagai peneduh sekaligus pembatas visual. Dokar yang berhenti dengan kudanya menunduk bisa diinterpretasikan sebagai penanda lamban, seakan menjadi kontras dari modernitas yang dibawa oleh kolonialisme melalui kereta api dan trem di pusat-pusat urban besar seperti Surabaya atau Batavia.

Dokar menunjukkan ketahanannya sebagai moda transportasi yang adaptif, fleksibel, dan berbasis lokalitas. Kondisi sosial-ekonomi yang terekam dalam gambar ini juga mengingatkan pada pentingnya melihat sejarah dari “bawah” yakni sejarah yang ditulis dari perspektif rakyat biasa. Dalam hal ini, dokar menjadi representasi dari suara dan gerak masyarakat lokal yang kerap tak terdengar dalam narasi besar sejarah kolonialisme. Jika selama ini sejarah transportasi kolonial didominasi oleh pembangunan jalan kereta api atau sistem logistik perkebunan, maka dokar hadir sebagai representasi transportasi sosial yang tetap eksis dan dibutuhkan oleh rakyat.

Gambar pasar Jember bukan hanya menyajikan pemandangan jalanan, tetapi juga menyiratkan struktur sosial, hubungan kekuasaan, dan keadaan ekonomi rakyat kecil dalam ruang kolonial. Gambar memperlihatkan bahwa dokar adalah elemen vital dalam struktur sosial dan ekonomi Jember pada era 1900–1930.

Keberadaannya di tengah pasar bukan sekadar sebagai sarana mobilitas, melainkan bagian dari sistem sosial yang lebih besar: hubungan kota-desa, relasi antara penguasa dan rakyat, serta hubungan tradisional dan modernitas.



**Gambar 3. 2 Stasiun jember 1927-1929**

**Sumber:** <https://collectie.wereldculture.nl>

Foto yang disajikan oleh *collectie.wereldmuseum.nl* merekam kawasan sekitar Stasiun Jember pada akhir dekade 1920-an menyajikan potret penting mengenai bagaimana infrastruktur transportasi kolonial Hindia Belanda membentuk ruang kota, serta bagaimana moda transportasi tradisional seperti dokar berinteraksi dalam jejaring mobilitas yang lebih luas. Dalam Gambar 3.2, bangunan utama stasiun dengan arsitektur khas kolonial tampak jelas. Struktur memanjang dengan atap limasan dan jendela-jendela berjaluji, dikelilingi oleh jalan tanah yang menjadi jalur utama keluar-masuk penumpang dan barang.

Kehadiran beberapa dokar yang berjajar di sisi kanan dan tengah gambar, bersiap menjemput atau mengantar penumpang. Situasi ini menunjukkan bahwa stasiun bukan hanya menjadi titik simpul jaringan perkeretaapian, tetapi juga pusat intermoda transportasi di mana kendaraan tradisional seperti dokar masih memegang peranan penting. Keberadaan dokar di depan stasiun membuktikan

bahwa meskipun kereta api telah menjadi tanda modernitas dan efisiensi transportasi kolonial, masyarakat lokal tetap sangat mengandalkan dokar sebagai moda penghubung dari dan ke wilayah permukiman yang tidak terjangkau oleh rel.<sup>5</sup>

Stasiun kereta api merupakan simpul dominan dalam proyek modernisasi kolonial.<sup>6</sup> Kereta api digunakan untuk mengangkut hasil-hasil perkebunan dari hinterland (daerah pedalaman) menuju pelabuhan ekspor.<sup>7</sup> Jember sebagai daerah penghasil tembakau dan kopi memiliki kepentingan vital dalam jaringan ini. Infrastruktur besar tetap membutuhkan moda pengumpan (feeder), dan dalam hal ini, dokar memainkan peran krusial. Dengan kapasitas angkut yang fleksibel dan mampu menjangkau pelosok-pelosok kampung, dokar menjadi penghubung utama antara ruang agraris dan ruang industri-perdagangan. Moda transportasi tradisional seperti dokar sering menjadi penyambung antara pusat mobilitas modern dengan kehidupan sosial ekonomi masyarakat lokal yang tidak terjangkau moda mekanik besar seperti kereta api atau trem.<sup>8</sup>

Dokar, bersama dengan gerobak dan pedati, mengisi celah yang tidak dapat dijangkau oleh rel. Oleh karena itu, eksistensi dokar di kawasan stasiun bukanlah sisa tradisi, tetapi bagian dari sistem transportasi kolonial yang kompleks dan berlapis. Gambar 3.3 merepresentasikan dimensi sosial dari mobilitas kolonial. Kontras antara arsitektur modern stasiun dan kendaraan tradisional di depannya

<sup>5</sup> Iwan Hermawan, 'KERETA API MENGURAI KEBUNTUAN TRANSPORTASI DI PULAU JAWA', *Balai Aekologi Bandung*, 2014.p. 11

<sup>6</sup> Ibid, p.4

<sup>7</sup> 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*, 7.1 (2024), pp. 10–30, doi:10.62924/jsi.v7i1.33025. p. 12

<sup>8</sup> Iwan Hermawan, Loc Cit.

memperlihatkan dualitas antara modernitas dan tradisionalitas yang khas dalam masyarakat kolonial.

Kereta api mungkin digunakan oleh pejabat, pegawai, atau pedagang besar, sementara rakyat kecil tetap mengandalkan dokar untuk aktivitas harian mereka.<sup>9</sup> Penempatan pohon-pohon besar yang menaungi area depan stasiun menunjukkan bahwa kawasan ini dirancang tidak hanya sebagai titik teknis tetapi juga sebagai ruang sosial. Area tersebut menjadi tempat menunggu, berkumpul, bahkan berdagang kecil-kecilan. Kawasan stasiun tidak sekadar ruang infrastruktur, tetapi juga ruang interaksi sosial multikelas, di mana masyarakat lokal, pekerja transportasi, dan pengguna jasa bertemu dan bertransaksi. Melalui pendekatan visual, ini membuka pemahaman lebih dalam mengenai ruang-ruang mobilitas di kota kolonial seperti Jember terbentuk, dan kendaraan tradisional seperti dokar tidak hilang di bawah bayang-bayang modernitas kolonial, melainkan menegosiasikan peran dan fungsinya dalam sistem yang baru.<sup>10</sup>

Dokar tidak sekadar eksis di jalanan pasar, tetapi juga hadir dan berfungsi dalam simpul-simpul logistik penting seperti stasiun. Dokar menjadi bentuk adaptasi, perlawanan, dan keluwesan lokal dalam menghadapi hegemoni sistem transportasi kolonial. Gambar 3.4 menjadi bukti penting bahwa dokar pernah menjadi bagian integral dari ekosistem mobilitas masyarakat Jember, termasuk di sentra modern seperti stasiun kereta api.

---

<sup>9</sup> Iqbal Hastri Firmandani and Agus Trilaksana, 'Perkembangan Transportasi Darat ( Bus ) Di Probolinggo Tahun 1933-1956', *E-Journal Pendidikan Sejarah*, 11.3 (2021), p. hlm. 2.

<sup>10</sup> Firmandani and Trilaksana. hlm 5



**Gambar 3. 3 Jalan sekitar PB Sudirman 1929**

Sumber: <https://collectie.wereldculture.nl>

Gambar 3.3 merekam suasana jalan utama yang membentang di kota Jember (kemungkinan besar Jalan PB Sudirman saat ini), pada rentang tahun 1927 hingga 1929. Pada masa tersebut, jalan-jalan utama di kota kolonial tidak hanya menjadi penghubung fisik antarwilayah, tetapi juga memainkan peran strategis dalam sistem distribusi barang dan mobilitas sosial masyarakat. Dalam Gambar 3.3 tampak jelas beberapa unit dokar bergerak di badan jalan, sementara sejumlah warga berjalan kaki di pinggir jalan yang masih terbuka lebar tanpa pembatas. Kehadiran dokar di jalur utama kolonial mengindikasikan bahwa alat transportasi tradisional ini masih menjadi moda utama sebelum sepenuhnya tergantikan oleh kendaraan bermotor. Dokar tidak hanya mengisi ruang-ruang pasar dan *standplaats*, tetapi juga mendominasi jalan raya utama yang menjadi urat nadi kota.

Dengan jalur-jalur yang terhubung ke pasar, stasiun, pelabuhan darat, dan perkantoran kolonial, dokar memainkan peran penting dalam mobilitas warga lokal

dan distribusi hasil pertanian dari desa ke kota. Kondisi jalan tampak bersih, lebar, dan sudah diperkeras, yang menunjukkan bahwa pemerintah kolonial memberikan perhatian besar terhadap infrastruktur jalan kota.<sup>11</sup> Hal ini sejalan dengan kebijakan Hindia Belanda yang mendorong modernisasi kota-kota penting di Jawa pada awal abad ke-20. Namun, meskipun ada modernisasi infrastruktur, moda transportasi yang beroperasi tetap merupakan perpaduan antara modern (trem, mobil) dan tradisional (dokar, sepeda).

Penempatan dokar di jalur utama ini mempertegas eksistensinya dalam lanskap kolonial. Ia bukan hanya moda marjinal, tetapi menempati jalur yang sama dengan kendaraan lainnya, menandakan pengakuan atas peran vitalnya dalam sistem transportasi urban. Jalan raya kolonial menjadi ruang interaksi sosial antara kusir dan penumpang, antara warga desa dan kota, serta antara otoritas kolonial dan masyarakat lokal. Ini adalah ruang di mana modernitas dan tradisi bertemu secara konkret. Lebih dari sekadar alat angkut, dokar adalah penanda visual dari zaman transisi antara kolonialisme, urbanisasi, dan awal modernisasi transportasi. Gambar 3.3 menjadi saksi bahwa sebelum sepenuhnya hilang dari lanskap kota, dokar pernah menguasai jalan utama dan hadir dalam kehidupan perkotaan di Jember dan sekitarnya.

Keberadaan dokar juga memperlihatkan adanya struktur ekonomi mikro yang berkembang di sekitar moda ini. Misalnya, terdapat tukang pembuat roda, bengkel pelana kuda, serta penjual pakan kuda yang menggantungkan hidupnya

---

<sup>11</sup> Fikrul Hanif Sufyan and Dedi Arsa, 'Kuda Bendi Di Kota Payakumbuh , Sumatera Barat Hingga Akhir Abad Ke-20 ( Kuda Bendi in the City of Payakumbuh , West Sumatera Until the End of 20 Th Century ) Fikrul Hanif Sufyan Dedi Arsa Minangkabau Masa Lampau . Namun , Perlahan Posisi Ini Digantikan D', 17.1 (2017), pp. 50.

pada keberlangsungan dokar. Hal ini menunjukkan bahwa dokar tidak hanya berdampak pada transportasi, tetapi juga pada sektor ekonomi pendukung lainnya yang tumbuh bersamanya.<sup>12</sup>

Dokar menjadi ruang sosial bergerak yang mempertemukan berbagai kelas sosial dalam perjalanan mereka. Penumpang dari berbagai latar belakang duduk berdekatan dalam ruang yang sama, membentuk interaksi sosial yang khas dan menjadi bagian dari memori kolektif masyarakat.

Eksistensi dokar selama periode 1929–1942 tidak dapat dipahami secara sempit sebagai bentuk keterbelakangan teknologi. Sebaliknya, ia merupakan bentuk adaptasi lokal terhadap kondisi geografis, sosial, dan ekonomi yang khas. Keberlanjutan dokar menjadi bukti bahwa modernitas tidak selalu mengeliminasi tradisi, melainkan keduanya dapat berjalan berdampingan dalam konfigurasi masyarakat kolonial yang kompleks seperti Jember.

## **B. Jejak Transportasi Dokar di Jember 1929-1942**

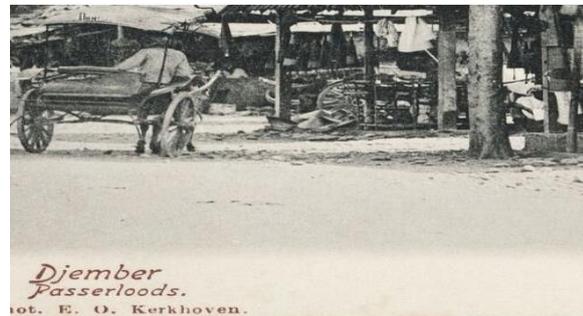
Periode 1929 hingga 1942 merupakan masa penting dalam perkembangan transportasi lokal di Jember, terutama kehadiran moda transportasi tradisional seperti dokar. Sebagai salah satu kota penting di wilayah timur Pulau Jawa, Jember mengalami transformasi signifikan akibat kebijakan pemerintah kolonial Belanda dalam memperluas infrastruktur jalan, perdagangan hasil bumi, serta modernisasi wilayah perkebunan. Dokar menjadi bagian tak terpisahkan dari kehidupan sosial

---

<sup>12</sup> Muzayanah Praditya Diska Wijayanti, 'EKSISTENSI TRANSPORTASI DOKAR DI KECAMATAN BABAT KABUPATEN LAMONGAN', *Swara Bhumi*, 5 (2018). Hlm 211

ekonomi masyarakat Jember.

### 1. Kios di Jember



**Gambar 3. 4 Dokar di Djember tahun 1930**

**Sumber:** <https://collectie.wereldculture.nl>

Gambar 3.4 menampilkan sebuah dokar berhenti di depan sebuah bangunan bertuliskan "Passer Lods" memberikan gambaran nyata tentang eksistensi moda transportasi tradisional ini di Jember pada tahun 1929–1942. Istilah "Passer Loods" berasal dari bahasa Belanda, yang dapat diterjemahkan sebagai kios atau los pasar<sup>13</sup>, mengindikasikan bahwa bangunan tersebut merupakan bagian dari kompleks pasar kolonial. Pasar kolonial seperti ini biasanya dibangun dengan struktur permanen dan tata ruang yang teratur, sebagai bagian dari upaya pemerintah kolonial Belanda dalam menata kota-kota perkebunan, termasuk Jember.

Keberadaan dokar lokasi kios-kios menunjukkan bahwa moda transportasi ini memainkan peran penting dalam menunjang aktivitas ekonomi masyarakat Jember saat itu. Dokar tidak hanya berfungsi sebagai alat angkut

<sup>13</sup> H Moeimam, S., & Steinhauer, *Kamus Belanda-Indonesia* (Brill). hlm 873

penumpang, tetapi juga sebagai sarana pengangkutan barang dagangan seperti hasil pertanian dan kebutuhan rumah tangga dari dan ke pasar. Dokar yang menjadi penghubung antara pedagang, pembeli, serta penyedia jasa di kawasan niaga kota Jember pada era kolonial.<sup>14</sup>

Dokar di depan kios-kios mencerminkan integrasi moda transportasi tradisional dalam struktur perkotaan yang dipengaruhi oleh tata ruang kolonial. Meskipun pemerintah kolonial telah mulai membangun infrastruktur jalan dan fasilitas modern, penetrasi kendaraan bermotor belum menyeluruh, sehingga dokar tetap menjadi moda yang fleksibel dan terjangkau bagi masyarakat luas, khususnya kalangan masyarakat ekonomi menengah yang belum mampu mengakses kendaraan bermotor.

## 2. Alun Alun Jember 1929



**Gambar 3. 5 Alun Alun Jember 1929**

**Gambar 9**

Sumber : <https://collectie.wereldculture.nl>

<sup>14</sup> Mohammad Faisal Holiq, *Transportasi Angkutan Umum Perkotaan Di Kabupaten Jember 1950 - 2022*, Digital Repository Universitas Jember Digital Repository Universitas Jember, 2023. Hlm 26

Dokar, sebagai moda transportasi tradisional yang ditarik oleh kuda, memainkan peran penting dalam mobilitas masyarakat Jember pada masa kolonial. Keberadaannya tidak hanya sebagai alat angkut, tetapi juga sebagai gambaran keadaan sosial dan ekonomi masyarakat pada era tersebut.<sup>15</sup> Sebuah foto dokumenter tahun 1929 yang menggambarkan suasana jalan di sekitar alun-alun Jember memberikan gambaran keberadaan dokar pada masa itu.

Gambar 3. 6 terlihat jalanan yang masih berupa tanah atau berbatu, dengan pepohonan rindang di tepi jalan dan bangunan bergaya kolonial di kejauhan. Keberadaan dokar di tengah-tengah suasana tersebut menunjukkan bahwa moda transportasi ini masih menjadi pilihan utama masyarakat untuk mobilitas sehari-hari. Dengan roda dan kecepatan rendah, dokar mampu melintasi jalanan berlubang, berbatu, atau licin dengan risiko kerusakan yang lebih kecil dibandingkan kendaraan bermotor yang mulai diperkenalkan pada masa itu.

### 3. Dokar di Jalanan Kota Djember 1929



Gambar 3. 7 Transportasi Dokar di Sekitar Alun - Alun Jember Tahun 1927-1929

Sumber: <https://collectie.wereldculture.nl>

<sup>15</sup> Edi Susilo and Edy Budi Santoso, 'Transformasi Dokar i Surabaya Tahun 1900-1945', *European University Institute*, 3.1 (2014), pp. 5 <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016R0679&from=PT%0Ahttp://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52012PC0011:pt:NOT>>.

Perjalanan sebuah dokar yang melintas dari arah Jalan PB Sudirman menuju kawasan Alun-Alun Jember memperlihatkan kelanjutan dari eksistensi moda transportasi tradisional dalam kehidupan kota pada masa kolonial. Alun-Alun bukan hanya sekadar ruang terbuka, melainkan pusat kekuasaan dan representasi modernitas dalam tatanan kolonial Hindia Belanda. Keberadaan dokar di jalur tersebut menandakan bahwa meskipun modernisasi mulai merambah kota dengan kehadiran kendaraan bermotor dan perluasan jaringan jalan raya, moda tradisional seperti dokar masih memegang peranan penting dalam mobilitas harian masyarakat Jember.

Dokar yang melaju di jalur utama seperti Jalan PB Sudirman, yang merupakan salah satu poros utama kolonial, menggambarkan kapasitas adaptif transportasi tradisional. Jalan tersebut menghubungkan berbagai simpul penting kota, termasuk pusat perdagangan, kantor administrasi, hingga kawasan ibadah dan pasar.

Dokar digunakan di ruas jalan perkotaan menunjukkan bahwa kendaraan ini bukan sekadar moda lokal di pinggiran, tetapi juga hadir dalam jantung kota kolonial, beroperasi berdampingan dengan sistem perkotaan yang mulai terindustrialisasi. Mobilitas menggunakan dokar menawarkan keunikan tersendiri, terutama bagi masyarakat ekonomi menengah yang belum memiliki akses terhadap kendaraan pribadi atau fasilitas trem. Dokar menjadi alternatif transportasi yang terjangkau sekaligus fleksibel dalam menjangkau sudut-sudut kota, termasuk kawasan Alun-Alun yang memiliki posisi sentral dalam berbagai kegiatan keagamaan, pemerintahan, dan sosial budaya.

Dokar di Jember bukan sekadar tangkapan visual statis, melainkan representasi dari putaran sosial-ekonomi yang masih bertumpu pada moda tradisional. Di tengah modernitas yang menjalar, eksistensi dokar menjadi titik temu antara perlawanan keterbelakangan dan kebutuhan praktis, antara warisan masa lalu dan kebutuhan mobilitas kontemporer.

### 3. Foto Dokar di Sekitar Stasiun Jember (Tahun 1935-an)



**Gambar 11 stasiun kereta api di jember 1935**

Sumber: <https://collectie.wereldculture.nl>

Gambar suasana di depan Stasiun Djember yang menampilkan pangkalan dokar menjadi ilustrasi penting tentang peranan transportasi tradisional dalam menghubungkan infrastruktur modern dengan kehidupan sosial ekonomi masyarakat lokal. Stasiun kereta api, sebagai salah satu fasilitas transportasi utama masa kolonial, berfungsi sebagai pusat pergerakan barang dan penumpang dari luar kota menuju Jember dan sebaliknya. Namun, kehadiran dokar di depan stasiun menegaskan bahwa moda transportasi tradisional tetap

menjadi tulang punggung mobilitas dalam skala mikro dan lokal, yang mengisi kekosongan konektivitas antara stasiun dan berbagai destinasi dalam kota dan jalur kecil menuju desa desa.<sup>16</sup>

Dokar berperan sebagai moda “*first-mile*” dan “*last-mile*” yang menghubungkan penumpang dan barang dari titik transit besar, seperti stasiun kereta api, ke area yang belum terjangkau oleh kendaraan bermotor atau transportasi massal lain.<sup>17</sup> Fenomena ini menegaskan bahwa meskipun modernitas transportasi berupa jalur kereta api sudah hadir, namun dokar tetap mempertahankan eksistensi dan relevansinya dalam struktur transportasi perkotaan Jember pada masa 1929–1942.

Dokar-dokar tersebut masih mempertahankan bentuk asli yang sederhana, dengan atap datar dan roda kayu besar. Hal ini terdapat perbedaan dengan atap dokar transportasi umum di Surabaya yang memiliki atap melengkung.<sup>18</sup> Kehadiran dokar di depan stasiun menandakan bahwa moda ini sudah menjadi bagian dari sistem transportasi yang terhubung langsung dengan jaringan kereta api kolonial. Rute kereta api yang menghubungkan Jember ke Surabaya dan Banyuwangi memposisikan stasiun sebagai simpul mobilitas, dan dokar menjadi alat penghubung antara stasiun dan pemukiman atau pasar. Dokar menjadi alat transportasi untuk menuju perkampungan setelah turun dari kereta api.

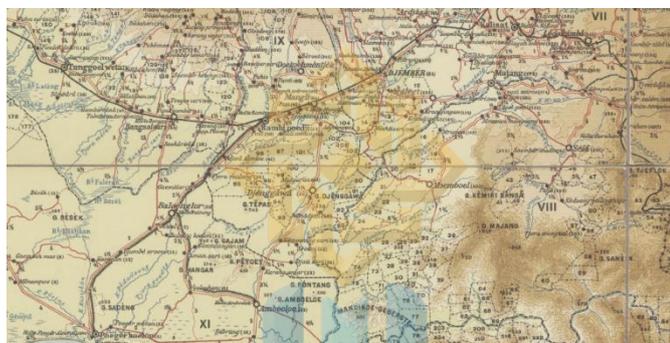
<sup>16</sup> Siti Malikha and Sukaryanto, ‘Modernisasi Transportasi Di Pasuruan, 1895-1929’, *VERLEDEN: Jurnal Kesenjarahan*, 15.2 (2019), pp. 287 <<http://journal.unair.ac.id/download-fullpapers-verleden44d13d0590full.pdf>>.

<sup>17</sup> Holiq, *Transportasi Angkutan Umum Perkotaan Di Kabupaten Jember 1950 - 2022*. Loc cit

<sup>18</sup> Susilo and Santoso, ‘Transformasi Dokar i Surabaya Tahun 1900-1945’, hlm, 40

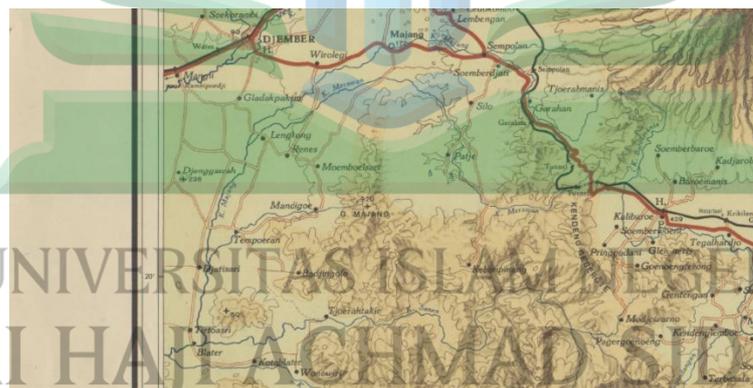
Gambar stasiun kereta api Jember 1935 mencerminkan keteraturan dan peran resmi dokar dalam ekosistem transportasi kolonial. Hal ini juga memperlihatkan eksistensi dokar dalam ruang kota kolonial, bukan semata sebagai moda pedesaan.

## 2. Jejak Dokar dalam Peta Kolonial



**Gambar 12 Peta Djember 1900an**

Sumber: <https://digitalcollections.universiteitleiden.nl>



**Gambar 3. 8 Peta Jember 1932**

Sumber: <https://digitalcollections.universiteitleiden.nl>

Legenda pada peta mencantumkan simbol-simbol jalur lalu lintas, yang termasuk merujuk pada kendaraan seperti sepeda, gerobak, dan dokar. Peta ini menunjukkan bahwa jalur utama dari wilayah Ajung, Rambipuji, hingga Kaliwates dirancang untuk memungkinkan lalu lintas dokar masuk ke pusat kota. Garis-garis jalan kecil di peta yang berujung di pasar, stasiun, dan pusat pemerintahan memperlihatkan bahwa pergerakan dokar mengikuti struktur logistik kolonial. Jalur yang dilalui dokar diidentifikasi berdasarkan intensitas perlintasan, yang kemudian mempengaruhi rencana pembangunan dan pelebaran jalan.

Representasi spasial yang ditampilkan pada peta kolonial. Peta-peta kota Jember yang dibuat oleh pemerintah Hindia Belanda pada dekade 1900–1940 menyajikan jaringan jalan, rel kereta, pusat perdagangan, dan alun-alun, yang keseluruhannya membentuk kerangka infrastruktur perkotaan kolonial.<sup>19</sup>

Jalur-jalur utama yang menghubungkan stasiun kereta, pasar, alun-alun, serta permukiman masyarakat lokal dan Eropa mengindikasikan moda transportasi seperti dokar bergerak aktif dalam ruang-ruang transisi tersebut. Fungsi utama dokar sebagai angkutan jarak dekat menjadikannya paling aktif di jalur sekunder dan tersier kota, seperti jalan-jalan penghubung antara pasar dengan pemukiman, serta jalur dari stasiun ke area perkantoran atau ke pasar sentral.<sup>20</sup> Keberadaan terminal atau pangkalan dokar sering kali terletak di area strategis seperti di depan stasiun Djember, pasar Tanjung, dan lokasinya dapat

---

<sup>19</sup> Andika Satria, Yoga Suharno, and Dadan Adi Kurniawan, 'Dinamika Sosial-Ekonomi Dan Budaya Dalam Transmigrasi Penduduk Jawa Tengah Ke Lampung Masa Kolonial Belanda ( 1905 – 1941 )', 24.1 (2024), pp. 13.

<sup>20</sup> Malikha and Sukaryanto, 'Modernisasi Transportasi Di Pasuruan, 1895-1929'. Loc cit

diprediksi berdasarkan titik-titik simpul pertemuan aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat.

Peta kolonial bukan hanya alat pemetaan fisik, tetapi juga bentuk dominasi atas tatanan kekuasaan dan struktur sosial yang dibangun oleh Hindia-Belanda. Dokar dalam konteks ini menjadi kendaraan penghubung yang melintasi batas-batas itu, menjembatani ruang-ruang yang secara sosial dipisahkan oleh kolonialisme. Dokar menjadi saksi sekaligus penggerak mobilitas lintas kelas dan lintas kelompok.

Penggunaan peta kolonial sebagai alat bantu memahami ruang gerak dokar juga memperlihatkan bagaimana perkembangan kota dipengaruhi oleh moda tradisional. Jalan-jalan utama yang diperlebar dan diaspal untuk kendaraan bermotor mengikuti jalur dan rute yang awalnya hanya dapat dilewati kendaraan gerobak dan dokar. Hal ini memberi konteks penting bagi keberadaan dokar, jalur-jalur desa menuju kota, sebagaimana tergambar dalam peta kolonial, mencerminkan rute-rute umum yang dilalui oleh dokar dalam mendukung aktivitas masyarakat Jember pada masa itu.

### 3. Perbedaan dokar kaum elit dan dokar angkutan umum



**Gambar 3. 9 foto dokar kaum elit eropa**

**Sumber:** <https://digitalcollections.universiteitleiden.nl>



**Gambar 3. 10 Foto Dokar transportasi umum 1930**

**Sumber: KITLV**

Bagi kaum elit Eropa yang menetap di Jember, terutama para pegawai pemerintah, pengusaha perkebunan, dan tuan tanah, dokar bukan sekadar alat transportasi. Lebih dari itu, dokar menjadi penanda status sosial dan kekuasaan kolonial. Dokar yang digunakan oleh kaum Eropa umumnya memiliki desain yang lebih mewah dan elegan.<sup>21</sup> Kursinya dilapisi dengan bahan kulit atau kain halus, kerangka badan dokar dicat dengan warna-warna cerah dan elegan, serta kadang dilengkapi dengan tirai atau pelindung dari sinar matahari. Bentuk fisiknya pun lebih besar dan tinggi, menyesuaikan dengan postur tubuh orang Eropa. Sementara itu, dokar yang digunakan oleh kaum menengah lebih sederhana, baik dalam konstruksi maupun hiasannya. Kerangka dokar angkutan umum umumnya terbuat dari kayu lokal. Bagian atapnya terbuat dari anyaman bambu atau seng tipis. Fungsi utamanya adalah efisiensi dalam mengangkut barang atau penumpang, bukan untuk menunjang status sosial.

<sup>21</sup> Firmandani and Trilaksana, Op Cit, hlm 6

Dokar kaum Eropa umumnya tidak dikemudikan oleh pemiliknya sendiri, tetapi oleh kusir pribumi yang dipekerjakan khusus.<sup>22</sup> Kaum Eropa tidak berbau langsung dalam urusan teknis mengendarai dokar, sebab mereka memosisikan diri sebagai pemilik atau penumpang eksklusif. Kusir yang mereka pekerjakan biasanya mengenakan seragam khusus dan harus menjaga etika serta kebersihan dokar secara ketat. Sebaliknya, di kalangan menengah, pemilik dokar seringkali juga bertindak sebagai kusir. Hubungan antara dokar dan pemiliknya bersifat langsung dan personal. Dokar merupakan sumber mata pencaharian, sehingga dirawat sebatas kemampuan ekonomi mereka. Tidak ada tuntutan estetik atau penanda status yang tinggi. Dokar digunakan untuk berbagai keperluan, dari mengangkut hasil bumi, membawa penumpang, hingga menyokong kegiatan sehari-hari seperti pergi ke pasar.



**Gambar 3. 11 De Indische Courant, 1930**

Sumber: [Http://delpher.nl](http://delpher.nl)

“Tampaknya memang demikian, karena keesokan harinya ia masih sempat bepergian dengan dokar (dogcart) keliling Djember dan menemui beberapa rekan bisnisnya.” (*De Indische Courant*, 1930).

<sup>22</sup> H. A. IDEMA, *DE INDISCHE WETBOEKEN VAN STRAFRECHT 1848—1934* (S-GRAVENHAGE MARTINUS NIJHOFF, 1934), hlm 433.

Dokar kaum Eropa memiliki rute-rute eksklusif yang melintasi wilayah dengan presentase jalan yang baik dan lebar seperti kawasan perkotaan. Mereka tidak beroperasi di pasar-pasar rakyat atau jalan-jalan kecil perkampungan. Dokar ini bisa ditemui di depan rumah mewah, hotel kolonial, dan kantor perkebunan besar yang dikelola oleh perusahaan Belanda seperti *Landbouw Maatschappij*. Sebaliknya, dokar sebagai angkutan umum banyak beroperasi di pasar tradisional seperti Pasar Tanjung, kawasan kampung-kampung padat penduduk, dan jalur-jalur antar desa yang menghubungkan sentra produksi pertanian dengan pasar lokal. Rute mereka lebih fleksibel, namun kondisi jalan yang dilalui umumnya lebih buruk dibandingkan jalan-jalan utama yang dibangun oleh pemerintah colonial

Perbedaan estetika dokar ini sangat nampak. Foto-foto dari era 1930-an yang ditemukan menunjukkan bagaimana dokar kaum Eropa ditampilkan dalam komposisi foto yang elegan, sering kali dengan latar belakang rumah besar, taman rapi, dan kusir yang berdiri dengan posisi formal. Berbeda dengan itu, dokumentasi mengenai dokar menengah lebih sering ditemukan dalam bentuk aktivitas pasar dan transportasi rakyat. Dalam representasi visual ini, dokar tampak lebih digunakan untuk mengangkut hasil bumi, atau tampak berderet menunggu penumpang di pinggiran pasar.

Bagi masyarakat di tingkat ekonomi menengah, dokar adalah bagian dari identitas lokal yang lahir dari kebutuhan dan kondisi ekonomi rakyat. Meskipun sederhana, dokar tetap menjadi bagian penting dalam kehidupan sehari-hari, menghubungkan desa dengan kota, dan pasar dengan rumah-rumah penduduk.

## BAB IV

### Tantangan Transportasi Dokar Masa Peralihan Kekuasaan

Transportasi tradisional seperti dokar memainkan peranan signifikan dalam membentuk perkembangan sosial dan ekonomi masyarakat Jember pada awal abad ke-20. Sebelum penetrasi kendaraan bermotor secara massal, dokar berfungsi sebagai penghubung esensial antara wilayah perkotaan dan pedesaan, memfasilitasi mobilitas penduduk serta distribusi barang dan jasa. Perkembangan sosial-politik yang terjadi menjelang dan selama masa pendudukan Jepang (1942–1945) membawa tantangan besar terhadap keberadaan moda transportasi dokar.

#### A. Kondisi Dokar Pra- Pendudukan Jepang

Akhir masa pemerintahan Hindia Belanda, sekitar tahun 1930-an hingga awal 1940-an, dokar masih menjadi alat transportasi yang mampu eksis terutama untuk keperluan perdagangan, perjalanan, dan transportasi harian warga yang pada dasarnya Jember menjadi kawasan wilayah agraris yang berkembang.

Dokar menjadi semakin penting karena pasokan bahan bakar untuk kendaraan bermotor dibatasi ketat.<sup>1</sup> Banyak kendaraan bermotor yang tidak lagi beroperasi, sementara dokar tetap berjalan karena tidak tergantung pada bahan bakar fosil. Dokar menjadi wujud resistensi terhadap krisis dan bukti ketahanan sistem transportasi lokal berbasis tenaga hewan.

---

<sup>1</sup> Jepang mengeksploitasi bahan-bahan lain juga, misalnya dengan menguasai kendaraan bermotor dan kapal, Pendudukan Jepang menyita semua properti musuh dan melalui sumbangan paksa uang, perhiasan, dan lempeng besi. Lihat Nawiyanto, *Perekonomian Keresidenan Besuki Masa Pendudukan Jepang*, 2019.

## 1. Meningkatnya Penggunaan Kendaraan Bermotor



**Gambar 4. 1 Jalan di Jember 1929-1930**

Sumber: <https://collectie.wereldmuseum.nl>

Gambar 4.1 menampilkan suasana jalan di kota Jember pada kisaran akhir 1930-an ini menggambarkan perubahan penting dalam lanskap transportasi perkotaan kolonial. Di tengah komposisi visual jalan yang mulai diperkeras dan diperlebar, terlihat dua mobil bermotor melintas dengan dominan di jalur utama, sementara beberapa dokar berada di kejauhan, tersisih ke tepi jalan. Kehadiran moda transportasi bermesin seperti mobil dan motor turut menambah tingkat kepadatan lalu lintas di jalan.<sup>2</sup> Ini bukan sekadar potret lalu lintas biasa, melainkan representasi dari pergeseran struktur mobilitas yang secara bertahap menggeser eksistensi transportasi tradisional seperti dokar.

Kendaraan bermotor menjadi tantangan awal yang signifikan bagi dokar, khususnya menjelang masa pendudukan Jepang pada awal 1940-an. Modernisasi infrastruktur jalan dan pertumbuhan kepemilikan kendaraan

<sup>2</sup> Susilo and Santoso, 'Transformasi Dokar i Surabaya Tahun 1900-1945'. hlm 45

pribadi maupun angkutan umum bermotor memperkecil ruang gerak bagi dokar, baik secara fisik di jalanan maupun secara sosial dalam persepsi masyarakat terhadap efisiensi dan kecepatan transportasi. Dokar, yang ditarik oleh kuda dan berjalan lambat, mulai dianggap ketinggalan zaman, terutama oleh kalangan elite dan pegawai kolonial yang sudah beralih ke kendaraan bermesin.<sup>3</sup>

Perilaku masyarakat berubah seiring dengan bertambahnya kendaraan bermotor. Prioritas utama kalangan menengah kota beralih ke mobil dan bus kecil karena lebih cepat, nyaman, dan memberikan pamor sosial yang lebih tinggi. Akibatnya, dokar di kota Jember semakin jarang digunakan dan hanya dimanfaatkan untuk keperluan lokal seperti mengangkut barang dari pasar atau oleh masyarakat berpenghasilan rendah.

## **2. Krisis Ekonomi Dunia (Depresi Besar)**

Krisis ekonomi dunia yang dikenal sebagai *Depresi Besar* (Great Depression) dimulai pada tahun 1929, menyebar dari Amerika Serikat ke seluruh dunia, dan memberikan dampak yang luas terhadap koloni-koloni di Asia, termasuk Hindia Belanda. Jember, sebagai salah satu wilayah penting di wilayah Karesidenan Besuki yang memiliki banyak perkebunan ekspor, tidak luput dari dampak krisis ini. Penurunan harga ekspor seperti gula, kopi, dan tembakau secara drastis memukul sektor ekonomi rakyat dan kolonial.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> Susilo and Santoso, hlm 46.

<sup>4</sup> Karena ekspor menurun, impor juga harus dikurangi, hal ini menyebabkan pendapatan negara menurun, Lihat M C Ricklefs, 'A History of Modern Indonesia since c. 1200 : Third Edition', 2001, p. 234.



**Gambar 4. 2 Koran mingguan Pertanian dan Perkebunan 1933**

**Sumber:** [Http://delpher.nl](http://delpher.nl)

“Dijual: Kendaraan, pelana, termasuk omnibusbrikje (dengan pelapis kain biru), dogcart rendah (model bagus), dan 2 pelana berkendara, lengkap.” (Koran mingguan Pertanian dan Perkebunan 1933)

Iklan yang termuat dalam majalah mingguan pertanian dan peternakan Belanda tahun 1933 menampilkan informasi yang sekilas tampak biasa: penjualan kereta kuda (rijtuigen), pelana, dan dogcart – sejenis kereta ringan dua roda – oleh seorang warga bernama C. Ipenburg di Doorn. di atas mencerminkan gelombang ekonomi yang lebih luas dan dampaknya yang menjalar bahkan hingga ke koloni Hindia Belanda, termasuk Jember. Tahun 1933 merupakan puncak dari dampak Depresi Besar Dunia (Great Depression) yang dimulai sejak 1929, yang memicu gelombang pemiskinan di banyak sektor.<sup>5</sup>

Krisis ekonomi global berdampak besar pada kehidupan masyarakat lapisan bawah di daerah perkebunan seperti Jember, termasuk kusir dan pemilik dokar. Anjloknya harga hasil bumi seperti kopi dan gula di pasar dunia

<sup>5</sup> A.D. Romadhon and Riyadi, ‘Perusahaan Transportasi Mojokerto Stoomtram Maatchappij Di Masa Modernisasi Kota-Kota Di Jawa Tahun 1896-1933’, *AVATARA, e Journal Pendidikan Sejarah*, 10.1 (2020), hlm 3.

menyebabkan banyak petani dan buruh kehilangan pekerjaan atau mengalami penurunan pendapatan drastis. Akibatnya, keadaan krisis ini menurunkan daya beli masyarakat terhadap jasa transportasi.

pemilik dokar terpaksa menjual dokar mereka karena permintaan yang rendah, baik secara langsung maupun dengan merelakan kudanya dijual demi memenuhi kebutuhan sehari-hari. Iklan seperti yang terlihat dalam gambar merupakan representasi dari kecenderungan penjualan kendaraan kuda, baik di negeri asal maupun di koloni. Penjualan ini tidak semata karena modernisasi, tetapi karena tekanan ekonomi akut yang memaksa para pelaku ekonomi untuk melepaskan alat produksi mereka sendiri..<sup>6</sup>

Krisis ekonomi berdampak besar bagi kusir di Jember, yang sebelumnya menjadi bagian penting dari sistem transportasi antara pasar, stasiun, dan permukiman. Bagi mereka, krisis ini menghancurkan modal penting mereka. Dokar bukan hanya alat transportasi, tetapi juga bagian dari sistem kerja keluarga. Penjualan dokar menyebabkan hilangnya mata pencaharian tidak hanya bagi kusir, tetapi juga seluruh keluarganya. Margana (2007) mencatat bahwa krisis ekonomi global menyebabkan penurunan aktivitas ekonomi di Jawa Timur secara umum, dengan banyak pekerja transportasi tradisional kehilangan hingga 50% pendapatan mereka dalam waktu singkat.

---

<sup>6</sup> Ketergantungan suatu negara pada faktor-faktor internasional dalam pengelolaan ekonomi akan meningkatkan kerentanannya terhadap tekanan dari institusi internasional. Semakin besar ketergantungan tersebut, semakin besar pula risiko negara tersebut menghadapi pengaruh dan tuntutan dari lembaga-lembaga global yang dapat memengaruhi kebijakan ekonomi domestic Lihat Agus Suprijanto, 'Dampak Globalisasi Ekonomi Terhadap Perekonomian Indonesia', *Jurnal Imiah CIVIS*, I.2 (2011), pp. 110 <file:///C:/Users/user/Downloads/592-929-1-SM.pdf>.

### 3. Persaingan dengan Transportasi Demmo.



**Gambar 4. 3 De Indische Courant 1932**

Sumber: [Http://delpher.nl](http://delpher.nl)

“DJEMBER (Dari koresponden kami)  
De Demmo

Demmo telah hadir di Djember; kini terdapat dua kendaraan bermotor jenis itu yang beroperasi di sini, dan tampaknya cukup disukai oleh masyarakat. Demmo adalah kendaraan yang "lembut" (nyaman), dan lebih disukai dibandingkan dogcart.”

Periode 1929–1942, transportasi dokar di Jember mengalami tantangan

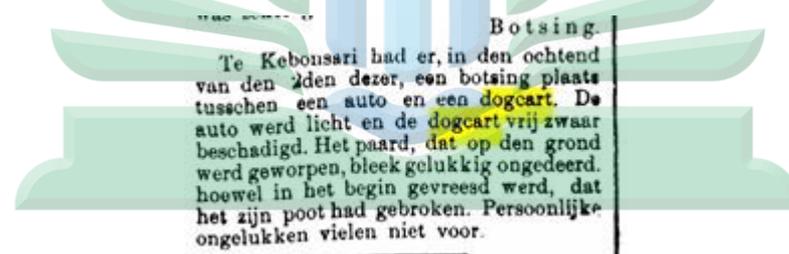
signifikan akibat kemunculan moda transportasi baru yang dikenal sebagai "Demmo". Demmo merupakan kendaraan bermotor roda tiga yang mulai diperkenalkan di Surabaya sekitar tahun 1930 dan kemudian menyebar ke kota-kota lain di Jawa, termasuk Jember.<sup>7</sup> Kendaraan ini dirancang untuk menjadi alternatif yang lebih efisien dibandingkan dengan dokar, dengan kecepatan yang lebih tinggi dan kapasitas angkut yang lebih besar

Demmo menjadi pilihan yang lebih ekonomis bagi masyarakat dan pelaku usaha transportasi pada masa itu, karena keunggulan utamanya terletak pada efisiensi waktu dan biaya operasional. Dengan menggunakan mesin dua tak berpendingin udara, Demmo mampu menempuh jarak yang lebih jauh dalam

<sup>7</sup> Ikhsan Rosyid Mujahidul Anwari, ‘Sistem Transportasi Darat Perkotaan Surabaya Masa Kolonial 1900-1942’, hlm 226

waktu yang lebih singkat dibandingkan dengan dokar yang ditarik oleh kuda. Selain itu, biaya perawatan Demmo relatif lebih rendah karena tidak memerlukan perawatan hewan seperti pada dokar. Pemerintah kolonial Belanda turut mendukung adopsi Demmo sebagai moda transportasi yang lebih modern dan higienis.

Demmo menjadi pilihan yang lebih ekonomis bagi masyarakat dan pelaku usaha transportasi pada masa itu, karena keunggulan utamanya terletak pada efisiensi waktu dan biaya operasional. Dengan menggunakan mesin dua tak berpendingin udara, Demmo mampu menempuh jarak yang lebih jauh dalam waktu yang lebih singkat dibandingkan dengan dokar yang ditarik oleh kuda. Selain itu, biaya perawatan Demmo relatif lebih rendah karena tidak memerlukan perawatan hewan seperti pada dokar. Pemerintah kolonial Belanda turut mendukung adopsi Demmo sebagai moda transportasi yang lebih modern dan higienis.



Gambar 4. 4 De Indische Courant 1927

Sumber: [Http://delpher.nl](http://delpher.nl)

“Di Kebonsari, pada pagi hari tanggal 2 bulan ini, terjadi tabrakan antara sebuah mobil dan sebuah dogcart. Mobil mengalami kerusakan ringan, sementara dogcart mengalami kerusakan cukup parah. Kuda yang menarik kendaraan tersebut sempat terlempar ke tanah, namun ternyata tidak mengalami cedera, meskipun pada awalnya dikhawatirkan kakinya patah. Tidak ada korban jiwa dalam kejadian tersebut.”( *De Indische Courant* 1927)

Transportasi dokar di Jember pada masa kolonial menghadapi tantangan besar dari segi keselamatan di jalan. Selain menghadapi tekanan dari transportasi bermesin seperti Demmo, sebagai moda transportasi tradisional yang menggunakan tenaga hewan (kuda) sebagai penggerak utama, dokar sangat rentan terhadap insiden kecelakaan, terutama ketika beroperasi di jalan yang mulai dipadati oleh kendaraan bermotor.<sup>8</sup>

Gambar 4.4 menceritakan sebuah insiden kecelakaan yang terjadi di daerah Kebonsari, Jember. Dalam laporan tersebut disebutkan bahwa telah terjadi tabrakan antara sebuah mobil dan sebuah dogcart (sebutan lain untuk dokar dalam ejaan Belanda lama). Mobil mengalami kerusakan ringan, namun dokar mengalami kerusakan yang cukup parah. Bahkan kuda penariknya terlempar ke tanah akibat benturan tersebut. Beruntung, hewan tersebut tidak mengalami cedera serius meskipun sempat dikhawatirkan kakinya patah. Tidak ada korban jiwa dalam kejadian tersebut, namun insiden ini menggambarkan secara nyata betapa rentannya dokar dalam menghadapi kondisi lalu lintas modern yang mulai didominasi oleh kendaraan bermesin.<sup>9</sup>

Dokar sebagai kendaraan lambat dan terbuka tidak dilengkapi dengan fitur keselamatan apapun, sehingga insiden yang terjadi mencerminkan situasi yang lebih luas di mana sistem transportasi tradisional mengalami kesulitan untuk beradaptasi dengan perkembangan zaman. Ketiadaan sistem rem modern,

---

<sup>8</sup> Ibid hlm 231.

<sup>9</sup> Banyaknya jenis kendaraan yang semakin memperumit lalu lintas kota diperparah dengan seringnya terjadi pelanggaran kendaraan yang tidak sesuai dengan ketentuan lalu lintas. Lihat Ikhsan Rosyid Mujahidul Anwari, 'Sistem Transportasi Darat Perkotaan Surabaya Masa Kolonial 1900-1942', hlm 232

lampu penerangan, sinyal belok, maupun sistem pelindung penumpang membuat dokar sangat rentan, terlebih dalam kondisi lalu lintas yang mulai ramai dan penuh tantangan.

Kuda sebagai tenaga penggerak utama juga memiliki keterbatasan fisik dan psikologis. Kuda dapat terkejut oleh suara mesin atau klakson kendaraan bermotor, yang menyebabkan mereka panik dan berlari tanpa arah. Dalam situasi seperti itu, kusir memiliki kontrol yang sangat terbatas dan dapat membahayakan penumpang, pengguna jalan lain, bahkan dirinya sendiri. Kurangnya pelatihan keselamatan bagi kusir serta kondisi jalanan yang belum semuanya diatur dengan baik turut memperparah potensi terjadinya kecelakaan.

Kecelakaan melibatkan dokar turut menurunkan kepercayaan masyarakat terhadap moda transportasi ini. Keamanan menjadi faktor penting dalam memilih alat transportasi, dan masyarakat kelas menengah ke atas mulai beralih ke kendaraan bermotor, baik pribadi maupun umum, yang dianggap lebih cepat dan aman. Penurunan kepercayaan ini secara tidak langsung mempercepat menurunnya eksistensi dokar di wilayah Jember, karena permintaan terhadap jasanya semakin berkurang seiring waktu.<sup>10</sup>

Dokar tidak hanya menghadapi tantangan dari sisi efisiensi transportasi yang ditawarkan oleh kendaraan seperti Demmo, tetapi juga dari aspek

---

<sup>10</sup> Transportasi yang efektif merupakan sistem dan aktivitas transportasi yang memungkinkan lingkungan dan manusia berinteraksi secara harmonis, sekaligus memberikan manfaat dalam memenuhi kebutuhan sosial, ekonomi, serta berbagai kegiatan. Agus Pramono, 'Pengelolaan Transportasi Ramah Lingkungan Di Kota Mataram' (Diss, program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro, 2008), hlm 65

keselamatan yang semakin menjadi perhatian masyarakat kolonial, terutama di wilayah yang sedang berkembang pesat seperti Jember. Dalam konteks ini, kekurangan dokar dalam menghadapi kondisi lalu lintas modern menjadi salah satu penyebab utama penurunan eksistensinya menjelang dan selama dekade 1930-an hingga awal 1940-an.



**Gambar 4. 5 Staatsblad 1940 nomer 73**

**Sumber:** *Peraturan.id*

“Bahwa dia (Gubernur Jenderal), setelah mempertimbangkan bahwa untuk pelaksanaan "Peraturan Lalu Lintas Jalan" (Wegverkeersordonantie, Staatsblad 1936 No. 201), sebagaimana telah diubah dan ditambah terakhir kali melalui ordonansi tanggal 1 Maret 1940 (Staatsblad No. 72),”( *Staatsblad 1940 nomer 73*)

Dekade 1940-an, tata kelola lalu lintas di Hindia Belanda mulai mengalami pembaruan yang lebih sistematis seiring meningkatnya mobilitas masyarakat dan volume kendaraan bermotor, terutama di wilayah-wilayah pusat seperti Jawa dan Madura.<sup>11</sup> Hal ini tercermin secara langsung dalam Staatsblad van Nederlandsch-Indië No. 73 tahun 1940. Dokumen ini memuat ketetapan hukum yang menetapkan perubahan dan penambahan atas

<sup>11</sup> Ikhsan Rosyid Mujahidul Anwari, Op cit hlm 218

Wegverkeersverordening — atau Peraturan Lalu Lintas Jalan — yang pertama kali dikeluarkan pada tahun 1936 (Staatsblad 1936 No. 451), lalu diperbaharui pada 1938 (Staatsblad No. 714), dan akhirnya diatur ulang dalam keputusan ini. Disusun atas nama Ratu Belanda oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, regulasi ini memuat ketentuan penting yang menyangkut penggunaan jalan utama dan jalan cabang (zijweg), serta kewenangan pengaturan yang diberikan kepada gubernur setempat dan kepala daerah kolonial.

Pasal 4 ayat (1) butir 3e menjadi poin penting karena merupakan salah satu bentuk awal pengaturan lalu lintas yang menempatkan kendaraan sebagai unsur dominan dalam pembagian hak jalan. Dalam pasal ini disebutkan bahwa kendaraan (baik bermotor maupun tidak bermotor) yang keluar dari jalan kecil menuju jalan utama (hoofdweg) wajib memberikan prioritas kepada arus kendaraan di jalan utama.

Peraturan Staatsblad 1940 nomer 73 memiliki implikasi langsung terhadap eksistensi transportasi tradisional seperti dokar. Di daerah seperti Jember, yang saat itu menjadi salah satu kota penting di wilayah karesidenan Besuki, kehadiran dokar masih sangat dominan sebagai moda transportasi rakyat dan elite lokal.

Dokar mulai mengalami tekanan dalam ruang gerak akibat keberadaan kendaraan bermotor dan peningkatan lalu lintas jalan utama. Dokar, yang ditarik kuda dan berjalan relatif lambat, sering kali dianggap menghambat

kelancaran lalu lintas, terutama di jalan utama yang kini dikhususkan untuk kendaraan bermotor yang lebih cepat dan efisien..<sup>12</sup>

Regulasi Staatsblad 1940 nomer 73 semakin menunjukkan bahwa pemerintah kolonial secara perlahan mengarahkan transisi dari sistem mobilitas tradisional ke sistem transportasi modern berbasis mesin. aturan ini menciptakan pergeseran fungsi dan ruang dokar. Kebijakan ini menandai awal marginalisasi peran dokar sebagai moda transportasi utama di wilayah Jember. Menariknya, pasal-pasal lain dalam Staatsblad ini juga menyebutkan bahwa gubernur memiliki wewenang untuk menetapkan ruas jalan mana yang tergolong *hoofdweg* (jalan utama), serta menetapkan batas-batas administratif kota dan desa yang terkena peraturan ini.

## **B. Dampak Pendudukan Jepang terhadap Transportasi Dokar di Jember**

Jepang menduduki wilayah Indonesia secara resmi pada Maret 1942.<sup>13</sup> Masa ini membawa perubahan besar pada berbagai aspek kehidupan, termasuk sektor transportasi. Dokar yang sebelumnya memiliki fungsi strategis dalam mobilitas masyarakat kini menghadapi tantangan baru yang lebih berat.

### **1. Militerisasi Sumber Daya Transportasi**

Jepang menerapkan kebijakan mobilisasi total terhadap sumber daya, termasuk tenaga manusia dan sarana transportasi. Pendudukan Jepang di

Hindia Belanda yang dimulai pada tahun 1942 membawa perubahan besar

<sup>12</sup> Ikhsan Rosyid Mujahidul Anwari, Op cit hlm 231

<sup>13</sup> Yoni Muslimin and Hudaidah Hudaidah, 'Pendidikan Indonesia Pada Masa Pendudukan Jepang', *Journal of Practice Learning and Educational Development*, 1.3 (2021), pp. 31, doi:10.58737/jpled.v1i3.8.

dalam berbagai aspek kehidupan, termasuk sistem transportasi lokal.<sup>14</sup> Sebagai salah satu wilayah strategis penghasil produk perkebunan seperti tembakau dan kopi, tidak luput dari pengaruh kebijakan militer Jepang yang sangat terpusat dan eksploitatif.<sup>15</sup> Transportasi tradisional seperti dokar mengalami tekanan besar akibat perubahan prioritas logistik, krisis bahan pokok, mobilisasi tenaga kerja paksa, dan konversi sumber daya untuk kepentingan perang.

## 2. Penurunan Pasokan Pakan dan Perawatan Kuda

Kuda membutuhkan asupan makanan dan gizi yang mumpuni mengingat kinerja yang berat dapat memberika potensi terjangkit penyakit malleus yang terdapat pada kuda jika kuda tidak mendapat perawatan dan gizi yang cukup untuk menopang kerja kuda dalam moda tranportasi.<sup>16</sup>

## 3. Pembatasan Mobilitas dan Penurunan Drastis Aktivitas Ekonomi

Pemerintah Jepang menerapkan kebijakan pengawasan ketat terhadap mobilitas penduduk. Jepang turut membangun radio di setiap alun alun kota dan memastikan banyak desa memiliki perangkat penerima serta dalam waktu tertentu penduduk diharuskan siaran resmi mereka. Akibatnya, aktivitas ekonomi yang sebelumnya memiliki keterikatan sosial dalam sistem pada transportasi lokal seperti dokar, menurun drastis. Pasar-pasar tradisional

<sup>14</sup> Susilo, 'Transformasi Dokar i Surabaya Tahun 1900-1945', hlm 6

<sup>15</sup> Jepang segera memobilisasi tenaga kerja romusha secara besar-besaran dengan kontrak kerja yang singkat dan upah yang relatif baik pada tahap awal untuk menarik minat penduduk lokal. Mobilisasi ini menunjukkan bagaimana pendudukan Belanda yang sebelumnya mengekang aktivitas ekonomi dan sosial masyarakat digantikan oleh kebijakan Jepang yang memanfaatkan tenaga kerja lokal untuk kepentingan perang, meskipun tetap menimbulkan penderitaan bagi rakyat Indonesia. Shigeru Sato, *War, Nationalism and Peasants: Java under the Japanese Occupation 1942-1945* (Allen & Unwin, 1994) hlm 84 <<https://books.google.co.id/books?id=woKPV5uVxU0C&printsec=frontcover&hl=id#v=onepage&q&f=false>>.

<sup>16</sup> *Nederlandsch-Indische Bladen Voor Diergeneeskunde* (Deel: Deel XLI, (s,n), 1929). hlm 362

dibatasi operasionalnya, sehingga kebutuhan akan jasa dokar sebagai pengangkut barang dan penumpang juga menurun.<sup>17</sup>

### C. Eksistensi Dokar Pasca-Kemerdekaan di Jember

Pasca-kemerdekaan Indonesia pada tahun 1945 membawa berbagai perubahan dalam struktur sosial, politik, dan ekonomi masyarakat, termasuk di wilayah Jember. Sebagai kota yang sejak era kolonial dikenal sebagai pusat pertanian dan perdagangan, Jember mengalami Peristiwa yang rumit dalam masa transisi dari kekuasaan kolonial menuju negara merdeka.<sup>18</sup> Dalam situasi yang serba belum stabil tersebut, transportasi tradisional seperti dokar tetap memainkan peran penting, bahkan bisa dikatakan eksistensinya bertahan cukup kuat pada tahun-tahun awal pasca-proklamasi. Setelah Jepang menyerah kepada Sekutu pada Agustus 1945, terjadi kekosongan kekuasaan di banyak daerah, termasuk Jember.



**Gambar 4. 6 foto stasiun Jember dari helikopter tahun 1947**

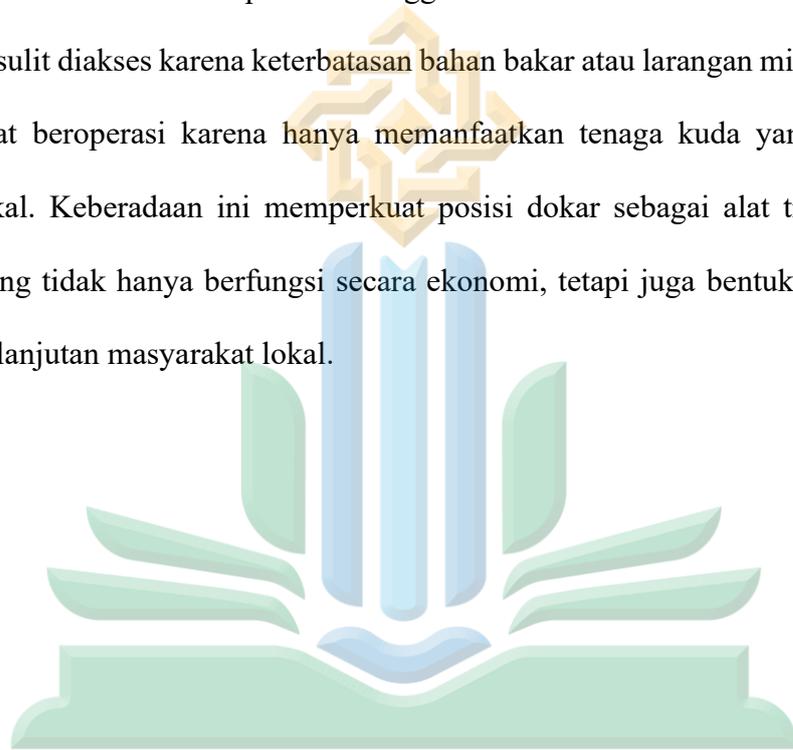
Sumber: <https://digitalcollections.universiteitleiden.nl>

<sup>17</sup> Jepang dalam pelaksanaan perang adalah menjadikan Jawa sebagai basis pasokan pangan bagi tentara Jepang di Asia Tenggara dan untuk membangun kemandirian dalam produksi pangan di daerah pendudukan . Lihat Nawiyanto, *Perekonomian Keresidenan Besuki Masa Pendudukan Jepang*. Hlm 79

<sup>18</sup> N. Winarni, R., Widuatie, R. E., Aprianto, T. C., & Sasmita, 'Perkembangan Perkebunan Partikelir Di Jember (1850-an–1930-An)', *Historia*, 4, hlm 72

Pasca-kemerdekaan dokar masih cukup mudah ditemukan di pasar-pasar tradisional, kawasan stasiun, hingga sepanjang jalan utama kota. Para kusir dokar tetap beroperasi untuk melayani mobilitas masyarakat, terutama untuk aktivitas perdagangan kecil maupun pengangkutan penumpang antar kampung ke pusat kota.

Dokar dalam bertahan sebagai alat transportasi tradisional membuktikan bahwa moda ini memiliki adaptabilitas tinggi dalam situasi krisis. Ketika kendaraan bermotor sulit diakses karena keterbatasan bahan bakar atau larangan militer, dokar tetap dapat beroperasi karena hanya memanfaatkan tenaga kuda yang tersedia secara lokal. Keberadaan ini memperkuat posisi dokar sebagai alat transportasi rakyat, yang tidak hanya berfungsi secara ekonomi, tetapi juga bentuk ketahanan dan keberlanjutan masyarakat lokal.



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

## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Penelitian mengenai “Eksistensi Transportasi Dokar di Jember Tahun 1929–1942” ini telah menelusuri jejak historis sebuah moda transportasi tradisional yang pernah menjadi bagian penting dalam kehidupan masyarakat Jember, baik dalam aspek ekonomi, sosial, maupun budaya. Penelitian ini menemukan bahwa eksistensi dokar tidak hanya berkaitan dengan fungsinya sebagai sarana angkut, tetapi juga sebagai representasi dari kehidupan masyarakat kolonial di Jember.

Transportasi dokar memiliki peran yang sangat penting dan kompleks dalam kehidupan masyarakat Jember pada periode 1929–1942. Dokar tidak hanya berfungsi sebagai sarana mobilitas tradisional, tetapi juga menjadi bagian integral dari struktur sosial dan ekonomi lokal, terutama di tengah keterbatasan akses terhadap kendaraan bermotor dan infrastruktur modern pada masa kolonial.

Kondisi geografis dan sosial Jember yang didominasi oleh kegiatan agraris dan perdagangan lokal, dokar muncul sebagai moda yang efektif dan terjangkau. Ia menjadi penghubung utama antara desa dan kota, antara pasar dan stasiun, serta menjadi alat angkut harian yang vital bagi masyarakat kelas bawah. Keberadaannya tidak hanya memenuhi kebutuhan praktis, tetapi juga menghadirkan ruang interaksi sosial, budaya, dan bahkan spiritual.

Menghadapi tekanan modernisasi dan kebijakan kolonial yang secara bertahap meminggirkan transportasi tradisional, dokar tetap bertahan karena fleksibilitas dan adaptabilitasnya. Masa pendudukan Jepang bahkan menunjukkan

bahwa dokar menjadi penyelamat mobilitas lokal saat kendaraan bermotor dibatasi oleh kebutuhan militer. Hal ini membuktikan bahwa dokar bukanlah bentuk keterbelakangan, melainkan bentuk ketahanan lokal terhadap krisis dan perubahan zaman.

Eksistensi dokar mencerminkan pilihan sadar masyarakat untuk mempertahankan identitas dan cara hidup mereka. Menggunakan pendekatan eksistensialisme Sartre, dokar dipahami sebagai bentuk kebebasan dan tindakan aktif masyarakat dalam melawan determinasi modernisasi kolonial. Dokar bukan sekadar kendaraan, tetapi bagian dari ruang sosial yang hidup, bermakna, dan mengakar kuat dalam memori kolektif masyarakat Jember.

Eksistensi dokar pada masa 1929–1942 membuktikan bahwa sejarah lokal menyimpan peristiwa yang kaya. Dokar menjadi bukti bahwa modernisasi tidak selalu menggantikan tradisi, dan bahwa masyarakat lokal memiliki daya tahan, kearifan, dan kemampuan beradaptasi dalam menghadapi perubahan yang besar dalam sejarah kolonial Indonesia.

## **B. Saran**

Berdasarkan permasalahan serta uraian yang telah dituliskan dalam penelitian ini, penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan yang harus disempurnakan terlebih dalam pengumpulan sumber primer beserta Bahasa terjemahnya. Maka dari itu, penulis sangat berharap penyempurnaan dari karya tulisan ini dengan penelitian penelitian berkelanjutan guna mencari dan menggali sumber-sumber yang barangkali masih belum tersaji pada penelitian ini. Selain itu,

penulis juga berharap kepada sejarawan lainnya agar memperbanyak kajian serta historiografi terkait sejarah sejarah local.



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

## DAFTAR PUSTAKA

- Alphonsus Tjatur Raharso, Paulinus Yan Olla, Yustinus (ed.), 'Mengabdikan Tuhan Dan Mencintai Liyan: Penghayatan Agama Di Ruang Publik Yang Plural', *DISKURSUS*, 17 (2014), p. 84
- Andriansyah, *MANAJEMEN TRANSPORTASIDALAM KAJIAN DAN TEORI*, ed. by Eva Mardhiati, 1st edn (Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama, 2015)  
<<https://www.scribd.com/document/363017666/Manajemen-Transportasi-Dalam-Kajian-Dan-Teori-Oleh-Dr-Andriansyah-M-si>>
- Firmandani, Iqbal Hastri, and Agus Trilaksana, 'Perkembangan Transportasi Darat ( Bus ) Di Probolinggo Tahun 1933-1956', *E-Journal Pendidikan Sejarah*, 11.3 (2021), p. hlm. 5.
- H. A. IDEMA, *DE INDISCHE WETBOEKEN VAN STRAFRECHT 1848—1934* ('S-GRAVENHAGE MARTINUS NIJHOFF, 1934)
- Hernawati, Dhita Fitria, and others, 'ZAMAN MELESET : BANTUL PADA MASA DEPRESI EKONOMI , 1929-1939 ZAMAN MELESET : BANTUL UNDER ECONOMIC DEPRESSION , 1929-1939', 2024, pp. 1929–39, doi:10.33652/handep.v8i1.646
- Holiq, Mohammad Faisal, *Transportasi Angkutan Umum Perkotaan Di Kabupaten Jember 1950 - 2022*, *Digital Repository Universitas Jember Digital Repository Universitas Jember*, 2023
- Ikhsan Rosyid Mujahidul Anwari, 'Sistem Transportasi Darat Perkotaan Surabaya Masa Kolonial 1900-1942', *Mozaik Humaniora*, 17.2 (2017), pp. 214–37  
<<https://e-journal.unair.ac.id/MOZAIK/article/view/33853/17139>>
- Iwan Hermawan, 'JALUR KERETA API PELABUHAN CIREBON: JEJAK ANGKUTAN KOMODITAS PERDAGANGAN PADA MASA KOLONIAL BELANDA 1897-1942', *Forum Arkeologi*. 34. 39, 2021, p. 40, doi:10.24832/fa.v34i1.685
- , 'KERETA API MENGURAI KEBUNTUAN TRANSPORTASI DI PULAU JAWA', *Balai Aekeologi Bandung*, 2014
- Jean-Paul Sartre 1946, 'Existentialism Is a Humanism', *World Publishing Company*, 1956  
<<https://www.marxists.org/reference/archive/sartre/works/exist/sartre.htm>>

‘KBBI’ <<https://kbbi.web.id/dokar>>

KUNTOWIJOYO, *Pengantar Ilmu Sejarah* (Penerbit Tiara Wacana, 2013)

Kurnia, ‘Dampak Fluktuasi Harga Getah Karet Terhadap Kesejahteraan Dan Konsumsi Masyarakat Desa Kota Lekat Mudik Perspektif Ekonomi Islam’, 2022, pp. 1–108

Malikha, Siti, and Sukaryanto, ‘Modernisasi Transportasi Di Pasuruan, 1895-1929’, *VERLEDEN: Jurnal Kesenjarahan*, 15.2 (2019), pp. 284–95  
<<http://journal.unair.ac.id/download-fullpapers-verleden44d13d0590full.pdf>>

Moeimam, S., & Steinhauer, H, *Kamus Belanda-Indonesia* (Brill)

Muslimin, Yoni, and Hudaidah Hudaidah, ‘Pendidikan Indonesia Pada Masa Pendudukan Jepang’, *Journal of Practice Learning and Educational Development*, 1.3 (2021), pp. 114–18, doi:10.58737/jpled.v1i3.8

Nawiyanto, *Perekonomian Keresidenan Besuki Masa Pendudukan Jepang*, 2019

——, *The Making of Plantation Economy in Jember (East Java ) Indonesia*, 2018

*Nederlandsch-Indische Bladen Voor Diergeneeskunde* (Deel: Deel XLI, (s,n), 1929)

Nurshabrina, Zakira Gustriana, and others, ‘Eksistensialisme Tokoh Eren Yeager Dalam Manga “Shingeki No Kyojin”’, *Mezurashii: Journal of Japanese Studies*, 5 (2023), p. 63  
<[https://repository.maranatha.edu/33722/1/Eksistensialisme Tokoh Eren Yeager\\_lengkap.pdf](https://repository.maranatha.edu/33722/1/Eksistensialisme%20Tokoh%20Eren%20Yeager_lengkap.pdf)>

NURUDIN FITROH, ‘Peranan Kereta Api Di Jawa Timur Dalam Pengangkutan Hasil Perkebunan Ke Surabaya Tahun 1878-1930’, *AVATARA, e-Journal Pendidikan Sejarah*, 3.3 (2015), pp. 456–68

Pontren.com, ‘Man ‘Arofa Bu’Da Safari Ista’adda’, *Pontren.Com*, 2023  
<<https://pontren.com/2023/08/03/man-arofa-buda-safari-istaadda/>>

Praditya Diska Wijayanti, Muzayanah, ‘EKSISTENSI TRANSPORTASI DOKAR DI KECAMATAN BABAT KABUPATEN LAMONGAN’, *Swara Bhumi*, 5 (2018)

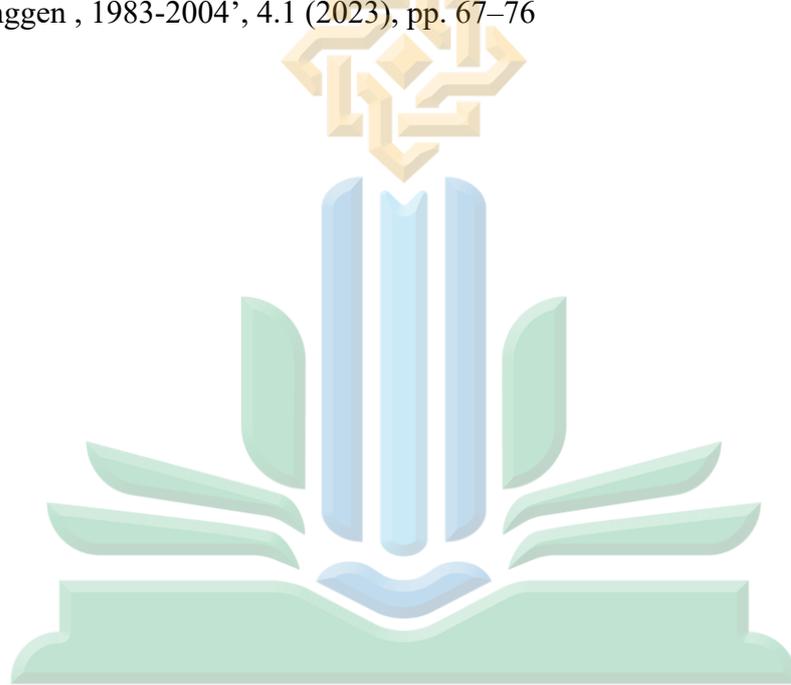
Pramono, Agus, ‘Pengelolaan Transportasi Ramah Lingkungan Di Kota Mataram’ (program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro, 2008)

Pranoto, Edy, Chandra Aprianto Aprianto, and I G Krisnadi, ‘Jalur Trem Rambipuji-Balung-Puger: Penghubung Sosial Ekonomi Masyarakat Di

- Kabupaten Jember Tahun 1913-1930', *Historia*, 2.2 (2020), p. Hal 16-24
- Purnawan Basundoro, *Arkeologi Transportasi: Perspektif Ekonomi Dan Kewilayahan Keresidenan Banyumas 1830-1940an* (Airlangga University Press, 2020)
- PUTRI, APRILA ARINDA, 'DAMPAK DAN PERKEMBANGAN KERETA API DI ONDER AFDEELING LUBUKLINGGAU TAHUN 1917-1945' (UNIVERSITAS JAMBI, 2024)
- Ricklefs, M C, 'A History of Modern Indonesia since c . 1200 : Third Edition', 2001, p. 515
- Romadhon, A.D., and Riyadi, 'Perusahaan Transportasi Mojokerto Stoomtram Maatchappij Di Masa Modernisasi Kota-Kota Di Jawa Tahun 1896-1933', *AVATARA, e Journal Pendidikan Sejarah*, 10.1 (2020)
- Sanjoyo, Mawardi Purbo, 'Pariwisata Jember Dari Masa Kolonial Hingga Kontemporer', *MUKADIMAH: Jurnal Pendidikan, Sejarah, Dan Ilmu-Ilmu Sosial*, 8.1 (2024), pp. 77–87, doi:10.30743/mkd.v8i1.8713
- Sarah Pink, Heather Horst ,John Postill, Larissa Hjorth,Tania Lewis, Jo Tacchi, *Digital Ethnography Principles and Practice* (SAGE Publications Ltd, 2015)
- Sato, Shigeru, *War, Nationalism and Peasants: Java under the Japanese Occupation 1942–1945* (Allen & Unwin, 1994)  
<<https://books.google.co.id/books?id=woKPV5uVxU0C&printsec=frontcover&hl=id#v=onepage&q&f=false>>
- Satria, Andika, Yoga Suharno, and Dadan Adi Kurniawan, 'Dinamika Sosial-Ekonomi Dan Budaya Dalam Transmigrasi Penduduk Jawa Tengah Ke Lampung Masa Kolonial Belanda ( 1905 – 1941 )', 24.1 (2024), pp. 12–26
- Sufyan, Fikrul Hanif, and Dedi Arsa, 'Kuda Bendi Di Kota Payakumbuh , Sumatera Barat Hingga Akhir Abad Ke-20 ( Kuda Bendi in the City of Payakumbuh , West Sumatera Until the End of 20 Th Century ) Fikrul Hanif Sufyan Dedi Arsa Minangkabau Masa Lampau . Namun , Perlahan Posisi Ini Digantikan D', 17.1 (2017), pp. 45–71
- Suprijanto, Agus, 'Dampak Globalisasi Ekonomi Terhadap Perekonomian Indonesia', *Jurnal Imiah CIVIS*, 1.2 (2011), pp. 100–19  
<<file:///C:/Users/user/Downloads/592-929-1-SM.pdf>>
- Susilo, Edi, and Edy Budi Santoso, 'Transformasi Dokar i Surabaya Tahun 1900-1945', *European University Institute*, 3.1 (2014), pp. 41–50 <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016R0679&from=PT%0Ahttp://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52012PC0011:pt:NO>>

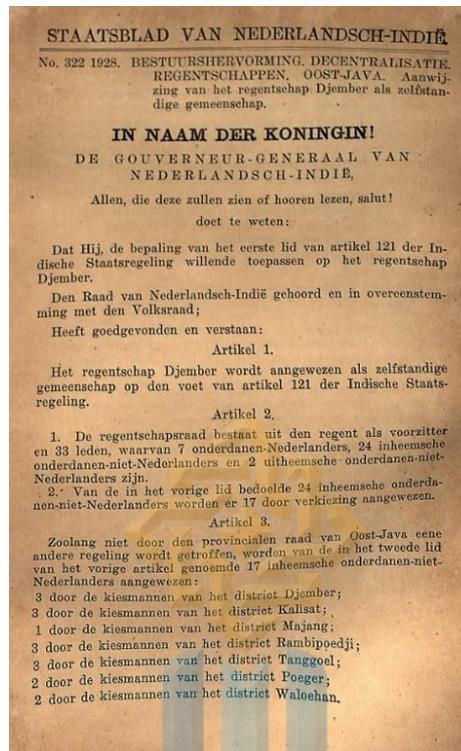
T&gt;

- Wasino, and Endah Sri Hartatik, 'Metode Penelitian Sejarah (Dari Riset Hingga Penelusuran)', *Seri Publikasi Pembelajaran*, 2018, p. 11
- Winarni, R., Widuatie, R. E., Aprianto, T. C., & Sasmita, N., 'Perkembangan Perkebunan Partikelir Di Jember (1850-an–1930-An)', *Historia*, 4
- 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*, 7.1 (2024), pp. 10–30, doi:10.62924/jsi.v7i1.33025
- Zakaniata, Nia, and Endah Sri Hartati, 'Dari Dokar Menjadi Bendi : Pergeseran Fungsi Alat Transportasi Tradisional Menjadi Sarana Wisata Di Kecamatan Mranggen , 1983-2004', 4.1 (2023), pp. 67–76



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

## LAMIRAN



Gambar 1 Staatsblad van Nederlandsch-Indie 1928 N0.322

Sumber: Peraturan Pedia.id

*Translate:*

LEMBAR NEGARA HINDIA BELANDA

No. 322 Tahun 1928. REFORMASI ADMINISTRASI. DESENTRALISASI. KABUPATEN. JAWA TIMUR. Penetapan Regentschap Djember sebagai komunitas yang mandiri.

ATAS NAMA RATU!

GUBERNUR JENDERAL HINDIA BELANDA,

Kepada semua yang membaca atau mendengar ini, salam!

Menyatakan:

Bahwa Ia, hendak menerapkan ketentuan dari ayat pertama Pasal 121 dalam Undang-Undang Dasar Hindia Belanda terhadap Regentschap Djember. Setelah mendengarkan Dewan Hindia Belanda dan disetujui oleh Volksraad (Dewan Rakyat);

Maka diputuskan dan ditetapkan:

Pasal 1. Regentschap Djember ditetapkan sebagai komunitas yang mandiri sesuai dengan ketentuan Pasal 121 Undang-Undang Dasar Hindia Belanda.

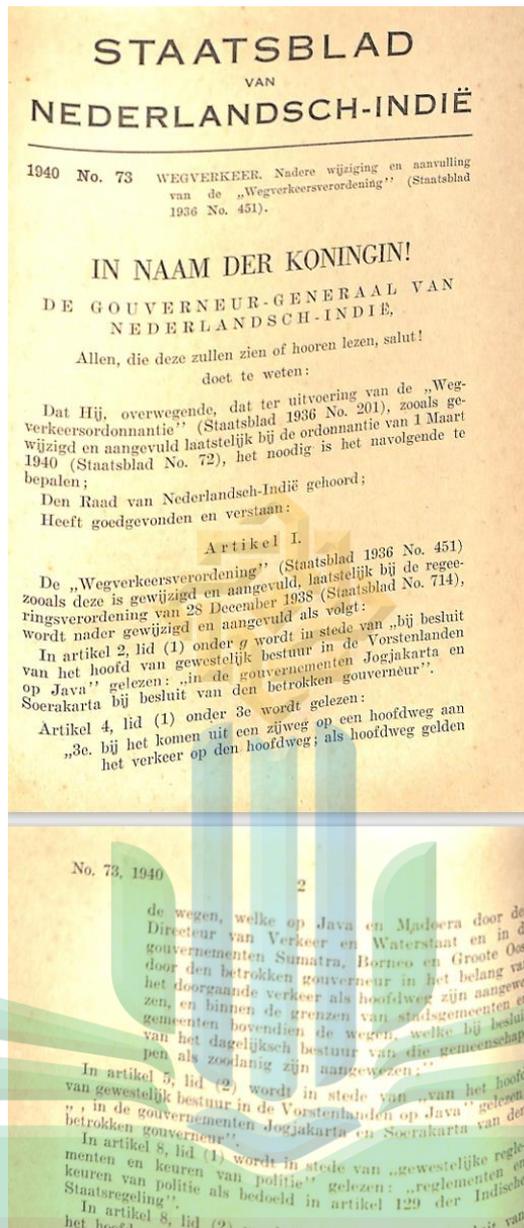
Pasal 2. Dewan Regentschap terdiri dari seorang Bupati sebagai ketua dan 13 anggota, terdiri dari 7 warga negara Belanda, 24 warga pribumi bukan Belanda, dan 2 warga asing bukan Belanda. Dari 24 warga pribumi bukan Belanda tersebut, 17 dipilih melalui pemilihan.

Pasal 3. Selama belum ada peraturan lain dari Dewan Provinsi Jawa Timur, 17 warga pribumi bukan Belanda sebagaimana dimaksud dalam pasal sebelumnya akan dipilih sebagai berikut:

- 3 oleh pemilih dari distrik Djember;
- 3 oleh pemilih dari distrik Kalisat;
- 3 oleh pemilih dari distrik Mayang;
- 3 oleh pemilih dari distrik Rambipuji;
- 3 oleh pemilih dari distrik Tanggul;
- 2 oleh pemilih dari distrik Puger;
- 2 oleh pemilih dari distrik Wuluhan.



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



Gambar 2 Staatsblad van Nederlandsch-Indie 1940 No.73

Sumber: Peraturan Pedia.id

Translate:

LEMBAR NEGARA HINDIA BELANDA

Tahun 1940 No. 73

LALU LINTAS JALAN. Perubahan dan penambahan lebih lanjut terhadap Wegverkeersverordening (Lembaran Negara 1936 No. 451)

ATAS NAMA RATU!

GUBERNUR JENDERAL HINDIA BELANDA,

Kepada semua yang melihat atau mendengar ini, salam!

Memberitahukan:

Bahwa Ia, mengingat perlunya pelaksanaan dari “Peraturan Lalu Lintas Jalan” (Staatsblad 1936 No. 201), sebagaimana telah diubah dan ditambahkan terakhir oleh ordonansi tanggal 1 Maret 1940 (Staatsblad No. 72), merasa perlu untuk menetapkan hal-hal sebagai berikut;

Setelah mendengarkan Dewan Hindia Belanda;

Maka diputuskan dan ditetapkan:

Pasal I.

“Peraturan Lalu Lintas Jalan” (Staatsblad 1936 No. 451), sebagaimana telah diubah terakhir kali melalui peraturan tanggal 28 Desember 1938 (Staatsblad No. 714), diubah dan ditambahkan sebagai berikut:

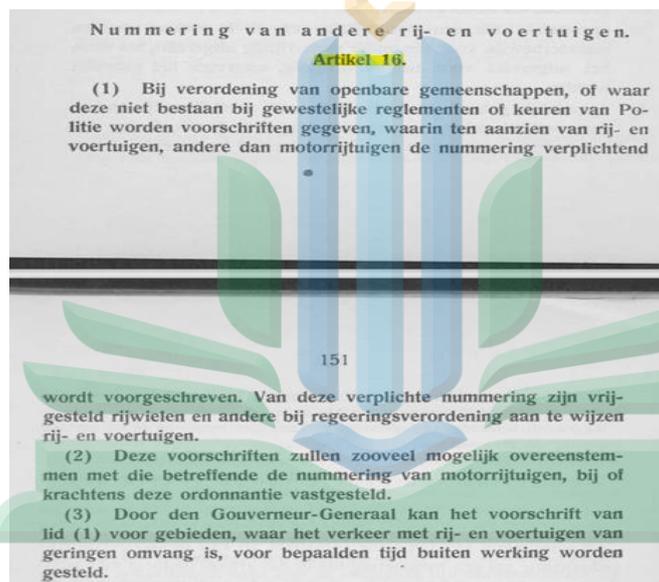
- Dalam Pasal 2, ayat 1, huruf a, pada kota-kota di wilayah Vorstenlanden dan wilayah administratif ibu kota Yogyakarta dan Surakarta, frasa “...dalam gubernemen gubernur” diganti menjadi “...berdasarkan keputusan gubernur terkait”.
- Pasal 4, ayat (1) huruf 3e kalimat “pada saat keluar dari jalan kecil ke jalan utama...” menjadi: “3e. pada saat keluar dari jalan kecil ke jalan utama; yang dimaksud dengan jalan utama adalah jalan-jalan yang di Jawa dan Madura ditetapkan sebagai jalan utama oleh Direktur Lalu Lintas dan Pekerjaan Umum, dan di wilayah Sumatra, Borneo, dan Groote Oost oleh gubernur terkait, atas dasar kepentingan lalu lintas umum yang telah ditetapkan sebagai bagian dari administrasi harian pemerintahan kota...”

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



**Gambar 3 Dokar di Perkebunan Sukokerto 1885**

Sumber: <https://digitalcollections.universiteitleiden.nl>



**Gambar 4 pasal 16 Peraturan Lalu Lintas 1933**

Sumber: <https://www.delpher.nl/>

*Translate:*

Pasal 16.

1. Melalui peraturan dari pemerintah daerah atau, jika tidak tersedia, melalui peraturan tingkat wilayah atau peraturan kepolisian, dapat ditetapkan ketentuan bahwa kendaraan selain kendaraan bermotor wajib diberi nomor identifikasi. Kewajiban penomoran ini tidak berlaku untuk sepeda dan kendaraan lain yang dikecualikan melalui

- peraturan pemerintah.
2. Ketentuan-ketentuan ini sedapat mungkin disesuaikan dengan sistem penomoran kendaraan bermotor sebagaimana ditetapkan dalam ordonansi ini.
  3. Gubernur Jenderal dapat menanggihkan pemberlakuan ketentuan pada ayat (1) untuk wilayah-wilayah di mana lalu lintas kendaraan sangat minim, untuk jangka waktu tertentu.



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

## SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : M. Faris Ramadhan

NIM : 211104040005

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 dikemudian hari Ternyata hasil penelitian ini terbukti terdapat unsur-unsur penjiplakan dan 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, Juni 2025

Saya y

  
M. Faris Ramadhan  
NIM. 2111104040005

METERAI  
TEMPEL  
FD AE / AJX442536508

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

## BIOGRAFI PENULIS



### A. Identitas Diri

Nama : M. Faris Ramadhan  
Tempat/Tanggal Lahir : Jember, 19 September 2003  
Jenis Kelamin : Laki-Laki  
Alamat : Jl. Argopuro No. 37 RT/RW(002/002) Dsn. Langsatan, Desa Sukamakmur, Kecamatan Ajung, Kabupaten Jember  
Fakultas : Ushuluddin, Adab dan Humaniora  
Program Studi : Sejarah dan Peradaban Islam  
NIM: 211104040005

### B. Riwayat Pendidikan

1. TK/RA : TK AT-Taqwa Langsatan Sukamakmur
2. SD/MI : SDN Jenggawah 01
3. SMP/MTs : MTsN 01 Jember
4. SMA/SMK/MA : MAS Al Barokah Padasan

### C. Pengalaman Organisasi

1. Anggota HMPS Sejarah Peradaban Islam Periode 2022/2023
2. Anggota DEMA-F Ushuluddin Adab dan Humaniora Periode 2023/2024
3. Pengurus Assent Ace KIPK dan Bidikmisi Periode 2022/2023 dan 2023/2024.
4. Anggota Pergerakan Mahasiswa Islam Indonesia Periode angkatan 2021