

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

Edy Pranoto, Tri Chandra Aprianto, I G Krisnadi

E-mail: edykousaka@gmail.com

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

Keywords: staatsspoorwegen, infrastructure, tramline, social economic, social economic change

Abstrak : Artikel ini mengkaji tentang jalur trem Rambipuji-Balung-Puger periode 1913 sampai 1930. Jalur ini merupakan penghubung sosial ekonomi masyarakat di Kabupaten Jember sejak diresmikan tahun 1913 hingga mengalami krisis ekonomi dunia yang

Jalur Trem Rambipuji-Balung-Puger: Penghubung Sosial Ekonomi Masyarakat di Kabupaten Jember Tahun 1913-1930
(Edy Pranoto, Tri Chandra Aprianto, I G Krisnadi)

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

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

1. Pendahuluan

Transportasi kereta api merupakan sarana transportasi yang diciptakan dan digunakan oleh manusia sebagai alat perpindahan dari satu tempat ke tempat yang lain. Munculnya kereta api sebagai sarana transportasi memiliki kaitan erat dengan upaya manusia untuk memenuhi kebutuhan hidup dan mengatasi kesulitan yang dihadapinya. Kereta api digunakan sebagai angkutan umum pada 1829 di Eropa. Kereta api pertama milik *Staatsspoorwegen* di Jawa Timur digunakan sebagai transportasi umum, baik orang maupun barang sejak 20 Juli 1879. Kereta api pertama ini melintasi Surabaya-Pasuruan-Malang. Jalur trem Rambipuji-Puger diresmikan pada 2 Mei 1913. Jalur ini mulai digunakan sebagai alat transportasi umum orang maupun barang tepatnya pada 3 Mei 1913.

Berdasarkan penjelasan di atas tulisan ini bermaksud menggambarkan perubahan sosial dan ekonomi yang ditimbulkan dari jalur trem Rambipuji-Balung-Puger dari perspektif historis. Pokok permasalahan yang dibahas dari tulisan ini adalah (1) Mengapa dilaksanakan pembangunan jalur trem Rambipuji-Balung-Puger?, (2) Bagaimana pengoperasian jalur trem Rambipuji-Balung-Puger?, (3) Apa pengaruh yang ditimbulkan dari pembangunan dan pengoperasian jalur trem Rambipuji-Balung-Puger terhadap masyarakat sekitar?.

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

Ruang lingkup tulisan ini terdiri dari ruang lingkup spasial dan temporal. Lingkup spasial yang diambil dalam penelitian ini adalah jalur trem Rambipuji-Balung-Puger. Halte Rambipuji di wilayah Kecamatan Rambipuji sebagai jalur percabangan kereta dari jalur utama penghubung jalur kereta Stasiun Klakah dan Kalisat. Diakhiri di Stasiun Balung di wilayah Kecamatan Balung. Jalur trem Rambipuji-Balung-Puger merupakan sarana pengiriman barang hasil perkebunan, pertanian dan Perikanan. Stasiun Balung merupakan titik temu hasil pertanian, perkebunan, dan perikanan di selatan Jember, sementara Halte Rambipuji merupakan Halte yang dilintasi jalur utama kereta

api. Jalur Rambipuji-Balung merupakan jalur penghubung pedalaman Jember dengan Pelabuhan Panarukan. Adapun ruang lingkup temporal difokuskan pada 1913-1930.

Alasan pengambilan tahun 1913 sebagai awal penulisan berdasarkan pertimbangan jalur tersebut diresmikan pada 2 Mei 1913. Jalur ini mulai digunakan sebagai alat transportasi umum orang maupun barang tepatnya pada 3 Mei 1913. Tahun 1930 dijadikan sebagai batas akhir dalam penulisan ini, karena pada tahun tersebut terjadi krisis ekonomi yang terjadi di dunia serta berimbas pada perekonomian di wilayah Jember. Kereta api pada 1929-1930 ikut mengalami penurunan pengiriman hasil perkebunan dan pertanian untuk di ekspor. Pihak *Staatsspoorwegen* juga melakukan penghematan dalam pengoperasian trem. Upaya yang dilakukan *Staatsspoorwegen* diantaranya pengamanan perjalanan kereta api tidak lagi diperlukan dan informasi kereta yang berangkat tidak lagi menggunakan telegraf digantikan telepon. Pengamanan perjalanan kereta api dan pejabat telegraf tidak dibutuhkan lagi. Pengamanan perjalanan kereta api digantikan polisi. Sebagai cara mencegah kecelakaan dan mengurangi penggunaan bahan bakar masinis mengemudikan trem dengan kecepatan rendah. *Staatsspoorwegen* akan mengurangi pegawai stasiun sehingga penjualan tiket juga bisa dilakukan di kereta. Bukan hanya malaise yang menjadi masalah, tetapi juga bus, truk dan taksi karena mengalami persaingan sarana transportasi.

2. Metode Penelitian

Tulisan ini merupakan hasil riset sejarah. Sesuai dengan sifat subjeknya, tulisan ini dikerjakan dengan penerapan metode sejarah. Metode sejarah adalah proses menguji dan menganalisis secara kritis rekaman dan peninggalan masa lampau. (Gottschalk, 1985: 32). Proses ini meliputi empat tahapan, yaitu : heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi.

Pertama, heuristik adalah proses pengumpulan data atau informasi yang dilakukan untuk mencari dokumen dan mengumpulkan data yang berkaitan langsung dengan peristiwa. Langkah ini dilakukan setelah tema tulisan ditetapkan. Sumber yang dikumpulkan meliputi baik sumber primer dan sekunder. Menurut Gottschalk, sumber primer adalah kesaksian dari seseorang atau alat yang hadir pada saat suatu peristiwa terjadi, sedangkan sumber sekunder adalah kesaksian dari siapapun yang bukan merupakan saksi langsung ketika suatu peristiwa terjadi. Sumber primer yang digunakan

mencakup arsip-arsip dan publikasi resmi yang digali dari Badan Perpustakaan dan Arsip Jawa Timur di Surabaya, Museum Boemi Poeger yang berada di Kencong.

Sumber sekunder yang digunakan berupa buku literatur, jurnal, skripsi, tesis, disertasi dan sumber internet yang dipandang relevan dengan tema kajian jalur trem. Adapun sumber sekunder diperoleh dari buku didapatkan dari Koleksi Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Budaya, Perpustakaan Fakultas Ilmu Budaya, Perpustakaan Universitas Jember, Perpustakaan Daerah Jember, Koleksi buku pribadi.

Tahap kedua, kritik sumber yaitu dilakukan dengan meneliti atau membandingkan sumber dokumen dan lisan. Kritik ini dibagi menjadi dua yaitu kritik intern dan kritik ekstern. Kritik intern adalah kritik yang dilakukan dari dalam sumber sehingga di dapatkan data yang benar-benar dapat dipercaya (otentik). Kritik ekstern adalah kritik dari luar sumber untuk membuktikan data yang terkandung dalam sumber. (Kuntowijoyo, 2003 :220).

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

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

3. Hasil Dan Pembahasan

3.1 Latar Belakang Pembangunan Jalur Trem Rambipuji-Balung-Puger

Transportasi massal merupakan kebutuhan vital suatu daerah yang ekonominya berkembang pesat. Kebutuhan transportasi massal juga bukan saja untuk angkutan keseharian masyarakat sebagai sarana mobilitas tapi juga bagi hasil bumi baik dari desa ke kota maupun sebaliknya. Posisi ketinggian jalur yang akan dibangun berkisar 10-40 meter di atas permukaan laut. Kontur tanah di wilayah Jember Selatan merupakan jenis yang sangat subur. Kondisi ini juga dipengaruhi juga oleh letak geografi Jember yang dikelilingi oleh pegunungan (Nawiyanto, 2008: 13-14). Jenis tanah *alluvium* menempati posisi yang terluas dan jenis tanah ini merupakan tanah paling subur. Tanah yang subur yang terletak di tengah dan selatan menjadi daya tarik tersendiri bagi masyarakat luar untuk menetap di Jember. Kondisi tanah yang subur digunakan penduduk untuk keperluan pengelolaan pertanian dan perkebunan (Arifin, 1989: 18-19). Distrik Puger merupakan bagian dari *Afdeeling* Jember. Letak Distrik Puger berada di muara dua sungai yang bersatu kemudian mengalir ke Samudra Hindia. Sungai tersebut adalah Sungai Besini dan Sungai Bedadung. Distrik Puger merupakan wilayah subur dengan sumber daya alam yang beraneka ragam dengan hamparan alam dataran rendah dan luas terlindung oleh bukit-bukit yang dibuka menjadi lahan perkebunan bagi pemerintahan kolonial Hindia Belanda. Pembukaan lahan untuk perkebunan menjadi kebijakan baru dari pemerintahan kolonial dengan memberikan peluang kepada swasta untuk mendirikan perkebunan partikelir di wilayah Jember dan sekitarnya (Aprianto, 2011: 11). Selain perkebunan tanaman padi dapat tumbuh subur, juga berdampak pada peningkatan perekonomian melalui produksi beras dalam jumlah cukup besar. Adapun pusat produksi padi di *Afdeeling* Jember berada di distrik-distrik selatan seperti Wuluhan, Puger, Ambulu, dan Tanggul (Arifin, 1989: 32). Pada umumnya jalur kereta api dibangun didasarkan pada pusat-pusat produksi barang diantaranya hasil perkebunan, pertanian dan perikanan. Kemudian keberadaan pemukiman penduduk yang akan menjadi penumpang. Dua pertimbangan ini merupakan hal penting mengingat keuntungan dari perusahaan kereta api berasal pada jumlah barang dan penumpang yang diangkut (Mulyana, 2017:16). Pertimbangan tersebut tidak terlepas dari struktur geografi dari Jember. Kondisi geografi

menjadi pendukung bagi percepatan pertumbuhan ekonomi di Jember, sehingga pembangunan transportasi tidak bisa dihindari.

Pertumbuhan penduduk yang cepat juga menjadi faktor pendorong bagi kota tumbuh kembang suatu kota tak terkecuali kota perkebunan. Penduduk Jember terdiri dari beberapa suku yang terbentuk dari proses migrasi. Migrasi ini terjadi karena upaya pemerintah kolonial dalam mencari tenaga kerja. Mayoritas penduduk Jember adalah suku Jawa dan Madura, disamping masih dijumpai suku-suku lain dan warga keturunan asing sehingga komposisi penduduk Jember menjadi kota yang majemuk (Goreti, 2013: 29).

Populasi Penduduk di Jember tumbuh dari 1.854 orang pada 1815 menjadi 29.969 pada 1845. Bosch bahkan memperkirakan bahwa pada 1847 populasi Jember adalah 48.785 orang. Jember belum menjadi pusat pemukiman manusia dan pusat pengembangan Oosthoek. Alasan mengapa Jember masih kurang penting, memang bukan karena kurangnya sumber daya alam. Ini karena Jember memiliki tanah yang subur dan luas yang tidak digarap. Tampaknya satu alasan utama adalah kurangnya sarana transportasi, disamping infrastruktur yang buruk dan Jember terletak jauh di pedalaman (Nawiyanto, 2018:22-23).

Afdeeling Bondowoso dari tabel di atas memiliki tujuh distrik atau kawedanan, sedangkan wilayah Jember pada 1845 terpisah dalam tiga distrik yaitu Distrik Sukaketa, Distrik Jember dan Distrik Puger. Pada 1845 jumlah penduduk dari tiga distrik Jember itu mencapai 30.969 orang. Apabila di lihat dari segi distrik di Jember penduduk Jember tidak sebanyak penduduk di distrik lainnya. Jember termasuk daerah yang terisolir dan terpencil. Distrik Jember tidak ada *postweg* (jalan raya) yang menghubungkan daerah ini dengan daerah lainnya. Jalan-jalan di daerah ini sebagian besar termasuk jalan setapak, apabila musim hujan jalan-jalan licin dan becek. Keadaan yang seperti itu menyebabkan enggannya orang-orang luar untuk pindah dan menetap di daerah Jember (Jupriono, *et.al.*, 2018: 21 dan 341).

Disisi lain posisi Jember merupakan wilayah yang strategis segi ekonomi sehingga pada 1850-an pemerintah Hindia Belanda mengembangkan perkebunan (kopi, karet, kakao) di sepanjang lereng Gunung Argopuro dan cocok untuk ditanami tanaman perkebunan tertentu. Kebijakan pemerintah Hindia Belanda tidak terlepas dari politik di negeri Belanda (Poesponegoro dan Nugroho Notosusanto, 2010: 371-372). Jember

sekitar tahun 1870-an terjadi lonjakan jumlah penduduk seiring di bukanya perkebunan swasta, misalnya di tahun 1867 meningkat menjadi 75.780 orang. Salah satu penyebabnya adalah migrasi besar-besaran orang madura ke Jember. Pada 1870 *Afdeeling* Jember melalui undang undang agraria membuat para pengusaha mulai menanamkan modal di Hindia Belanda. pengusaha menginvestasikan modalnya pada sektor perkebunan. Pembukaan besar-besaran ini mengakibatkan kurangnya tenaga kerja. Tenaga kerja ini di datangkan dari luar Jember, kemudian orang Jawa dan madura yang membutuhkan pekerjaan mulai migrasi ke Jember. Keberadaan infrastruktur tersebut membantu proses mobilitas sosial masyarakat antar distrik di *Afdeeling* Jember menjadi jalur penghubung sosial dan ekonomi. Pertumbuhan kota Jember semakin pesat, hal itu terbukti pada 1869 sampai 1900 telah berdiri distrik-distrik baru seperti Distrik Rambipuji yang sebelumnya termasuk wilayah Distrik Jember dan Distrik Mayang yang sebelumnya termasuk wilayah Distrik Sukokerto. Pada 1913 Distrik Puger dipecah menjadi dua, yaitu Distrik Puger dan Wuluhan, berdasarkan besluit pemerintah tertanggal 13 Januari 1913 (Arifin, 1989: 31-32 dan 100).

Percepatan dan pertumbuhan ekonomi yang bercorak kolonial sangat membutuhkan infrastruktur. Setidaknya terdapat tiga macam infrastruktur yang mendukung sistem ekonomi perkebunan era kolonial: jalan, irigasi dan rel kereta api. Terlebih lagi manakala pihak kolonial membangun industri perkebunan berupa pabrik gula sangat membutuhkan angkutan yang masif dan relatif lebih cepat dari angkutan tradisional.

Setelah pembangunan jalur utama, perhatian mereka mulai fokus pada pembangunan jalur sekunder. Salah satu pembangunannya yakni jalur Rambipuji-Balung-Puger. Jalur cabang dari jalur utama *Staatspoorwegen* (SS) Jalur Probolinggo-Panarukan merupakan jalur sekunder (Nawiyanto, 2003: 63). Jalur sekunder Rambipuji-Balung-Puger merupakan jalur trem. Trem adalah jenis kereta api ringan yang umumnya memiliki jalur yang bersebelahan dengan jalan raya. Jalur trem Rambipuji-Balung-Puger menjadi cabang lintas kereta api Probolinggo-Panarukan merupakan milik *Staatspoorwegen*.

3.2 Pengoperasian Jalur Trem Rambipuji-Balung-Puger

Pada Maret 1913 jalur trem Rambipuji - Puger selesai dibangun. Pembangunan jalur ini diprakarsai oleh *Staatsspoorwegen*. Pembangunan trem berdasarkan *Staatblad* Nomor 459 tanggal 18 Juli 1911. Jalur trem Rambipuji - Puger dengan cabang Balung Lor - Ambulu terletak di Selatan *Afdeeling* Jember. Jalur trem sepanjang 64 km ini diresmikan pada 2 Mei 1913. Jalur ini mulai dibuka untuk umum pada 3 Mei 1913 (Borel, *et.al*, 1918:290). Jalur Rambipuji - Balung - Puger sepanjang 28 km dan Balung - Ambulu 13 km. Beroperasinya jalur trem ini mengakhiri terisolirnya wilayah Jember selatan. Jalur trem ini akan mendukung perkembangan wilayah Jember Selatan. Perbaikan sarana transportasi dengan ditambahnya jalur trem di wilayah Jember Selatan akan sangat berkontribusi besar bagi pengangkutan penumpang dan barang dari pedalaman Jember ke kota.

Sepanjang jalur trem Rambipuji - Puger terdapat tempat pemberhentian trem. Trem ini akan berhenti di tempat-tempat pemberhentian yang disebut halte. Halte ini dapat berupa bangunan yang hanya diberi atap atau suatu tempat yang telah ditentukan. Jarak tempat pemberhentian trem dari suatu tempat ke tempat lainya relatif dekat dibandingkan dengan kereta api (Reitsma, 1928: 259). Halte digunakan sebagai tempat naik-turun penumpang dan barang. Jalur Rambipuji-Balung-Puger melewati halte Rambipuji, Pasar, Kaliputih, Rawatantu, Gumelar, Gumelar Kidul, Balung, Balung Kulon, Tutul, Jambe Arum, Jambe Arum Kidul, Kasian Lor, Kasian, Grenden, Kapuran, Puger Kulon, Puger. Jalur cabang Balung-Ambulu melewati halte Balung, Balung Pasar, Glundengan, Curah Tepas, Dempok, Wuluhan, Wuluhan Wetan, Kesilir Kulon, Kesilir, Ambulu (*Officieele Reisgids Der Spoor en Tramwegen en Aansluitende Automobiendiensten opJava en Madoera 1931*). Trem yang melewati halte di jalur Rambipuji - Puger dengan lintas cabang Balung-Ambulu terdiri dari rangkaian lokomotif uap dan gerbong. Lokomotif trem umumnya dapat menarik gerbong sebanyak 2-3 gerbong. Rangkaian gerbong trem Rambipuji-Puger dengan lintas cabang Balung-Ambulu dibedakan menjadi dua kelas, yakni Kelas 2 (Eropa, China, Arab) dan Kelas 3 (pribumi) (Nurhajarini, 2013: 455).

Selama dua bulan pengoperasian jalur trem Rambipuji-Puger cukup menarik minat penduduk sekitar jalur trem. Jalur trem ini memiliki panjang rel 41 km dan 27 halte. Panjang rel trem dan halte-halte ini mempengaruhi hasil pengoperasian trem selain dari

hasil perkebunan, pertanian, dan perikanan. Pada juli 1913 trem ini menghasilkan f 7.319 dari penumpang, f 4.471 dari barang dan f 10 dari lain-lain dengan jumlah total f 11.800 (*De Ingenieur*, 1913: 112). Pengoperasian trem Rambipuji-Puger sebagai pergerakan barang dan penumpang semakin lancar apabila dibandingkan dengan memakai cikar dan pedati.

Pada Maret 1914 jalur trem Rambipuji - Puger menghasilkan f 6.523,40 dari penumpang, f 2.407,50 dari barang dan f 53,91 dari lain-lain. Jumlah total pada Maret 1914 sejumlah f 8984,81 (*De Ingenieur*, 1914: 112). Pada Oktober 1914 jalur trem ini menghasilkan f 6.640 dari penumpang, f 2.531,71 dari barang dan f 39,72 dari lain-lain. jumlah total pendapatan jalur trem pada Oktober 1914 sebesar f 9.211,43 (*De Ingenieur*, 1915: 112). Pada Oktober 1914 penghasilan trem meningkat dari penumpang sejumlah f 116,6 dan barang sejumlah f 124,21 tetapi dari lain-lain mengalami penurunan f 14,19. Secara keseluruhan Oktober terjadi peningkatan dibandingkan Maret sejumlah f 226,62.

Pada 1915 *Staatsspoorwegen* untuk melayani jalan rel dengan lebar sepur 600 mm mendatangkan lokomotif uap. *Staatsspoorwegen* mendatangkan lokomotif uap TC10 dari pabrik Hartmann (Jerman). Lokomotif TC10 sejumlah 3 unit dialokasikan untuk beroperasi di jalan rel dengan lebar sepur 600 mm di jalur trem Rambipuji – Puger (<https://heritage.kai.id/>). Selain mendatangkan lokomotif uap pada 1915 *Staatsspoorwegen* memindah operasional 2 seri lokomotif uap dari jalur Cilamaya - Cikampek dan Cikampek - Wadas ke jalur trem Rambipuji - Balung - Puger dan Balung - Ambulu. *Staatsspoorwegen* memindahkan 2 seri lokomotif uap yaitu SS 200T dan SS 300T, masing-masing seri terdiri dari 3 unit lokomotif uap seri SS 200T (SS 201T-SS 203T) dan 3 unit lokomotif uap seri SS 300T (SS 301T-SS 303T), sehingga total ada 6 unit (<https://heritage.kai.id/>).

Pada 1915 diketahui trem membawa wisatawan dan barang. Barang yang dibawa diantaranya beras, padi, kapur, kayu, ikan, dan telur penyu. Penduduk Puger yang berada dekat pesisir pantai bekerja sebagai nelayan penangkap ikan dan pengumpulan telur penyu. Telur penyu yang dikumpulkan di sepanjang pesisir Pantai Selatan Puger. Ikan dan telur penyu yang dikumpulkan untuk dikirim ke Lumajang, Bondowoso dan di tempat lain (Broersma, 1912: 12-13).

Pada Mei 1915 jalur trem Rambipuji - Puger menghasilkan f 8.884,48 dari penumpang, f 4.000,32 dari barang dan f 48,95 dari lain-lain. Pendapatan total jalur trem pada Mei 1915 sejumlah f 12.933,75 (*De Ingenieur*, 1915: 728). Pada Agustus 1915 jalur trem ini menghasilkan f 12.543,92 dari penumpang, f 4.025,16 dari barang dan f 38,25 dari lain-lain. Pendapatan total jalur trem pada Agustus 1915 sejumlah f 16.607,33 (*De Ingenieur*, 1915: 1030). Pada Agustus 1915 penghasilan trem meningkat dari penumpang sejumlah f 3.659,44 dan barang sejumlah f 24,84 tetapi dari lain-lain mengalami penurunan f 10,7 dibandingkan Mei 1915. Secara keseluruhan Agustus terjadi peningkatan dibandingkan Mei sejumlah f 3.673,6.

Data hasil pendapatan trem jalur Rambipuji-Puger pada 1913 sampai 1916 mengalami peningkatan. Jalur trem yang melintasi Rambipuji-Puger dimanfaatkan secara maksimal walaupun kondisi ekonomi pada 1914-1916 tidak menguntungkan. Trem di jalur Rambipuji - Puger tidak terpengaruh sampai 1916 (*De Indische Mercur*, 1918: 290). Berbeda dengan situasi selama perang dunia pertama (1914-1918) dirasakan pengaruh yang tidak menguntungkan bagi perkeretaapian di Hindia Belanda. Bahan-bahan, suku cadang dan alat-alat yang harus didatangkan dari Eropa tidak dapat diperoleh lagi, sehingga pengoperasian kereta api terpaksa memakai persediaan yang ada dan membutuhkan biaya yang besar untuk mengembalikan keadaannya sama seperti semula. Selain itu, harga-harga material naik, demikian pula upah kerja, tunjangan kemahalan dan sebagainya. Harga batu-bara naik 200 atau 300 persen dan harga-harga ini bertahan sampai beberapa tahun dan turunnya kembali tidak seberapa besar (Subarkan, 1992: 49). Pendapatan di jalur trem Rambipuji-Puger membuktikan upaya yang dilakukan *Staatsspoorwegen* berhasil.

Pada 1917 data yang ditemukan jalur trem Rambipuji-Puger masuk pada jalur timur. Pada Februari 1917 jalur timur menghasilkan f 502.194 dari penumpang, f 893.113 dari barang dan f 80.002 dari lain-lain. Pendapatan total sejumlah f 1.475.309 (*De Ingenieur*, 1917: 373). Pada November 1917 menghasilkan f 509.226 dari penumpang, f 946.742 dari barang dan f 88.720 dari lain-lain dengan jumlah total sebesar f 1.544.688 (*De Ingenieur*, 1918: 375). Pada November 1917 jalur timur dibandingkan Februari mengalami peningkatan f 7.032 dari penumpang, f 53.629 dan f 8.718 dari lain lain. Pada November 1917 jalur ini dibandingkan Februari pendapatan total meningkat f 69.379.

Kemunduran trem di Jember Selatan dimulai pada 1925 sebagai akibat dari munculnya moda transportasi taksi. Taksi yang beroperasi di Jember Selatan mengancam popularitas trem uap. Trem dan taksi di Jember Selatan bersaing di bidang sarana transportasi (*De Indische Courant*, 1925) (*Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 1925).

Pada 1925 *Staatspoorwegen* menurunkan harga tiket untuk trem jalur Rambipuji-Puger. Penurunan harga ini dilakukan untuk mengatasi penumpang yang beralih ke taksi. Taksi menjadi pesaing trem. Penurunan harga tiket dianggap tidak banyak membantu. Pribumi yang bekerja sebagai pedagang memperhitungkan efisiensi waktu (*De Indische Courant*, 1925).

Pada 1926 terjadi persaingan memperoleh penumpang yang ditimbulkan oleh taksi dan bus sekali lagi terasa lebih dari pada 1925. Tarif penumpang di jalur trem Rambipuji-Puger dan Balung-Ambulu berhasil dikurangi. Lalu lintas jalan menyesuaikan kebutuhan pribumi, rute-rute akan menjadi lebih lama sementara perbaikan jalan oleh pemerintah kota dan wilayah akan mengurangi biaya operasi. Persaingan melawan transportasi truk berlanjut dengan keberhasilan yang lebih besar, didukung oleh layanan pengumpulan dan pengiriman (*De Indische Mercuur*, 11 Mei 1927 : 330).

Keinginan Pemerintah Hindia Belanda untuk mengeksploitasi hasil bumi di wilayah selatan Lumajang dan Jember terus berlanjut. Pada 1926, Parlemen Hindia Belanda menyetujui usulan membangun jalur kereta api dari Lumajang menuju ke Kencong. Jalur kereta api Lumajang-Kencong yang menghubungkan jalur trem Rambipuji - Puger yang telah dibangun sebelumnya (Nawiyanto, 2003:73).

Jalur Lumajang - Kencong - Balung - Rambipuji tersebut diharapkan akan dapat membantu pengiriman gula dari beberapa pabrik yang didirikan di selatan wilayah Tanggul (Nawiyanto, 2003:73). Penurunan pendapatan *Staatspoorwegen* karena persaingan trem dan taksi di Jember Selatan tidak menyurutkan niat untuk membangun jalur kereta api baru. Jalur kereta api ini menghubungkan Lumajang dan Kencong. Wilayah Kencong ada pabrik gula baru milik *Handel Vereeniging Amsterdam* lokasinya berada di jalan antara Lumajang dan Puger. Jalur kereta api ini kemudian kemungkinan akan diperluas ke Kasian. Jalur kereta api ini akan menciptakan fasilitas transportasi yang lebih baik bagi petani dan perusahaan perkebunan untuk penjualan produknya (*Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 6 Desember 1925) (*De Indische Courant*, 12 Oktober 1925).

Jalur kereta api Lumajang - Kencong merupakan bagian dari proyek pembangunan jalur kereta api Lumajang-Rambipuji melalui Kencong. Jalur kereta api Lumajang-Rambipuji secara keseluruhan menghubungkan Lumajang-Kencong-Balung-Rambipuji. Tahapan awal pembangunan dari jalur Lumajang-Rambipuji adalah jalur Lumajang-Kencong (*Soerabaiasch Handelsblad*, Juni 1927: 23-24).

Alasan jalur kereta api Lumajang-Kencong dibangun untuk kepentingan pengangkutan alat material untuk pembangunan pabrik gula di Jember Selatan. Diperlukan sebuah sarana transportasi yang efektif untuk mengangkut mesin-mesin untuk Pabrik Gula Gunungsari dan Semboro yang berada di selatan Tanggul. Harusnya pembangunan petak tersebut diselesaikan pada Juli 1927. Namun, dengan keadaan *Staatspoorwegen* yang masih berkonflik dengan pihak yang menyokong biaya pembangunan hal tersebut sulit untuk di wujudkan. Akibatnya, pihak *Handels Vereeniging Amsterdam* (HVA) harus mengangkut sendiri mesin-mesin untuk pabrik gula baru. Mereka mengangkutnya menggunakan kereta lori tebu dari Jatiroto menuju Semboro dan Gunungsari di Kencong (*Soerabaiasch Handelsblad*, Juni 1927: 23-24).

Pada 1929, jalur trem Rambipuji-Balung-Puger dengan lebar sepur 600 mm dibongkar diganti dengan jalan rel lebar sepur 1067 mm yaitu pada jalur Balung-Rambipuji sepanjang 12 km yang selesai dibangun pada 1929. Jalur ini terhubung dengan jalur Lumajang-Kencong-Balung sepanjang 42 km yang selesai dibangun pada 1928 (<https://heritage.kai.id/>).

Ketika krisis ekonomi atau depresi ekonomi dunia (*malaise*) pada 1930-an juga menghantam perekonomian di Hindia Belanda. Pemerintah Hindia Belanda memiliki ketergantungan yang tinggi terhadap kapitalisme perkebunan. Sistem ekonomi perkebunan terhambat, tanah-tanah perkebunan terbengkalai dan beberapa produksi mengalami penurunan, seperti produk tanaman perkebunan, ekspor, hingga pendapatan pemerintah (Aprianto, 2016: 10). Pendapatan pemerintah dari transportasi yang dikelola oleh *Staatspoorwegen* juga terdampak. Dampak dari krisis ekonomi ini menyebabkan *Staatspoorwegen* tidak dapat membayar cicilan untuk pengembalian modal pemasangan dan bunganya sementara pemasukan dari pengiriman hasil perkebunan berkurang. *Staatspoorwegen* cukup terpengaruh dengan kondisi tersebut, sehingga pimpinan *Staatspoorwegen* melakukan berbagai cara menghindari kebangkrutan (Wardojo, 2018: 135-136) (Subarkan, 1992: 49).

Staatspoorwegen di Jember Selatan juga berupaya untuk mengurangi biaya jalur trem Rambipuji-Puger. Upaya yang dilakukan *Staatspoorwegen* diantaranya pengamanan perjalanan kereta api tidak lagi diperlukan dan informasi kereta yang berangkat tidak lagi menggunakan telegraf digantikan telepon. Pengamanan perjalanan kereta api dan pejabat telegraf tidak dibutuhkan lagi. Pengamanan perjalanan kereta api digantikan polisi. Sebagai cara mencegah kecelakaan dan mengurangi penggunaan bahan bakar masinis mengemudikan trem dengan kecepatan rendah. *Staatspoorwegen* akan mengurangi pegawai stasiun sehingga penjualan tiket juga bisa dilakukan di kereta (*De Indische Courant*, 18 Januari 1932).

Bukan hanya krisis ekonomi yang harus disalahkan atas penghematan oleh *Staatspoorwegen*, tetapi juga bus. Jalur trem ke Puger dihapuskan karena tidak dapat mengatasi persaingan bus. Pada 1930-an, karena grafik pendudukan yang terus menurun, kereta di jalur kereta api Rambipuji-Lumajang dengan cabang ke Pasirian-Klakah akan disederhanakan. *Staatspoorwegen* mengalami defisit sebesar f 18,5 juta sehingga perlu berhemat (*De Indische Courant*, 18 Januari 1932).

3.3 Dampak Pengoperasian Jalur Trem

Adanya Jalur Trem Rambipuji-Puger dengan lintas cabang Balung-Ambulu sebagai transportasi berbasis rel di wilayah Jember memberikan berbagai dampak bagi perkembangan wilayah tersebut. Dampak yang muncul diantaranya sosial, migrasi, ekonomi. Seiring dengan pertumbuhan pembangunan kantor, stasiun, halte, pabrik gula, irigasi di beberapa tempat di sepanjang jalur Rambipuji - Puger dengan lintas cabang Balung Lor - Ambulu turut mempengaruhi perkembangan sosial. Kemajuan teknologi transportasi mendorong modernisasi dan industrialisasi dalam pembangunan ekonomi masyarakat. Hal ini mendorong terjadinya perubahan-perubahan yang besar dalam berbagai aspek kehidupan masyarakat termasuk perubahan dalam organisasi atau kelembagaan masyarakat (Setiady, 2005:26). Peningkatan jalur kereta api juga diikuti kebutuhan peningkatan pegawai *Staatspoorwegen*. Pihak *Staatspoorwegen* untuk mengisi kekurangan tersebut dengan mendatangkan pegawai dari Belanda, akan tetapi mendatangkan pegawai dirasa memberatkan biaya yang dikeluarkan, sehingga pegawai dari pribumi direkrut.

Beroperasinya trem sepanjang jalur Rambipuji-Puger dengan lintas cabang Balung Lor-Ambulu dapat diperkirakan seberapa besar mobilitas orang maupun barang yang melintas sepanjang jalan tersebut. Masyarakat yang memanfaatkan jasa transportasi trem sangat beragam profesinya, mulai dari pedagang, pekerja pabrik, pegawai pemerintahan, para pencari kerja, dan sebagainya. Sarana prasarana angkutan trem yang tersedia, banyak orang dari desa pergi ke desa lain atau dari desa ke kota atau sebaliknya. Perpindahan dan mobilitas ini didukung karena keunggulan dari jalur trem yang melintasi kota menuju pantai selatan Jember dan sebaliknya sehingga memudahkan bagi para penumpang yang akan bepergian dari satu tempat ke tempat lain dengan cepat dan mudah. Mobilitas penduduk yang semakin tinggi bisa dilihat dari statistik hasil dan transportasi trem yang menghubungkan dari desa ke kota.

Daerah yang dulu sangat miskin di Jember Selatan pada 1926 telah menjadi Afdeeling yang makmur. Migrasi penduduk ke Puger terus meningkat. Para migran kebanyakan berasal dari Jawa Tengah dan Jawa timur bagian Selatan, diantaranya Ponorogo, Tulungagung dan Blitar (*Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 6 Desember 1925). Pemerintah Hindia Belanda dalam perkembangannya merubah status Afdeeling menjadi Regentschap pada 1928. Perubahan ini disahkan pada *Staatsblad van Nederlands Indie* no. 322 tahun 1928, yang termuat dalam *Besluit van den Gouverneur Generaal* 9 Agustus 1928 yang ditandatangani oleh Gubernur Jendral De Graeff. Pada *Staatsblad* tersebut diuraikan Regentschap Jember terdiri dari 7 distrik diantaranya: Distrik Jember, Distrik Kalisat, Distrik Mayang, Distrik Rambipuji, Distrik Tanggul, Distrik Puger, Distrik Wuluhan. Keputusan ini baru terlaksana pada 1 Januari 1929 seperti yang termuat pada artikel ke-9 *Deze ordonnatie treedt in werking met ingan van 1 Januari 1929*, meskipun perubahan status tersebut ditandatangani pada 9 Januari 1928 (Rindiani, 2017: 27-28).

Keberadaan Jalur trem yang beroperasi di Jember Selatan telah berdampak pada komoditi ekspor Hindia Belanda. Komoditi perikanan, pertanian, dan perkebunan di pedalaman yang bisa dijangkau oleh trem. Sebelumnya angkutan petani tersebut adalah cikar dan pedati, sekarang ada transportasi trem yang bisa mengangkut hasil perikanan, pertanian, dan perkebunan tersebut lebih cepat dan lebih banyak. Selain itu trem yang mampu menembus antar daerah di wilayah Distrik Jember dan sekitarnya mampu meningkatkan perekonomian di daerah pedalaman yang dilalui trem.

4. Kesimpulan

Pembangunan dan perkembangan jalur trem Rambipuji - Puger merupakan pendorong sosial dan ekonomi di wilayah Jember Selatan berkembang. Pembangunan jalur trem Rambipuji-Puger dilatarbelakangi oleh beberapa faktor. Faktor utama yang mendorong pembangunan jalur trem adalah faktor ekonomi. Wilayah Puger yang terisolir berubah akibat dari kedatangan para pengusaha perkebunan swasta. Kedatangan mereka memberi perubahan aktifitas penduduk di wilayah Jember Selatan. Perkebunan swasta bertambah banyak karena tanah yang subur untuk menanam tanaman ekspor. Industri gula, muncul berbagai pabrik gula dan perkebunan tebu di Jember Selatan. Pabrik Gula yang berada di Jember Selatan salah satunya HVA (*Handels Vereeniging Amsterdam*) . Budidaya tembakau juga mengalami pertumbuhan. Terdapat berbagai perusahaan swasta yang membudidayakan tembakau di Jember Selatan salah satunya NV. LMOD (*Naamlooze Venootschap Landbouw Maatschappij Oud Djember*). Pembangunan jalur trem ini merupakan keinginan pemerintah dan swasta. Pihak Swasta membutuhkan sarana transportasi yang efektif dan efisien dan mengirim hasil produksi ke pelabuhan terdekat. Pemerintah juga berupaya melepaskan wilayah Jember Selatan dari wilayah yang terisolir dan memudahkan pembangunan di Jember Selatan.

Staatsspoorwegen mulai mengoperasikan jalan rel dengan lebar sepur 600 mm di Jawa Timur yaitu jalur Rambipuji-Balung-Puger sepanjang 28 km dan Balung-Ambulu 13 km. Jalur trem Rambipuji-Puger diresmikan pada 2 Mei 1913. Trem yang melintas di jalur Rambipuji-Puger dengan lintas cabang Balung-Ambulu terdiri dari rangkaian lokomotif uap dan gerbong. Lokomotif yang melintas yaitu Lokomotif Uap TC10, Lokomotif Uap SS 200T dan Lokomotif Uap SS 300T. Lokomotif trem umumnya dapat menarik gerbong sebanyak 2-3 gerbong. Gerbong ini dibedakan menjadi dua kelas. Pengoperasian jalur trem Rambipuji-Puger selama terjadi perang dunia pertama mengalami peningkatan walaupun terjadi permasalahan bagi perkeretaapian di Hindia Belanda. Trem merupakan sarana transportasi yang diminati tetapi kereta ukuran lebar sepur 600 mm kurang efektif karena itu *Staatsspoorwegen* mengubah jalur Rambipuji-Balung sepanjang 12 km dengan lebar sepur 1067 mm. Pada 1925 trem mulai bersaing dengan taksi. Tahun berikutnya persaingan tidak hanya dengan moda taksi saja tetapi dengan bus dan truk. Pada 1930-an ketika krisis ekonomi Pemerintah Hindia Belanda

yang bergantung pada penjualan hasil perkebunan berdampak ekonomi. Pengiriman hasil perkebunan di Jember Selatan juga berdampak dari hasil perkebunan.

Para pegawai *Staatspoorwegen* dari kalangan bangsa Eropa memiliki status sosial lebih tinggi dibandingkan dengan masyarakat pribumi. Pegawai *Staatspoorwegen* dari kalangan pribumi tentu memiliki status sosial yang berbeda daripada pegawai dari kalangan orang Eropa. Para pegawai dari kalangan pribumi yang mempunyai jabatan strategis seperti pegawai di kantor tentu memiliki status sosial yang tinggi dibandingkan para pegawai yang bekerja di lapangan. Selain dari segi pegawai dari segi penumpang pun demikian. Gerbong pengangkut penumpang dibedakan menjadi dua kelas, yakni Kelas 2 (Eropa, China, Arab) dan Kelas 3 (pribumi). Munculnya status sosial masyarakat baru di lingkungan pegawai *Staatspoorwegen* dan penumpang merupakan salah satu pengaruh dari adanya modernisasi sosial. Mobilitas penduduk dan barang lebih mudah karena trem yang beroperasi di Jember Selatan. Wilayah Jember Selatan memiliki beberapa hasil perikanan, perkebunan dan pertanian yang dapat diekspor ke luar kota maupun luar negeri, seperti beras, padi, tembakau, kapur, kayu, ikan, dan telur penyu dan sebagainya.

Jalur trem berdampak pada kemudahan pengiriman komoditi perikanan, pertanian, dan perkebunan di pedalaman. Sebelumnya sarana angkut yaitu cikal dan pedati, sekarang ada transportasi trem yang bisa mengangkut hasil perikanan, pertanian, dan perkebunan tersebut lebih cepat dan lebih banyak. Selain itu trem yang mampu menembus antar daerah di wilayah Distrik Jember dan sekitarnya mampu meningkatkan perekonomian di daerah pedalaman yang dilalui trem.

Penelitian ini melihat jalur trem Rambipuji-Puger berperan penting dalam perkembangan sosial ekonomi di Jember Selatan. Dampak yang ditimbulkan jalur trem Rambipuji-Puger dapat merangsang perkembangan Jember Selatan. Hasil akhir yang demikian mengisyaratkan bahwa tidak mungkin suatu wilayah berkembang tanpa adanya sarana transportasi yang efektif dan efisien.

Daftar Pustaka

Publikasi Resmi

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

Majalah dan Koran

- De Indische Courant*, “Oost Java: Djember” No. 104 18 Januari 1932.
_____. “Volkswelvaart: S.S. contra het auto-transport” No. 23 12 Oktober 1925
De Indische Mercuur, “De Poegervlakte in Besoeki” No.17 26 April 1918, hlm. 290.
_____. “Kort Verslag over 1926 der Spoor- en Tramwegen Oosterlijnen.”, No. 19 11 Mei 1927, hlm. 330.
_____. 26 April 1918
De Ingenieur, “Statistieke Mededeelingen”, No. 20, 18 Mei 1918, hlm. 375.
_____. “Statistieke Mededeelingen”, No. 20, 19 Mei 1917, hlm. 373.
_____. “Statistieke Mededeelingen”, No. 27, 14 Juli 1914, hlm. 112.
_____. “Statistieke Mededeelingen”, No. 36, 4 September 1915, hlm. 728.
_____. “Statistieke Mededeelingen”, No. 42, 18 Oktober 1913, hlm. 112
_____. “Statistieke Mededeelingen”, No. 6, 6 Februari 1915, hlm. 112.
Henri Borel, *et.al*, “De opening van den Smalspoorweg Rambipoedji-Poeger” dalam *Weekblad Voor Indie*, No.7, 1 Juni 1913.
Nieuwe Rotterdamsche Courant, “Stijgende welvaart in Zuid-Djember”, No. 338 6 Desember 1925.
Soerabaiasch Handelsblad, “Van Westersch Grootbedrijf”, Juni 1927, hlm.23-24.

Buku

- Aprianto, Tri Chandra. *Perjuangan Landreform Masyarakat Perkebunan Partisipasi Politik, Klaim, dan Agraria di Jember*. Yogyakarta: STPN Press, 2016.
Broersma, R. *Besoeki een Gewest in Opkomst*. Amsterdam: Scheltema and Holhema, 1912.
Jupriono, *et.al*. *Sekilas Wakil Rakyat dan Perkembangan Kabupaten Jember (Prasejarah s.d 1970-an) Jember dari Waktu ke Waktu*. Jember: Sekretariat DPRD Kabupaten Jember, 2018.
Mulyana, Agus. *Sejarah Kereta Api di Priangan*. Yogyakarta: Ombak, 2017.
Nawiyanto, S. *Agricultural Development in Frontier Region of Java: Besuki, 1870-Early 1990s*. Yogyakarta: Galang Press, 2003.
Nawiyanto, *Terbentuknya Ekonomi Perkebunan di Kawasan Jember*. Yogyakarta: Laksbang Pressindo, 2018.
Nawiyanto, *The Development of Plantations in Jember During the Late Colonial period 1857-1942*. Yogyakarta: Lembah Manah, 2008.
Poesponegoro, Marwati Djoened dan Nugroho Notosusanto, *Sejarah Nasional Indonesia* Jilid IV Jakarta: Balai Pustaka, 2010.
Reitsma, S. A. *Korte Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor-en Tramwegen*. Weltevreden: G. Kolff & Co, 1928.
Setiady, Elly M. *Ilmu Sosial dan Budaya Dasar*, Jakarta: Kencana, 2005.
Stibbe, D. G. *Encyclopedie van Nederlandsch-Indië Tweede Druk S*. Gravenhage Martinus Nijhoff: Leiden, 1919.
Subarkan, Imam. *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*. Bandung: Yayasan Pusaka, 1992.
Wardojo, Waskito Widi. *Sejarah Kereta Api Kota Solo 1864-1930*. Temanggung: Kendi, 2018.

Jalur Trem Rambipuji-Balung-Puger: Penghubung Sosial Ekonomi Masyarakat di Kabupaten Jember Tahun 1913-1930
(Edy Pranoto, Tri Chandra Aprianto, I G Krisnadi)

Makalah, Jurnal, Skripsi, Tesis

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

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

Nurhajarini, Dwi Ratna. “Trem di Surabaya: Masa Kolonial sampai Pasca Kolonial”, dalam *Patrawidya*, Vol. 14 No.3, 2013.

Rindiani, Arin Nanda. “Pertumbuhan Penduduk di Jember Tahun 1870-1930”, *Skripsi* pada Universitas Jember, Jember, 2017.

Online

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

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