

**PROBOLINGGO STOOMTRAM MAATSCHAPPIJ: MODERNISASI
TRANSPORTASI PUBLIK DI KOTA PROBOLINGGO TAHUN 1894-1930**
*PROBOLINGGO STOOMTRAM MAATSCHAPPIJ: MODERNIZING PUBLIC
TRANSPORTATION IN THE CITY OF PROBOLINGGO, 1894–1930*

Nanang Setiawan

Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Yogyakarta, Jl. Colombo Yogyakarta, Karang Malang,
Caturtunggal, Kec. Depok, Kabupaten Sleman, Daerah Istimewa Yogyakarta 55281
nanang45fansgmail.com

Naskah diterima 28-4-2022

Naskah direvisi 22-9-2022

Naskah disetujui 19-10-2022

ABSTRACT

Probolinggo Stoomtram Maatschappij (PbSM) has been working on building tram lines in the Probolinggo Residency region for a while, and this work is inextricably linked to business concerns. Consequently, this drive significantly impacts the socioeconomic circumstances of Probolinggo City residents on a local level. The steam tram system modernisation in Probolinggo between 1894 and 1930 is examined in this study and the effects it had after it was put into service. This study employed the historical method, which has four stages: heuristics, verification, interpretation, and historiography. This study demonstrates that tram transportation not only helps to increase transportation efficiency but also promotes socioeconomic changes among residents of Probolinggo City. The introduction of new economic opportunities and rising social mobility, which may be seen as the community's positive reaction to the advent of transportation, are examples of this. Additionally, as a brand-new mode of transportation that has introduced contemporary ideals, it impacts how a railroad culture is formed, affecting how the traditional Probolinggo people live.

Keywords: *Transportation, Steam Tram, Socio-Economic, Community, Probolinggo City.*

ABSTRAK

Pembangunan jalur trem di wilayah Karesidenan Probolinggo oleh Probolinggo Stoomtram Maatschappij (PbSM) merupakan proses panjang yang tidak dapat lepas dari kepentingan ekonomi. Motivasi tersebut kemudian membawa pengaruh besar terhadap kondisi sosial-ekonomi di tingkat lokal masyarakat Kota Probolinggo. Penelitian ini mengkaji modernisasi transportasi trem uap di Probolinggo pada tahun 1894-1930 dan dampak yang ditimbulkan setelah beroperasinya transportasi tersebut. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode sejarah yang terdiri atas empat tahap, yaitu heuristik, verifikasi, interpretasi, dan historiografi. Penelitian ini menunjukkan bahwa transportasi trem tidak hanya sekadar berperan mempercepat laju pengangkutan, tetapi juga mendorong perubahan sosial-ekonomi pada masyarakat Kota Probolinggo. Hal ini dibuktikan dengan munculnya kesempatan ekonomi baru dan meningkatnya mobilitas sosial sebagai bentuk respons positif masyarakat terhadap keberadaan transportasi. Lebih lanjut, sebagai moda transportasi baru yang telah membawa nilai kemodernan, pada akhirnya berpengaruh terhadap proses terbentuknya budaya berkereta api mengarah pada gaya hidup baru masyarakat Probolinggo yang mentradisi.

Kata Kunci: *Transportasi, Trem Uap, Sosial-Ekonomi, Masyarakat, Kota Probolinggo.*

PENDAHULUAN

Penduduk Indonesia pada masa lalu telah lama menggunakan berbagai macam sarana transportasi sebagaimana yang biasa dilakukan melalui jalur darat. Namun, tidak dapat dipungkiri transportasi darat pada umumnya masih sulit dilakukan mengingat pada saat itu sarana jalan masih sangat sederhana. Awalnya, pengangkutan barang hanya dilakukan dengan tenaga manusia, menjinjing, memikul, memanggul, menggendong, dan menyunggi. Semua dilakukan untuk memindahkan barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan kemampuan fisik masing-masing (Departemen Penerangan Republik Indonesia, 1979: 9).

Kemampuan fisik tentu sangat terbatas untuk membawa barang sehingga mendorong penciptaan alat bantu. Bertambahnya jumlah barang yang harus dibawa kemudian memunculkan transportasi baru yang ditarik dengan hewan seperti kuda, sapi, dan kerbau. Untuk menunjang kendaraan tersebut, kualitas jalan-jalan ditingkatkan meskipun masih sangat sederhana (Departemen Penerangan Republik Indonesia, 1979: 9).

Transportasi merupakan salah satu unsur penting dalam perkembangan suatu wilayah karena memiliki peran besar sebagai dasar pembangunan ekonomi dan perkembangan kehidupan sosial masyarakat. Melihat beberapa literatur mengungkapkan secara umum transportasi darat mulai mengalami perubahan besar setelah Gubernur Jenderal Daendels (1808-1811) yang berkuasa di Hindia Belanda mulai membangun jalan raya dari Anyer sampai Panarukan yang dikenal sebagai jalan Raya Pos (*Grote Postweg*). Jalan raya ini awalnya dibangun demi kepentingan militer, terutama untuk mengantisipasi jika terjadi serangan Inggris di Pulau Jawa. Meskipun pada akhirnya jalan raya ini sangat penting untuk keperluan mobilitas pengangkutan manusia maupun barang.

Dari jalan Raya Pos, periode berikutnya adalah masa pemerintahan Thomas Stamford Raffles (1811-1816). Pada periode ini dibangun jalan-jalan simpang yang memasuki wilayah pedalaman untuk menjangkau daerah potensial perkebunan. Meskipun, jalan sudah mulai menjangkau daerah pedalaman, fakta pengangkutan hasil perkebunan di pedalaman Jawa pada masa Tanam Paksa di bawah Johannes graaf van den Bosch belum dapat berjalan maksimal, tidak terkecuali di Probolinggo. Wilayah ini merupakan penghasil gula yang besar, di samping berbagai macam komoditas ekspor dan hasil-hasil perkebunan lainnya. Lebih lanjut, kebutuhan akan lalu lintas barang dan penumpang semakin meningkat sejak diterapkannya kebijakan Undang-Undang Pertanahan (*Agrarische Wet*) tahun 1870, sehingga wilayah Hindia Belanda semakin terbuka bagi penanaman modal asing. Banyak pabrik dan perkebunan swasta besar tumbuh di daerah pedalaman, akibatnya jumlah produksi yang harus diangkut ke pelabuhan pun meningkat pesat (Setiawan, 2021: 2).

Bersamaan dengan peningkatan produksi pabrik perkebunan yang tersebar di Pulau Jawa, pembangunan sarana transportasi terus berjalan meskipun kebutuhan pengangkutan orang dan barang dengan jumlah banyak, cepat, dan murah belum terpenuhi. Pembangunan fasilitas tersebut memiliki tujuan utama mempercepat laju pengiriman komoditas ekspor. Hanya saja, ada empat faktor utama yang menghambat arus komoditas ekspor tersebut, yaitu cuaca, keamanan, dan alat transportasi yang digunakan. Lamanya pengangkutan kemudian mengakibatkan kualitas komoditas yang diangkut seperti gula menjadi rusak akibat lama dalam perjalanan. Kondisi ini membatasi perkembangan perdagangan dan industri sehingga dibutuhkan revolusi transportasi, yakni pembangunan transportasi berbasis rel.

Tampaknya terbatasnya fasilitas jalan dan alat pengangkutan mengakibatkan *effectivity* dan *efficiency* produk kurang maksimal, baik segi waktu maupun biaya (Zuhdi, 2016: 30). Oleh sebab itu, transportasi diyakini menjadi salah satu kunci keberhasilan pembangunan ekonomi yang berkaitan dengan pertumbuhan industrialisasi serta perkembangan masyarakat. Sebagai contoh kegiatan perindustrian tidak akan berjalan lancar apabila hasil produksi tidak dapat disalurkan dengan baik. Oleh karena itu, ketika terjadi hambatan di sektor transportasi maka akan berpengaruh pada macetnya kegiatan pada sektor ekonomi tersebut (Setiawan, 2021: 2-3).

Dalam konteks negara kolonial Hindia Belanda, pemanfaatan teknologi transportasi menjadi unsur penting untuk lebih efektif dalam mengelola dan mengeksploitasi wilayah kekuasaannya. Mengingat periode ini negara kolonial juga memiliki kewajiban untuk menjamin pertumbuhan investasi dengan memberi perlindungan beserta fasilitas prasarana umum. Artinya, pilihan untuk menghadirkan transportasi publik berbasis rel berupa kereta api dan trem menjadi pilihan yang sangat tepat untuk segera direalisasikan.

Merespons kesempatan yang telah diberikan pemerintah melalui sektor perkeretaapian, pembangunan jalur rel kereta api dikerjakan oleh pihak swasta berdasarkan konsesi. Kompleks infrastruktur dan jalur rel harus didukung dengan hak yang lebih kuat secara perdata melalui sebuah konsesi, atau sebuah perizinan dari pemerintah kepada pihak swasta sebagai pelaksana pembangunan dengan disertai syarat-syarat dan batas waktu yang telah ditentukan. Perizinan pembangunan yang dimaksud diberikan kepada perusahaan *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) yang dipimpin oleh J.P de Border (Veenendaal, 2020: 30-31).

Pekerjaan yang dilakukan oleh NISM menjadi prestasi teknik modern yang banyak

dikagumi oleh insinyur di seluruh dunia. Kemajuan teknologi yang diikuti keuntungan bisnis kemudian mendorong pemerintah melalui sektor perkeretaapian negara membentuk *Staatsspoorwegen* (SS) dan pada tahun 1875 menjadi awal pemasangan rel di Jawa Timur. Pengerjaannya dimulai dari Surabaya menuju Pasuruan yang selesai pada tahun 1878, kemudian diperpanjang lagi sampai pusat Kota Probolinggo dengan mendirikan stasiun yang mulai dapat beroperasi pada 3 Mei 1886 (*Kolonial Verslag*, 1886: 145). Pembangunan jalur kereta api dari stasiun Probolinggo yang berdekatan dengan pelabuhan terus dilanjutkan menuju pedalaman secara bertahap. Jalur tersebut kemudian dihubungkan dengan angkutan trem uap pada tahun 1894 oleh pemegang konsesi *Probolinggo Stoomtram Maatschappij* (PbSM) (Departement van Gouvernementsbedrijven, 1914: 246-248).

Pascaberoperasi transportasi kereta api dan trem di wilayah Probolinggo, dinamika pembangunan jalur perkeretaapian semakin menarik ditelusuri ketika mencermati realitas sosial yang berkembang seiring jumlah penduduk yang memanfaatkannya sebagai sarana mobilitas. Bagi penguasa perkebunan, alat transportasi sangat membantu sekali dalam pengangkutan hasil perkebunan dari pabrik hingga pelabuhan. Menggunakan transportasi kereta api maupun trem dapat menghemat biaya dan waktu dibandingkan transportasi tradisional. Sementara munculnya angkutan umum berupa kereta api dan trem dengan sendirinya juga mempengaruhi kehidupan masyarakat (Setiawan, 2021: 5). Bagi masyarakat pribumi walau daya beli masih rendah, namun tarif yang ditetapkan dapat terjangkau oleh mereka. Keringanan ongkos inilah yang menjadikan transportasi ini sebagai pilihan utama masyarakat saat itu.

Berkaitan dengan hal tersebut, Kota Probolinggo menjadi tempat yang ideal untuk mengamati modernisasi transportasi

dan nuansa perubahan masyarakat akibat hadirnya teknologi transportasi berbasis rel. Berdasarkan hal tersebut penelitian ini difokuskan pada pengaruh yang ditimbulkan transportasi trem di Kota Probolinggo. Topik mengenai perubahan yang disebabkan transportasi di Kota Probolinggo menarik untuk dikaji karena dalam prosesnya terdapat kompleksitas yang belum tersentuh secara mendalam. Hal tersebut tidak lepas dari kajian sejarah transportasi di Kota Probolinggo belum menjadi kajian khusus, melainkan sebagian besar tema ini hanya dijadikan sebagai pelengkap dari kajian yang lebih luas dan umum. Oleh sebab itu, untuk memperoleh gambaran yang lebih rinci mengenai modernisasi transportasi publik beserta pengaruh yang ditimbulkan terhadap masyarakat Kota Probolinggo, fokus penelitian ini dibatasi pada tahun 1894-1930 dengan sudut pandang masyarakat sebagai pengguna transportasi.

METODE

Karya tulis ini merupakan penelitian kepustakaan yang didukung metode historis, yang terdiri atas empat langkah. Tahapan metode penelitian sejarah kritis yang dimaksud, yaitu heuristik atau pengumpulan sumber-sumber sejarah, verifikasi atau kritik sumber, interpretasi atau penafsiran, dan historiografi atau penulisan sejarah. Pertama, heuristik merupakan tahap pengumpulan sumber yang relevan baik sumber primer maupun sekunder. Kegiatan mencari dan mengumpulkan sumber sejarah dalam bentuk sumber tertulis yang sesuai diarahkan pada topik penelitian modernisasi transportasi berbasis rel di Probolinggo. Pada tahap ini, peneliti memperoleh sumber primer berupa terbitan resmi, seperti dari Departement Die Burgerlijke Openbare Werken, Departement van Economische Zaken, Departement van Gouvernementsbedrijven, dan Jaarverslag.

Langkah kedua, yaitu kritik sumber atau verifikasi merupakan tahap pengkajian terhadap otentisitas dan kredibilitas sumber-sumber yang diperoleh dari segi fisik maupun isinya. Melalui upaya verifikasi data, peneliti memilih dan memilah data-data mana saja yang relevan dengan penelitian yang akan ditulis untuk kemudian dijadikan sumber penelitian yang valid. Ketiga, interpretasi, yaitu tahap mencari keterkaitan makna yang berhubungan antara fakta-fakta yang telah diperoleh sehingga lebih bermakna. Tahapan ini menuntut kehati-hatian dan integritas untuk menghindari interpretasi yang bersifat subjektif terhadap temuan fakta-fakta agar didapatkan hasil analisis sejarah yang objektif serta ilmiah.

Keempat, historiografi merupakan tahapan akhir dari seluruh rangkaian dari metode penelitian sejarah, yakni pelaporan hasil penelitian dalam sebuah karya historiografi. Di sini, seorang sejarawan dituntut untuk mampu menuliskan tulisan sejarah yang baik dan sesuai dengan kaidah-kaidah keilmuan. Pada tahap ini fakta mengenai perkembangan transportasi berbasis rel disampaikan ke dalam tulisan sejarah dengan bantuan ilmu sosial dalam kajiannya (Kuntowijoyo, 2013: 73-83). Pendekatan ilmu sosial dipandang sangat penting karena membantu dalam proses rekonstruksi dan penggambaran mengenai suatu peristiwa sejarah. Berkaitan dengan hal tersebut, untuk mendukung uraian penelitian modernisasi transportasi publik di Kota Probolinggo tahun 1894-1930 ini pendekatan sejarah sosial dan sejarah ekonomi dianggap relevan digunakan.

PEMBAHASAN

Potensi Alam dan Demografi

Dilihat dari aspek pemanfaatan lahannya yang memiliki potensi kesuburan tanah, membuat sebagian besar penduduk

Probolinggo mengandalkan dari bercocok tanam. Banyak dijumpai lahan persawahan padi dan palawija sebagai tanaman pokok. Artinya, keadaan demikian pada umumnya mirip dengan sebagian besar wilayah di Pulau Jawa yang mengandalkan tanaman pangan sebagai mata pencaharian. Penduduk mengupayakan sektor tersebut sebagai tumpuan hidupnya karena hasil tanaman pangan seperti beras banyak dikonsumsi orang sebagai bahan pangan utama masyarakatnya.

Fakta menunjukkan di luar tanaman pangan, sumber daya alam berupa kesuburan di wilayah Probolinggo juga memberikan peluang baru untuk mengembangkan tanamantanaman perkebunan. Mendapat dukungan dari kebijakan pemerintah kemudian mendorong munculnya perkebunan besar dan pabrik-pabrik modern yang diusahakan oleh pengusaha swasta Eropa dan sebagian Cina. Perkebunan dan pabrik-pabrik tersebut letaknya terpencar, seperti di Distrik Sumberkareng, Dringu, Probolinggo, Kraksaan, Gending, Pajarakan, Paiton, Kraksaan, Ranulamongan, dan Lumajang (Setiawan, 2021: 39).

Keberadaan pabrik-pabrik tersebut sebagai efek dari pergantian sistem Tanam Paksa dengan sistem ekonomi liberal, sekaligus membuka masa baru dengan memberikan porsi lebih besar terhadap pihak pengusaha swasta. Hal tersebut didukung dengan diundangnya investor swasta asing untuk menanamkan modalnya dan pemerintah kolonial menawarkan suatu iklim bisnis yang lebih menarik. Ekspansi ekonomi tersebut pada akhirnya telah memacu perkembangan perkebunan dan beberapa sektor yang lain, seperti pembangunan infrastruktur jalan raya, kereta api, trem, pelabuhan, maupun telekomunikasi yang muaranya tetap mendukung pengembangan industri perkebunan (Kartodirdjo dan Suryo, 1994: 81).

Pembangunan industri perkebunan yang masif di wilayah Probolinggo, ternyata juga

menarik bagi kedatangan tenaga kerja untuk mengisi kebutuhan di pabrik-pabrik baru tersebut. Tingginya pertambahan penduduk dapat dijelaskan berkaitan dengan daya tarik wilayah, sehingga menarik masuknya penduduk. Berkaitan dengan bertambahnya jumlah penduduk di wilayah Probolinggo, juga perlu diingat bahwa peningkatan yang terjadi bukan karena migrasi orang Madura dan Jawa saja, melainkan orang Eropa dan Timur Asing.

Sejak saat itu penghuni wilayah ini dari masa ke masa memang mengalami pertumbuhan yang berkaitan dengan tingkat perpindahan penduduk yang berkorelasi dengan pemanfaatan ruang pada kawasan. Secara umum, mayoritas etnis terbesar penduduk di seluruh wilayah Probolinggo adalah orang Jawa dan Madura, sementara nonpribumi terdiri atas orang-orang Eropa, Cina, Arab, dan Timur Asing lainnya. Mereka tinggal di pusat kota pada kawasan khusus orang-orang Eropa, kawasan Pecinan (*Chinese Kamp*), kawasan Melayu (*Malaise Camp*), dan kawasan Arab (*Arabisch Kamp*) (Handinoto, 2012: 39).

Komposisi penduduk di wilayah ini tidak lepas dari potensi alam yang masih dapat dikembangkan. Diketahui sejak diterapkannya *Agrarische Wet 1870*, wilayah Probolinggo semakin terbuka bagi penanaman modal asing yang diikuti dengan munculnya perkebunan dan pabrik-pabrik besar. Atas dasar pertumbuhan yang terjadi juga memacu peningkatan volume lalu lintas produksi barang dan penumpang. Akan tetapi tidak dapat dipungkiri, transportasi yang mampu memberikan efektivitas dan efisiensi dirasakan oleh pengusaha masih menjadi kebutuhan yang mendesak. Bagi pengusaha, manajemen waktu dan biaya dalam kegiatan bisnis dianggap sangat penting, sehingga transportasi dengan teknologi yang lebih modern seperti kereta api dan trem sangat cocok diterapkan dalam

rangka pengembangan industri perkebunan dan usaha-usaha lainnya.

Pratransportasi Berbasis Rel

Nilai strategis jalan sebagai sarana transportasi sekaligus komunikasi menjadi penting sebagai penghubung dengan daerah lainnya. Namun tidak dapat dipungkiri bahwa, selama abad ke-19 infrastruktur jalan darat masih relatif terbatas dengan wujudnya yang sangat sederhana membuat sebagian wilayah Probolinggo masih terisolasi. Fakta yang ada, jalan-jalan ini terbentuk secara alami karena sering dilewati. Sekalipun dibuat, secara kualitas hanyalah jalan-jalan dengan kondisi belum memadai berupa tanah yang dikeraskan. Meskipun dikatakan dalam kondisi baik, akan tetapi itu hanya bisa dimanfaatkan ketika musim kemarau karena ketika musim penghujan jalan tersebut menjadi berlubang dan berlumpur. Bahkan ketika terjadi banjir, kemungkinan beberapa jembatan mengalami kerusakan, serta hilang dan hanyut terbawa banjir jika jembatan tersebut masih terbuat dari bahan kayu dan bambu. Hal ini menunjukkan bahwa kualitas jalan masih buruk serta minimnya fasilitas menyebabkan hubungan lalu lintas sering terganggu dengan berbagai risiko yang dihadapi transportasi tradisional.

Pada waktu itu jumlah alat transportasi tradisional seperti pedati dan gerobak masih sangat melimpah. Keberadaannya pun berperan sentral karena sebelum munculnya perkeretaapian menjadi satu-satunya sarana yang digunakan oleh perusahaan perkebunan dan masyarakat. Namun, keterbatasan kemampuan transportasi tersebut kadang menyebabkan keterlambatan produk dari daerah pedalaman ke pelabuhan. Kapal-kapal laut yang akan membawa barang-barang muatan dari daerah pedalaman seringkali harus menunggu lama di pelabuhan (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 17). Sebaliknya,

barang-barang impor juga tidak dapat dengan segera dibawa ke pedalaman. Dalam proses pengangkutannya, barang-barang tersebut kadang harus estafet melalui gudang-gudang, bahkan harus disimpan dalam waktu yang lama untuk mengantre diangkut ke lokasi tujuan sehingga menyebabkan kerusakan.

Masalah alat transportasi semakin berat, terutama biaya pengangkutan yang harus dikeluarkan. Hal ini yang menjadi masalah utama penghambat perekonomian masyarakat pribumi, karena banyak yang harus dipertimbangkan ketika ingin menjual hasil produksinya. Selain biaya yang mahal, masih terdapat risiko yang harus dihadapi, seperti cuaca, sarana jalan itu sendiri, dan keamanan. Jalur darat terlalu berisiko jika melewati daerah-daerah yang sepi di hutan, karena hal ini sangat rawan pembegalan atau perampokan terhadap barang-barang yang dibawa (Setiawan, 2021: 60).

Merespons dari beberapa permasalahan untuk mendukung fungsi pengangkutan agar tidak kontraproduktif, maka sangat dibutuhkan efisiensi waktu maupun biaya. Sebagai konsekuensinya, desakan terhadap layanan penyediaan sarana dan prasarana transportasi dengan teknologi modern menjadi penting. Itulah sebabnya kebijakan pembangunan transportasi darat berupa kereta api dan trem menjadi prioritas utama yang harus segera direalisasikan (Nawiyanto, 2003: 62). Sebagai jawaban dari kebutuhan, sejalan dengan diberlakukannya Undang-Undang (UU) *Agrarisch Wet* dan *Suiker Wet* 1870, pada tanggal 6 April 1875 negara mengawali pembangunan jalur kereta api untuk Jawa Timur (*Staatsblad van Nederlandsch Indie*, 1875 No. 141). Jalur tersebut dikerjakan oleh SS di bawah koordinasi David Maarschalk mengikuti jalan darat yang telah dibangun sebelumnya yang menghubungkan beberapa kota kabupaten dan distrik di wilayah Karesidenan Probolinggo (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 61-62).

Melihat pencapaian wilayah Probolinggo dalam peningkatan jaringan transportasi kemudian membawa wilayah ini memiliki peran besar dalam perkembangan transportasi, khususnya perkeretaapian di Jawa. Pasalnya, atas dasar pertumbuhan perkebunan di daerah tersebut memunculkan pabrik gula sebagai tempat pengolahan hasil perkebunan, yang kemudian ditunjang dengan beberapa fasilitas. Salah satu fasilitas tersebut berupa sarana transportasi kereta api dan trem sebagai alat pengangkut hasil industri perkebunan yang kemudian banyak dimanfaatkan oleh masyarakat sebagai sarana transportasi utama.

Kehadiran Perkeretaapian di Wilayah Probolinggo

Sejak diterapkannya UU *Agrarische Wet* 1870, wilayah Hindia Belanda semakin terbuka bagi penanaman modal asing yang diikuti dengan munculnya perkebunan-perkebunan besar dan pabrik-pabrik baru. Bersamaan dengan hal tersebut, lalu lintas produksi barang dan penumpang kemudian semakin meningkat. Namun tidak dapat dipungkiri, transportasi yang mampu memberikan efektifitas dan efisiensi dirasakan masih menjadi kebutuhan yang harus segera direalisasikan. Bagi pengusaha, manajemen waktu dan biaya dalam kegiatan bisnis dianggap sangat penting, sehingga transportasi dengan teknologi yang lebih modern harus segera diterapkan dalam rangka pengembangan bisnis perkebunan dan usaha-usaha lainnya.

Merespons hal tersebut, pemerintah melalui perusahaan milik negara SS ikut merancang pembangunan jalur rel di Jawa Timur. Pada 6 April 1875 telah disepakati untuk memulai proyek pembangunan jalur kereta api melintasi daerah-daerah penghasil perkebunan seperti tembakau, kopi, dan tebu. Tahap pertama trayek Surabaya-Pasuruan

dengan panjang \pm 36 km selesai pada tahun 1878 dan terus diperpanjang \pm 40 km sampai pusat Kota Probolinggo. Pada tahun 1893 pembangunan dimulai lagi mengarah selatan sampai Klakah yang disertai cabang menuju wilayah Lumajang dan Pasisiran. Jalurnya terus diperpanjang melewati jalur Bondowoso, Situbondo, dan menuju Pelabuhan Panarukan dengan panjang jalur \pm 151 km yang sudah dapat dioperasikan pada tahun 1897. Dengan demikian, jalur kereta api mengikuti jalur lingkaran mengelilingi Gunung Iyang sepenuhnya telah aktif. Lebih lanjut, tahap terakhir di ujung Jawa Timur jalur diperpanjang \pm 88 km dengan stasiun terakhir di Banyuwangi pun terselesaikan untuk dapat dioperasikan (Handinoto, 2012: 40-41; Departement van Gouvernementsbedrijven, 1914: 239-247).

Bersamaan dengan proses pembangunan jalur kereta api SS, disusul dengan percabangan jalur trem uap yang akan diberikan kepada pihak swasta. Hal tersebut didasari kepentingan terhadap adanya kemudahan komunikasi, pengawasan, dan koordinasi antarwilayah yang menjadi bagian utama dari rencana pembangunan jaringan transportasi di Pulau Jawa. Maka dari itu selain keberadaan SS, pemerintah juga memberikan kesempatan pada pihak investor swasta untuk mengajukan konsesi dengan harapan rencana induk pemerintah dapat terealisasikan.

Pada tanggal 12 Oktober 1893, Menteri Urusan Jajahan Belanda Baron van Dedem mengeluarkan sebuah keputusan sebagai dasar pengembangan perkeretaapian di Pulau Jawa. Berdasarkan rancangan pusat tersebut, pembangunan jalur rel di Pulau Jawa menjadi dua macam, yaitu lintas kereta api dan lintas trem yang akan dikerjakan oleh pemerintah dan sebagian diberikan pada pihak swasta (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 69). Transportasi trem yang dimaksud memiliki beberapa perbedaan karakteristik

dibandingkan dengan kereta api, seperti lokomotif dan gerbong berukuran lebih kecil, kecepatan lebih rendah, kapasitas angkut lebih kecil, jarak tempuh lebih rendah dengan frekuensi lebih cepat dan hanya beroperasi di dalam lingkup Karesidenan (<https://heritage.kai.id>, Tanggal 24 April 2022, Pukul 15.30 WIB).

Berkaitan dengan hal tersebut untuk wilayah Karesidenan Probolinggo dikelola oleh perusahaan trem uap *Probolinggo Stoomtram Maatschappij* (PbSM) (Veenendaal, 2020: 132). Lebih tepatnya berbekal proposal rencana pembangunan yang sudah diajukan empat bulan sebelumnya pada tanggal 31 Agustus 1894 oleh C. S. F. Vlielandee Hein, akhirnya pada tanggal 15 Desember 1894 dan diperbaharui oleh *Gouvernements Besluit* 30 April 1898 No. 39 konsesi resmi diperoleh perusahaan PbSM (Departement van Gouvernementsbedrijven, 1914: 246-248).

Dengan dikeluarkannya keputusan resmi yang dimuat dalam *Gouvernements Besluit*, perusahaan ini telah mendapatkan status hukum yang jelas dengan kewenangan, kewajiban, dan hak-hak operasionalnya untuk melaksanakan investasi sesuai pada sektor usahanya. Artinya, setelah menerima pengakuan hak konsesi dari pemerintah, PbSM secara sah memiliki tanggung jawab menyelesaikan proses pembangunan dalam waktu tiga tahun setelah izin diterima serta berhak untuk menyelenggarakan bisnis transportasi trem di Probolinggo dengan rute Probolinggo-Kraksaan-Paiton untuk jangka waktu 99 tahun (Departement Die Burgerlijke Openbare Werken, 1902: 135-136).

Berbekal konsesi tersebut, dengan cara-cara terbaik dan perhitungan yang teliti, perusahaan PbSM pada tahun 1894 mulai mempersiapkan pembangunan jalur trem dengan membaginya menjadi beberapa tahap (Reitsma, 1920: 1). Tahap pertama pembangunan trem dimulai dari trayek Jati-

Gending sejauh ± 10 km, kedua Gending-Jabung sejauh ± 19 km, ketiga Probolinggo-Jati sejauh ± 1 km, keempat Probolinggo-pelabuhan (*Haven*) sejauh ± 3 km, kelima Jabung-Paiton sejauh ± 5 km, dan keenam Probolinggo-Umbul-Sumberkareng sejauh ± 3 km. Prosesnya secara keseluruhan memakan waktu kurang lebih 4 tahun, lebih tepatnya pada tahun 1898 pembangunan sarana dan prasarana selesai dan seluruhnya dapat dioperasikan untuk umum (Reitsma, 1928: 123-124).

Untuk mengakomodasi penumpang dan barang di jalur tersebut, merujuk dalam laporan *koloniaal verslag* pada tahun 1899 perusahaan trem PbSM memiliki 19 gerbong penumpang, dan 28 gerbong barang (Koloniaal Verslag, 1900, Bijlage C: 5). Gerbong barang inilah yang mengakomodasi kerja sama dengan beberapa badan usaha. Tercatat sejumlah pabrik di wilayah Probolinggo yang secara langsung terhubung dengan jalur trem uap antara lain PG. Wonolangan, PG. Gending, PG. Pajarakan, PG. Kandangjati, PG. Umbul, PG. Wonoasih, PG. Jabung, PG. Paiton, PG. Bago, PG. Maron, PG. Sumberkareng, dan PG. Seboro (Koloniaal Verslag, 1893, Bijlage FFF: 6-7; Koloniaal Verslag, 1907, Bijlage C: 5, Jaarverslag, 1912: Bijlage A). Kerja sama antara pihak perkebunan dengan perusahaan trem dengan terhubungnya secara langsung menuju pusat pengolahan tebu membuat transportasi trem banyak mengangkut komoditas gula dari pabrik yang dilalui. Selain gula jalur ini juga mengangkut penumpang dan barang. Oleh sebab itu, keberadaan fasilitas naik dan turunnya penumpang serta tempat bongkar muat barang juga disediakan. Atas dasar itulah, didirikan sejumlah tempat pemberhentian di setiap lokasi tertentu yang dianggap memiliki potensi yang menguntungkan. Harapannya lokasi pemberhentian yang dibangun dapat mengakomodasi mobilitas masyarakat dan barang dari berbagai wilayah yang dilalui.



Gambar 1. Pemberhentian Kereta Trem di Kota Probolinggo. Sumber: (Koleksi KITLV)

Sesuai dengan kapasitasnya, trem PbSM memiliki lokomotif dan gerbong lebih kecil dibandingkan dengan kereta api milik SS. Hal ini dikarenakan trem hanya beroperasi di lingkup Karesidenan Probolinggo dengan jarak lokasi antarpemberhentian saling berdekatan, sehingga batas kecepatannya pun dibatasi tidak boleh lebih dari 40 km/jam. Pemberhentian yang dimaksud dikategorikan menjadi tiga, yaitu stasiun, halte, dan *stopplaats* yang memiliki klasifikasi berbeda-beda.

Jalur kereta trem PbSM dengan rute Probolinggo-Paiton memiliki 3 stasiun sedang, 4 halte, dan 11 *stopplaats* yang digunakan untuk angkutan umum menuju Kota Probolinggo. Selain perbedaan tempat, secara fisik stasiun memiliki bangunan yang lebih besar dengan berbagai macam fasilitas. Stasiun memiliki emplasemen dengan beberapa *spoor* yang dilengkapi wesel dan sein. Di dalam stasiun juga terdapat berbagai bangunan untuk kantor kepala stasiun, kantor petugas, dan fasilitas bagi penumpang misalnya loket penjualan karcis, kios makanan, ruang tunggu, dan toilet. Bangunan lainnya dalam kompleks stasiun adalah gudang barang, sarana pengisian bahan bakar kayu dan air, serta bangunan depo serta bengkel. Sementara halte memiliki bangunan lebih sederhana, terdiri atas satu bangunan pokok dilengkapi dengan fasilitas peron di sebelah bangunan yang difungsikan untuk

memberi kemudahan kepada penumpang untuk menunggu, naik dan turun. Sedangkan *stopplaats* memiliki bangunan lebih kecil semi permanen, namun tetap tercatat pada peta jalan hingga tahun 1933-an sebelum dihilangkan dan dinaikkan statusnya menjadi halte serta sisanya ditutup (Raap, 2017: XIV). Lebih rinci mengenai nama dan kelas pemberhentian trem milik PbSM sebagai berikut:

Tabel 1. Stasiun, Halte, dan Stopplasten Trem Uap Probolinggo Stoomtram Maatschappij

<i>Probolinggo Stoomtraam Maatschappij (PbSM)</i>	
Nama	Klasifikasi
Probolinggo (HAVEN)	Stasiun
Probolinggo (STAD)	Stasiun
Pasar	Stopplaatsen
Jati	Halte
Randoepager	-
Dringu	Stopplaatsen
PAAL 4	Uitwijkplaats
Gunungpandak	Stopplaatsen
Bentar	Uitwijkplaats
Curahsawoe	Stopplaatsen
Gending	Halte
Semboengan	Stopplaatsen
Klaseman	Halte
Karanggeger	Stopplaatsen
Pajarakan	Stopplaatsen & Uitwijkplaats
Semampir	Stopplaatsen
Kraksaan	Stasiun
Chin Kamp	Stopplaatsen
Nembakor /Pengandangan	Stopplaatsen
Jabung	Stopplaatsen & Uitwijkplaats
Karanganom/ Tandjoeng	Stopplaatsen
Phaiton	Halte

Sumber: (*Probolinggo Stoomtram Maatschappij: Tarieven en Voorwaarden, 1921: 51-52; Jaarverslag, Probolinggo Stoomtram-Maatschappij, 1920, Bijlage I*).

Berdasarkan jumlah yang tertera pada tabel di atas, lokasi pemberhentian yang secara spesifik tercatat menunjukkan bahwa sebagai transportasi berantai membuat keberadaan stasiun, halte, dan *stopplaats* sangat efektif di wilayah tersebut. Lokasi pemberhentian benar-benar menjadi akses utama bagi penumpang, karena di tempat inilah mereka beserta barangnya diangkut termasuk di tempat inilah barang-barang yang datang diturunkan untuk didistribusikan di berbagai tempat di wilayah Probolinggo (Basundoro, 2019: 147). Oleh sebab itu, pemilihan lokasi pemberhentian memiliki pola strategis yang mengusahakan untuk menghubungkan permukiman dengan beberapa tempat yang dibutuhkan, mencakup kawasan industri, perdagangan, pemerintahan, perkantoran, rekreasi, dan lainnya.

Namun perlu diketahui, menurut Maringan Masry Simbolon meskipun menjadi salah satu penentu perkembangan perlu diingat mengenai ungkapan *ship follow the trade* dan *trade follow the ship*. Kata ini mengandung makna bahwa transportasi (*ship*) mengikuti perkembangan maupun kemajuan aktivitas perdagangan dan berarti pula bahwa perkembangan kegiatan perdagangan tergantung pada transportasi (*ship*). Dengan demikian, dapat diartikan bahwa pertumbuhan suatu kota tergantung dari perkembangan sarana dan prasarana transportasi, atau sebaliknya perkembangan sarana dan prasarana transportasi suatu kota tergantung pada perkembangan aktivitas atau kegiatan perdagangan dari kota atau masyarakat di wilayah tersebut (Simbolon, 2003: 4).

Tampak jelas bahwa transportasi memiliki nilai strategis bagi suatu wilayah dan saling memengaruhi satu dengan yang lainnya. Sejak saat itu, keberadaan perkeretaapian mulai mengubah wajah Kota Probolinggo karena memacu perubahan fisik pada lokasi yang dilaluinya, terutama di mana stasiun, halte, dan *stopplaats*

pemberhentian berada. Peningkatan itu jelas diikuti dengan perkembangan kota dari lingkungan tradisional menjadi lingkungan modern dengan berbagai bangunan fisik. Hingga pada akhirnya perkeretaapian memiliki peran sebagai roda penggerak bagi peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan masyarakat. Kaitannya dengan sektor-sektor perekonomian masyarakat, modernisasi transportasi berperan sebagai perangsang bagi tumbuhnya sektor-sektor perekonomian baru serta berkembangnya sektor-sektor perekonomian yang sudah ada di Kota Probolinggo.

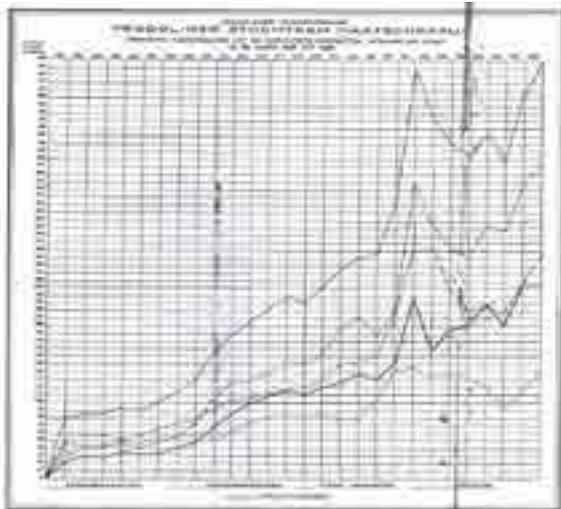
Respons Masyarakat Kota Probolinggo terhadap Modernisasi Transportasi

Bukan dimaksudkan untuk mengecilkan arti dan manfaat dari apa yang telah dilakukan oleh transportasi trem uap, melainkan bahwa jalur trem milik PbSM merupakan jalur terpendek jika dibandingkan dengan jalur yang serupa di wilayah Jawa Timur. Lebih dari itu, pengaruh jalan trem sebenarnya kurang kuat jika dibandingkan dengan kendaraan kereta api milik SS. Hal ini tidak lepas dari fakta bahwa jalan trem PbSM tidak membuka daerah baru, tetapi berada di jalan raya yang sudah ada (Suryo, 1989: 130). Meskipun demikian, di wilayah Kota Probolinggo, transportasi kereta api dan trem saling berhubungan. Bahkan keduanya tetap menonjol dan semakin menarik karena memengaruhi banyak hal berubah dengan lebih cepat.

Pusat kota menjadi titik jaringan bertemunya berbagai transportasi, karena terdapat pemberhentian seperti Stasiun Jati milik SS dan Stasiun Jati milik PbSM yang saling berhubungan. Hubungan jaringan perkeretaapian yang terbentuk sebagai transportasi publik kemudian benar-benar direspons baik oleh para pengusaha maupun masyarakat umum. Bahkan mobilitas yang semakin tinggi, telah mencerminkan

kelancaran distribusi serta waktu untuk memindahkan penumpang maupun barang dari tempat kurang bermanfaat ke lokasi yang manfaatnya lebih besar. Fakta bahwa perkembangan perkeretaapian mampu berperan lebih dan menjadi salah satu motor penggerak ekonomi masyarakat. Berikut ini jumlah penumpang dan barang menunjukkan tren peningkatan sebelum tahun 1930-an mengalami penurunan akibat krisis ekonomi *malaise* yang terjadi.

Tabel 2. Jumlah Angkutan Penumpang dan Barang Trem PbSM Tahun 1902-1928



Sumber: (Jaarverslag, *Probolinggo Stoomtram-Maatschappij*, 1930).

Berkaitan dengan jumlah angkutan penumpang dan barang, penduduk memang banyak memanfaatkan trem uap untuk beraktivitas karena perjalanan yang dialami menjadi lebih cepat dan aman. Respons baik tersebut juga berkorelasi dengan tarif yang terjangkau bagi penduduk pribumi. Untuk setiap pemberhentian, penumpang kelas tiga hanya dikenai tarif mulai dari tiga sen dan memberikan tarif gratis untuk barang bawaan yang cukup diikutkan dalam gerbong penumpang (*Probolinggo Stoomtram Maatschappij: Tariieven en Voorwaarden*, 1897, 51-52; *Staatsspoorwegen op Java*, 1936: 41). Jadwal perjalanannya pun sudah

diatur sedemikian rupa, sehingga dapat memenuhi kebutuhan para pengguna layanan trem. Berdasarkan jadwal PbSM mulai beroperasi pada pukul 04.22-16.47 untuk perjalanan dari Probolinggo menuju Paiton, sementara untuk jalur sebaliknya mulai dari pukul 03.42-16.07 (Anonim, 1932: 264-265).

Meskipun terdapat pembagian kelas gerbong penumpang, kemudahan yang diberikan benar-benar merangsang mobilitas beragam masyarakat, mulai dari pedagang, anak sekolah, buruh pabrik, pegawai instansi, dan lain sebagainya. Seperti umumnya transportasi kereta api dan trem di Jawa terdapat pembagian gerbong menjadi 3 kelas sesuai dengan struktur sosial kolonial. Pembagian kelas gerbong tidak lepas dari kepentingan menjaga wibawa masyarakat Eropa dan penyesuaian pada kemampuan masyarakat. Khususnya gerbong kelas tiga dengan ongkos paling murah dibuat untuk mengakomodir masyarakat pribumi yang memiliki kebiasaan membawa berbagai barang bawaan yang cukup banyak.

Kelas 1 khusus untuk orang Eropa, kelas 2 untuk Cina (Timur Asing), dan kelas 3 dengan tarif termurah digunakan untuk penduduk pribumi. Namun, fakta yang ada pembagian kelas gerbong tidak menjadi masalah karena realitas menunjukkan antusiasme besar masyarakat dari jumlah penumpang pribumi. Bahkan, meskipun berada pada gerbong kelas 3 yang minim fasilitas, masyarakat pribumi tetap mampu beradaptasi. Laporan *Jaarverslag* PbSM memperlihatkan bahwa gerbong penumpang kelas tiga secara kuantitatif menunjukkan jumlah melebihi gerbong kelas satu dan dua. Hal ini sekaligus mematahkan pandangan bahwa masyarakat pribumi pasif, namun sebaliknya sangat aktif memanfaatkan ongkos perjalanan murah untuk mendapatkan kemudahan dalam melakukan mobilitas. Bukti yang nyata bahwa setiap tahun lebih dari lima ratus ribu masyarakat pribumi telah

memanfaatkan gerbong penumpang kelas tiga (Jaarverslag, 1920: Bijlage H).

Jumlah penumpang yang memanfaatkan trem PbSM perlu dijaga dengan meningkatkan pelayanan dan kualitas perjalanan. Merespons hal tersebut dan mengantisipasi penumpang beralih pada transportasi bus, perusahaan PbSM menghadirkan trem berbahan bakar bensin dengan fasilitas yang lebih nyaman. Merujuk pada berita *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, *De Locomotief*, *Bataviaasch Nieuwsblad*, dan *De Indische Courant*, tepatnya pada tahun 1927, PbSM mendatangkan tiga kendaraan *motorrijtuig* kereta bermesin seri MrBcr yang dibangun oleh Renault-Scemia dari Prancis. Lebih lanjut salah satunya pada tahun 1938 kereta seri MrBcr milik PbSM dimodifikasi oleh Kromhout menjadi mesin diesel sekaligus sebagai perusahaan kecil pertama yang memiliki Kereta Rel Diesel (KRD) di Jawa. Kereta ini beroperasi menempuh rute Probolinggo-Paiton dua kali sehari khusus untuk melayani angkutan penumpang dengan biaya tambahan sebesar lima cen dari tarif normal (*Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 20 Maret 1927; *De Locomotief*, 14 Februari 1927; *Bataviaasch Nieuwsblad*, 16 Februari 1927; *De Indische Courant*, 15 Desember 1934).

Berkaitan dengan hal tersebut, sejalan dengan modernisasi transportasi akan membawa perubahan yang sangat cepat, baik bagi perkembangan ekonomi yang kemudian juga mendorong pada perubahan sosial. Dibenarkan banyak hal baru dengan mudah memasuki Kota Probolinggo karena kelancaran transportasi trem. Terutama daerah-daerah yang merupakan tempat pemberhentian atau pergantian transportasi seperti stasiun, halte, dan *stopplaats* menjadi daerah pusat perkembangan dimulai (Bertolini dan Spit, 1998: 10-11). Menganalisis dari informasi-informasi yang didapat, mengarah pada fakta berkat transportasi trem dan keberadaan fasilitas naik dan

turunnya penumpang jangkauan penduduk semakin melebar. Jangkauan masyarakat yang semakin melebar didukung kelancaran mobilitas kemudian membawa penghuni baru di wilayah Probolinggo. Terutama di sekitar titik pemberhentian selalu mencakup sejumlah penduduk untuk tinggal, baik hanya sementara maupun menetap. Penghuni baru datang dengan berbagai alasan, namun yang terpenting hadir untuk mengadu nasib melalui jalur pekerjaan yang ada di Kota Probolinggo.

Tersedianya fasilitas yang dibutuhkan perantau di sebuah wilayah, kemudian benar-benar menjadi daya tarik tersendiri untuk dikunjungi (Padmo, 2004: 40). Meskipun tidak dapat dipungkiri, bahwa tujuan utama mereka dilatarbelakangi motivasi ekonomi yang didukung dengan keberadaan transportasi sebagai cara untuk berpindah. Dari proses yang terjadi ada orang yang memang sengaja memilih meninggalkan daerahnya untuk bermukim di Kota Probolinggo, baik secara individu maupun kelompok. Mereka ingin mengadu nasib dengan kemauan sendiri di daerah baru, atau memang memiliki hubungan keluarga dan pertemanan dengan orang yang sudah lebih dahulu menetap. Lebih riil mengenai jumlah penduduk Probolinggo dapat dilihat pada sensus penduduk yang dilakukan oleh *Departement van Economische Zaken* berikut ini:

Tabel 3. Sensus Penduduk Tahun 1920 dan 1930

Wilayah	1920				
	Pribumi	Eropa	Cina	Asia	Total
Probolinggo	222.307	784	2.919	304	226.314
Kraksaan	240.412	384	746	192	241.752
Lumajang	294.836	861	1.653	130	297.480
Total	757.555	2.029	5.308	626	765.546
Wilayah	1930				
	Pribumi	Eropa	Cina	Asia	Total
Probolinggo	262.115	1.109	4.099	518	267.841
Kraksaan	278.345	485	1.235	308	280.373

Lumajang	394.075	1.340	3.610	330	399.355
Total	934.535	2.934	8.944	1.156	947.569

Sumber: (Departement van Economische Zaken, 1934: 118-119).

Pertumbuhan penduduk yang demikian pesat sebagaimana terbaca dalam tabel di atas tampak benar-benar didorong oleh kuatnya arus migrasi dari luar. Pada perkembangannya, kebiasaan berbagi informasi dari mulut ke mulut ini berlangsung terus-menerus, sehingga terjadi migrasi berantai yang membuat terbiasa untuk merantau (Gooszen, 1999: 61). Kebiasaan bermigrasi ini kemudian menempatkan orang Madura secara kuantitas mendominasi jumlah perantau di Kota Probolinggo. Sejumlah 1.940.567 atau 45% orang Madura bertempat tinggal di Madura, sedangkan 2.346.709 atau 55% orang menyeberangi selat dan menetap di Jawa. Lebih rinci di Jawa Timur populasi terbesar berada di Kraksaan 88,3%, Probolinggo 72%, Jember 61%, Pasuruan 45%, Lumajang 45,6%, Malang 12%, Bangil 12,7%, dan Banyuwangi 17,6% dari total populasi wilayah masing-masing (Departement van Economische Zaken Deel III, 1934: 16-17).

Bahkan migrasi yang sebelumnya banyak dilakukan orang-orang Madura kini juga dilakukan orang-orang Jawa dari berbagai wilayah seperti Bojonegoro, Madiun, Kediri, Surabaya, Malang, dan sebagian *Vorstenlanden*. Hal ini tidak lepas dari para perantau Jawa yang sebagian besar menggunakan transportasi kereta api negara SS dengan melewati jalur dari Jawa Tengah menuju Jawa Timur (Departement van Economische Zaken Deel VIII, 1936: 16). Berkaitan dengan bertambahnya jumlah penduduk di Kota Probolinggo, juga perlu diingat bahwa peningkatan yang terjadi bukan karena migrasi orang Madura dan Jawa saja, melainkan orang Eropa dan Timur Asing. Tabel di atas telah menunjukkan dalam kurun waktu 10 tahun terjadi peningkatan penduduk

asing khususnya di Kabupaten Probolinggo yang sangat masif. Penyebabnya bersamaan dengan perkembangan jaringan transportasi dan status *gemeente* yang diikuti berbagai fasilitas infrastruktur di pusat kota telah menarik antusias pengusaha mengembangkan bisnisnya di wilayah Probolinggo. Berdirinya berbagai usaha inilah yang pada akhirnya diikuti kehadiran pegawai dari masyarakat asing dengan keahlian khusus sesuai dengan kebutuhan perusahaan.

Perubahan Sosial-Ekonomi Masyarakat Kota Probolinggo

Kehadiran transportasi berbasis rel di wilayah Jawa Timur khususnya Kota Probolinggo telah diungkapkan. Namun perlu digaris bawahi merujuk pada berbagai perusahaan transportasi yang beroperasi, tidak dapat dipungkiri bahwa jalur trem milik PbSM merupakan jalur terpendek jika dibandingkan dengan jalur yang serupa di wilayah Jawa Timur. Hal ini tidak lepas dari fakta bahwa jalur trem hanya beroperasi dalam lingkup karesidenan dan tidak membuka daerah baru tetapi berada di lajur sebidang dengan jalan raya mengikuti yang sudah ada (Reitsma, 1928: 120-124; Suryo, 1989: 130). Meskipun demikian, di wilayah Probolinggo transportasi kereta api dan trem saling berhubungan. Realitas yang ada keduanya tetap menonjol dan semakin menarik karena mempengaruhi banyak hal berubah dengan lebih cepat.

Berkaitan dengan hal tersebut, tidak bisa dielakkan lagi bahwa modernisasi transportasi akan membawa perubahan yang sangat cepat, baik bagi perkembangan wilayah maupun bagi perkembangan ekonomi yang kemudian juga mendorong pada perubahan sosial masyarakat. Dibenarkan banyak hal baru dengan mudah memasuki kawasan ini karena kelancaran transportasi perkeretaapian. Oleh sebab itu,

terdapat korelasi yang erat dengan perubahan fisik wilayah, karena daerah-daerah yang merupakan tempat pemberhentian transportasi seperti stasiun menjadi daerah pusat perkembangan dimulai (Bertolini dan Spit, 1998: 13-14).



Gambar 2. Peta Kota Probolinggo Tahun 1946. Sumber: (Koleksi KITLV)

Menganalisis dari peta Kota Probolinggo pada tahun 1946, keberadaan jaringan transportasi telah memacu berbagai infrastruktur tubuh di wilayah ini. Lebih lanjut jaringan transportasi yang terintegrasi mengarah pada fakta bahwa pemekaran wilayah pemukiman dan jangkauan penduduk semakin luas. Jangkauan masyarakat yang semakin melebar didukung kelancaran mobilitas kemudian membawa penghuni baru di wilayah Probolinggo. Terutama di sekitar lokasi pemberhentian stasiun, halte, maupun *stopplaats* selalu mencakup sejumlah penduduk untuk tinggal, baik hanya sementara maupun menetap. Penghuni baru datang dengan berbagai alasan, namun yang terpenting mereka hadir untuk mengadu nasib melalui jalur pekerjaan yang ada di wilayah Probolinggo (Setiawan, 2021: 147).

Peran perkeretaapian sebagai transportasi publik kemudian menjadi semakin menarik untuk ditelusuri ketika mencermati realitas yang berkembang, seiring dengan minat masyarakat menjadikannya sebagai sarana mobilitas utama. Bagi pengusaha, mobilitas yang semakin tinggi telah mencerminkan kelancaran distribusi serta waktu yang diperlukan untuk memindahkan penumpang maupun barang dari tempat kurang bermanfaat ke lokasi di mana manfaatnya lebih besar semakin cepat. Menggunakan transportasi perkeretaapian dalam hal ini benar-benar menguntungkan perusahaan perkebunan yang menjalin kerja sama dengan kereta api SS dan trem PbSM.

Di sisi yang lain, sebagai alternatif angkutan umum perkeretaapian juga menjadi salah satu hal yang berpengaruh pada perubahan dalam kehidupan masyarakat Probolinggo. Perubahan yang tampak di antaranya pada peningkatan mobilitas penduduk, pertumbuhan ekonomi, dan respons mereka terhadap perkembangan yang terjadi. Faktanya seiring dengan jumlah penduduk yang ikut memanfaatkan trem sebagai sarana mobilitas pada perkembangannya mampu berperan lebih menjadi salah satu penggerak berkembangnya ekonomi masyarakat. Hal ini berkaitan dengan pemahaman masyarakat mengenai waktu dan biaya yang terjangkau membuat jumlah penumpang terus meningkat. Bersamaan dengan hal tersebut juga mendorong munculnya bisnis kecil sebagai salah satu bentuk ekonomi alternatif masyarakat Probolinggo.

Transportasi demikian membawa pada kebiasaan budaya bepergian karena sangat memudahkan masyarakat guna menunjang aktivitas mereka untuk melakukan mobilitas sosial. Hal ini tidak lepas dari fakta bahwa kereta api maupun trem mempermudah serta mempercepat perjalanan seseorang dari satu tempat ke tempat lainnya dan membantu dalam pendistribusian berbagai

jenis barang, baik milik pribadi maupun perusahaan. Hal tersebut juga menunjukkan bahwa kombinasi transportasi kereta api dan trem telah memperluas jaringan transportasi darat yang mampu memberi kesempatan untuk menjangkau seluruh Pulau Jawa. Daerah-daerah yang dilalui jalur rel terutama terdapat pemberhentian stasiun, halte, maupun *stopplaats* kemudian menjadi pusat keramaian. Bahkan desa-desa yang dahulunya terisolasi menjadi padat karena dibangun lokasi pemberhentian. Selain itu, munculnya pasar di lokasi tersebut juga menjadi daya tarik tersendiri bagi masyarakat.

Namun disisi lain, keberadaan transportasi ternyata membawa perubahan sosial ekonomi yang sangat masif pada masyarakat sekitarnya. Perubahan yang umum terjadi, yaitu mulai menyesuaikan diri dengan budaya penduduk Eropa di kota. Integrasi transportasi kemudian benar-benar membawa pengaruh terhadap sikap dan perilaku masyarakat yang mengarah pada proses penyesuaian diri dalam situasi antara kehidupan tradisional serta kolonial. Hal ini merujuk pada meluasnya transportasi dan proses monetisasi yang terus mendorong masyarakat untuk lebih mengenal dengan dunia luar membawa pandangan masyarakat yang semakin lebih luas berpengaruh terhadap pola kehidupan mereka (Setiawan, 2021: 183-184).

Mobilitas sosial yang tinggi juga menunjukkan bahwa penduduk di dalam wilayah Probolinggo sudah sangat beragam, sekaligus menandakan bahwa daerah tersebut berkembang menjadi metropolis dengan tingkat heterogenitas penduduk yang tinggi. Menarik untuk diketahui di tempat-tempat umum adanya hubungan antar etnis ini hampir tidak menjadi persoalan walaupun dalam pengertian yang terbatas. Dari interaksi yang terbentuk konsekuensi besar dari semua itu memperjelas proses monetisasi masuknya sistem uang menembus ke dalam kehidupan

masyarakat pribumi. Tampaknya pada waktu itu penduduk Kota Probolinggo memang sedang belajar untuk hidup pada lingkungan modern di mana mereka mulai terkait pada sistem ekonomi yang lebih luas. Namun perlu diketahui, masuknya sistem uang di kehidupan masyarakat mengarah pada segala sesuatu hal dihargai dengan uang yang diikuti dengan perubahan pola pikir. Dampak yang paling nyata mengarah pada gaya hidup penduduk Kota Probolinggo mencerminkan pengaruh Eropa dengan aktivitas yang cenderung komersial dan konsumtif.

PENUTUP

Pada periode kolonial Belanda, kita mengenal kendaraan berbasis rel (kereta api dan trem uap) sebagai primadona transportasi yang murah dan efektif. Meskipun lebih kecil dan pelan jika dibandingkan kereta api SS, trem milik PbSM sangat penting keberadaannya bagi masyarakat Kota Probolinggo. Trem uap menjadi solusi transportasi murah dengan kemampuannya membawa berbagai barang dalam jumlah besar. Keberadaannya pun dapat dengan cepat memacu pertumbuhan perdagangan domestik, dari kenyataan bahwa jaringan perkeretaapian terhubung dengan daerah-daerah yang lainnya dan mampu mengangkut lebih banyak barang dan orang. Hubungan ini membuat produk-produk perkebunan dapat diekspor ke negara lain dan sekaligus produk-produk industri luar negeri dapat diimpor.

Tawaran kemudahan yang diberikan benar-benar membuat transportasi trem uap menjadi pilihan utama, sekaligus menjadi tren pada periode tersebut bahwa kecepatan waktu menjadi hal yang penting. Lebih dari itu dengan tersedianya layanan perkeretaapian khususnya trem PbSM di Kota Probolinggo telah membuka akses secara langsung untuk menuju berbagai wilayah. Hubungan antarwilayah tersebut kemudian

berpengaruh pada mobilitas manusia dan barang yang semakin cepat dibandingkan masa-masa sebelumnya. Bahkan, keberadaan transportasi membawa pada mobilitas manusia semakin lancar sebagai pendukung aktivitas sehari-hari.

Beroperasinya trem benar-benar berdampak luas bagi masyarakat, terutama pada lokasi pemberhentian. Oleh sebab itu, seperti di lokasi titik stasiun, halte, dan *stopplaats* membuat area di sekitarnya mengalami perkembangan dengan cepat. Hal ini berkorelasi dengan kenyataan bahwa sistem transportasi beranting perkeretaapian mampu membawa pada perkembangan sedemikian rupa menjadi tempat berkumpulnya masa. Fakta ini sekaligus memberi gambaran bahwa lokasi pemberhentian seperti di pusat Kota Probolinggo merupakan daerah yang utama merasakan perubahan. Proses modernisasi yang terus berkembang pada gilirannya juga memunculkan berbagai kesempatan ekonomi baru. Bahkan proses migrasi maupun urbanisasi banyak terjadi di sekitar tempat pemberhentian yang semula hanya kawasan sepi berkembang menjadi daerah hunian padat penduduk. Lebih lanjut wilayah tersebut dengan segera berkembang sedemikian rupa menjadi daerah modern lengkap dengan bangunan infrastruktur melebihi dari apa yang diperkirakan sebelumnya. Bukti yang meyakinkan bahwa jaringan trem yang terintegrasi merupakan bagian penting dalam pertumbuhan Kota Probolinggo.

Melalui narasi sejarah yang telah diungkapkan, lebih lanjut diharapkan dapat membuka celah baru sebagai jalan pengembangan penelitian terkait dengan tema perkeretaapian di Kota Probolinggo. Memang pada masa kolonial Belanda, jalur ini sangat memengaruhi berbagai aspek kehidupan masyarakat di sekitarnya. Namun pada hari ini tidak dapat kita pungkiri, bahwa beberapa bagian jalur trem PbSM sudah tidak aktif. Bahkan melalui observasi

yang dilakukan telah diperoleh fakta bahwa sudah tidak banyak lagi menyisakan bekas peninggalannya. Beberapa bangunan situs sejarah yang ditemukan benar-benar dalam kondisi memprihatinkan dan membutuhkan penanganan dalam hal konservasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. 1932. *Officieele Reisgids: Der Spoor-en Tramwegen en Aansluitende Automobieldiensten op Java en Madoera*. tanpa kota terbit: tanpa penerbit.
- Bataviaasch Nieuwsblad*, 16 Februari 1927.
- Bertolini, Luca, dan Spit, Tejo. 1998. *Cities on Rails: The Redevelopment of Railway Station Areas*. London: E & FN Spon.
- De Indische Courant*, 15 Desember 1934.
- De Locomotief*, 14 Februari 1927.
- Departemen Penerangan Republik Indonesia, 1979. *Kereta Api Indonesia*, Jakarta: Departemen Penerangan Republik Indonesia.
- Departement Die Burgerlijke Openbare Werken. 1902. *Concessie Voorwaarden Dek Particuliere Spoorwegen en Tramwegen Met Machinale Beweegkracht*. Batavia: Albrecht & Co.,
- Departement van Economische Zaken. 1934. *Volkstelling 1930 Deel III Inheemsche Bevolking van Oost-Java Vol III Native Population in East-Java*. Batavia: Landsdrukkerij.
- Departement van Economische Zaken. 1936. *Volkstelling 1930 Deel VIII Overzicht Voor Nederlandsch-Indie*. Batavia: Landsdrukkerij.
- Departement van Gouvernementsbedrijven. 1914. *Vervolg op de Verzameling van Concessievoorwaarden der Particuliere Spoorwegen en Tramwegen met Machinale Beweegkracht*. Batavia: G. Kolff & Co.
- Djoko Suryo. 1989. *Sejarah Sosial Pedesaan Karesidenan Semarang 1830-1900*.

- Yogyakarta: PAU Studi Sosial Universitas Gadjah Mada.
- Gooszen, Hans. 1999. *A Demographic History of The Indonesian Archipelago, 1880-1924*. Leiden: KITLV Press.
- Handinoto. 2012. *Sejarah Kota Probolinggo 1746-1940 Ditinjau Dari Sudut Bentuk dan Struktur Kotanya*. Probolinggo: Museum Probolinggo.
- Jaarverslag. 1912 & 1920. *Probolinggo Stoomtram-Maatschappij. Kolonial Verslag 1886, 1893, 1900, & 1907*.
- Kuntowijoyo. 2013. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Nanang Setiawan. 2020. *Sejarah Kereta Api Yogyakarta 1917-1942*. Yogyakarta: Kendi.
- Nanang Setiawan. 2021. "Simpul Jaringan Perkeretaapian dan Kehidupan Sosial-Ekonomi Masyarakat Probolinggo Tahun 1875-1942". *Tesis*. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.
- Nawiyanto. 2003. *Agricultural Development In A Frontier Region of Java: Besuki 1870-Early 1990s*. Yogyakarta: Galang Press.
- Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 20 Maret 1927.
- Probolinggo Stoomtram Maatschappij: Tarieven en Voorwaarden*. 1897. Surabaya: E. Fuhri & Co.
- PT Kereta Api Indonesia (persero). "Sekilas Jaringan Trem Lintas Tulungagung Trenggalek Tugu", <https://heritage.kai.id>. Diakses pada tanggal 24 April 2022, Pukul 15.30 WIB.
- Purnawan Basundoro. 2019. *Arkeologi Transportasi: Perspektif Ekonomi dan Kewilayahan Karesidenan Banyumas 1830-1940*. Surabaya: Airlangga University Press.
- Raap, Olivier Johannes. 2017. *Sepoer Oeap di Djawa Tempo Doeloe*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- Reitsma, S. A. 1920. *Dienst der Staatsspoor en Tramwegen: Mededelingen Administratieve Dienst*. Bandung: N. V MIJ. Vorkink Bandung.
- Reitsma, S. A. 1928. *Korte Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor-en Tramwegen*. Batavia: G. Kolff & Co.
- Sartono Kartodirdjo dan Djoko Suryo. 1994. *Sejarah Perkebunan di Indonesia: Kajian Sosial Ekonomi*. Yogyakarta: Aditya Media.
- Simbolon, Maringan Masry. 2003. *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Soegijanto Padmo. 2004. *Bunga Rampai Sejarah Sosial-Ekonomi Indonesia*. Yogyakarta: Aditya Media Yogyakarta dan Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Gadjah Mada.
- Staatsspoorwegen op Java. 1936. *Tarieven voor Reizigers, Bagage, Bestelgoed, Dieren van Kleine Gestalte. Speciale en Regionale Tarieven*, Hindia Belanda: Staatsspoorwegen.
- Staatsblad van Nederlandsch Indie*. 1875. No. 141.
- Susanto Zuhdi. 2016. *Cilacap 1830-1942 Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*. Yogyakarta: Ombak.
- Tim Telaga Bakti Nusantara. 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*. Bandung: Asosiasi Perkeretaapian Indonesia dan CV. Angkasa.
- Veenendaal, Guus. 2020. *De Spoorwegen in Nederlands-Indië 1864-1942*. Amsterdam: Wbooks.