

MALANG STOOMTRAM MAATSCHAPPIJ PADA MASA KOLONIAL DI MALANG TAHUN 1901-1930

GALIH WAHYU TRI WICAKSONO

Jurusan Pendidikan Sejarah
Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya
E-Mail : galih.wahyu93@gmail.com

Septina Alrianingrum

Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya

Abstrak

Pada awal abad ke-19, Kabupaten Malang merupakan sebuah kawasan pedalaman di Karesidenan Pasuruan. Sejak diberlakukannya Undang-Undang Agraria tahun 1870, Kabupaten Malang telah berubah menjadi kawasan sentra perkebunan. Dengan semakin meningkatnya lahan perkebunan di kawasan ini, banyak masyarakat yang berpindah ke Kabupaten Malang. Dengan semakin meningkatnya jumlah lahan perkebunan dan semakin meningkatnya pabrik gula di kawasan ini, maka pemerintah memberikan izin kepada pihak swasta yakni Malang Stoomtram Maatschappij (MSM) untuk membuka jalur trem. Fungsi utama dari trem di Kabupaten Malang adalah untuk mengangkut gula menuju stasiun kemudian diangkut dengan kereta api menuju Surabaya.

Penelitian ini membahas (1) Bagaimana latar belakang Malang Stoomtram Maatschappij di Malang tahun 1901; (2) Bagaimana perkembangan Malang Stoomtram Maatschappij di Malang tahun 1901-1930; (3) Bagaimana peran Malang Stoomtram Maatschappij di Malang tahun 1901-1930. Adapun metode penelitian yang digunakan yaitu metode pendekatan sejarah (historical approach), yang meliputi empat tahapan proses yakni heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi.

Hasil penelitian ini memperlihatkan bahwa pada masa kolonial tahun 1897-1930 perusahaan Malang Stoomtram Maatschappij mengalami naik turunnya pendapatan dari hasil pengangkutan penumpang, yakni dari tahun 1901 sebesar 278.341 gulden menjadi 51.308 gulden pada tahun 1930. Dari hasil pengangkutan barang juga mengalami penurunan pendapatan, yakni dari tahun 1901 sebesar 736.557 gulden menjadi 283.835 gulden pada tahun 1930. Banyak faktor yang menyebabkan penurunan pendapatan MSM, yakni krisis gula pada tahun 1918 dan puncaknya pada tahun 1930 (krisis malaise). MSM memiliki tiga fase dalam perkembangannya. Fase pertama adalah fase penjajakan transportasi massal di mana pelayanan dan pengoperasian trem masih belum optimal, dilihat dari pendapatan perusahaan yang tidak begitu besar. Fase kedua adalah fase efektif perusahaan di mana perusahaan sudah mengoptimalkan pelayanan pengoperasian trem dan masyarakat sudah mengenal trem dan pelayanannya, dilihat dari pendapatan pada periode ini terus meningkat dan puncaknya di tahun 1926. Fase ketiga adalah periode di mana MSM mengalami masalah krisis tahun 1930-an yang membuat perusahaan memiliki pendapatan terburuk akibat krisis malaise.

MSM pada era kolonial di Malang mempunyai peran yang sangat penting bagi pihak kolonial maupun masyarakat Malang. Bagi pihak kolonial, MSM memiliki fungsi distribusi dalam mengangkut hasil perkebunan menuju stasiun Djagalan, yang nantinya akan diteruskan menuju Surabaya. Tidak hanya itu, fungsi lain dari MSM ialah memudahkan orang-orang Belanda yang berada di Surabaya untuk beristirahat di Malang sebagai tempat wisata. Peran MSM bagi masyarakat Malang juga sangat besar, diantaranya memudahkan masyarakat yang berada di Malang untuk melakukan perpindahan dari underdistrict menuju pusat kota Malang untuk bekerja.

Kata Kunci : MSM, Kereta Api, Malang

Abstract

In the early of 19th century, Malang Regency was a hinterland in the Residency of Pasuruan. Since the enactment of the Agrarian Law in 1870, Malang Regency has been transformed into a central area of plantation. With the increasing plantation area in Malang, many people moved to Malang regency. With the increasing number of plantation area and the increasing of sugar factory in this area, the government gives permission to private party namely Malang Stoomtram Maatschappij (MSM) to open the tram line. The main function of the tram in Malang Regency was to transport sugar to the station and then transported by train to Surabaya.

This study discusses (1) how was the background of Malang Stoomtram Maatschappij in Malang in 1901; (2) how was the development of Malang Stoomtram Maatschappij in Malang 1901-1930; (3) How was Malang Stoomtram

Maatschappij's role in Malang in 1901-1930. As for research method, this research uses historical research method that used in this study is the historical approach, which includes four stages of the process namely heuristics, criticism, interpretation, and historiography.

The results of this research indicate that in the colonial period of 1897-1930 the company of Malang Stoomtram Maatschappij experienced ups and downs of income marked by a 50% which can be seen from *verslaag* issued in 1930. MSM has three phases in its development. The first phase was a phase of mass transportation exploration where tram service and operation was still not optimal, it can be seen from the company's income that is not so big. The second phase was the effective phase of the company that the company has optimized the tram operation service and the public already know with the tram and its services, as seen from the income in this period is increasing and peaked in 1926. The third phase was the period in which MSM experienced the crisis of the 1930s making the company has the worst income caused by the malaise crisis.

MSM in the colonial era in Malang has a very important role for the colonial and the people of Malang. For the colonial, MSM has a distribution function in transporting the plantation products to Djagalan station, which will be forwarded to Surabaya. Not only that, another function of MSM was to facilitate the Dutch people who were in Surabaya to rest in Malang as a tourism object. MSM's role for the people of Malang was also very large, including facilitate the people who were in Malang to transport from under-district to downtown of Malang to work.

Keywords: MSM, Train, Malang

PENDAHULUAN

Pada awal abad ke-19, Kabupaten Malang merupakan sebuah kawasan pedalaman di Karesidenan Pasuruan. Sejak diberlakukannya Undang-Undang Agraria tahun 1870, Kabupaten Malang telah berubah menjadi kawasan sentra perkebunan. Dengan semakin meningkatnya lahan perkebunan di kawasan ini, banyak masyarakat yang berpindah ke Kabupaten Malang. Dengan semakin meningkatnya jumlah lahan perkebunan dan semakin meningkatnya pabrik gula di kawasan ini, maka pemerintah memberikan izin kepada pihak swasta yakni Malang Stoomtram Maatschappij (MSM) untuk membuka jalur trem. Fungsi utama dari trem di Kabupaten Malang adalah untuk mengangkut gula menuju stasiun kemudian diangkut dengan kereta api menuju Surabaya.

Malang adalah sebuah daerah yang berada di Jawa Timur yang letaknya strategis dan udaranya yang sejuk (450 M di atas permukaan laut). Sebelum tahun 1900-an Malang masih merupakan kota Kabupaten kecil yang terletak di pedalaman. Malang sendiri merupakan bagian atau *afdeeling* dari karesidenan Pasuruan. *Afdeeling* ini mencakup lebih dari dua pertiga bagian dari karesidenan Pasuruan dan menjadi salah satu daerah terpenting di Jawa. Luasnya mencapai 373.302,2 hektar. *Afdeeling* ini dibagi dalam lima kontrolir *afdeeling* kota Malang (distrik Malang dan Karanglo), Batu (distrik Penanggungan dan Ngantang), Kepanjen (distrik Sengguruh), Turen (distrik Turen dan Gondanglegi), Tumpang (distrik Pakis).¹

¹ P.A. van Lith, *Encyclopaedie van Nedelandsch Indie*, 's Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1917, hlm. 452.

Secara geografis kota Malang dikelilingi oleh daerah perkebunan seperti karet dan kopi di lereng Semeru, tebu dan ketela yang juga terdapat di sekitarnya. Menurut Herman Thomas Karsten, Malang terletak di daerah perbukitan di Jawa Timur kira-kira 85 km sebelah selatan kota Surabaya. Kota ini semenjak dahulu beruntung karena letaknya yang baik. Sebab kota tersebut terletak di jalan raya Utara-Selatan dari jaman kerajaan Jawa Kuno, di mana bertemu 3 buah lembah yang masing-masing mempunyai jalan dan sungainya sendiri-sendiri. Dari sudut Barat-Laut terdapat kali Brantas, di Utara terdapat kali Bango dan di sebelah Timur terdapat kali Amprung. Lembah yang keempat merupakan titik bertemunya tiga sungai tersebut yang mengalir hingga ke Selatan.²

Menurut Van Schaik, Kabupaten Malang dari semenjak berdirinya hingga sekitar tahun 1880 belum banyak mengalami perkembangan. Baru selama tahun 1880an Malang menjadi sebuah kota Garnisun, dimana Rampal, Batalion Invanteri ke 8, 13, dan 19 dari KNIL ditempatkan secara permanen. Pada tahun 1903 reputasi Malang sebagai pusat daerah perkebunan Jawa Timur begitu kuat sehingga di sini kongres perkebunan ke 6 Hindia-Belanda bisa berlangsung. Di samping itu kota ini tumbuh dalam 2 dekade setelah tahun 1890 menjadi kota Garnisun terkenal di Jawa Timur.³ Setelah itu tidak banyak perubahan berarti yang dialami oleh Malang

² Handinoto dan Paulus H. Soehargo, M. Arch, *Perkembangan Kota & Arsitektur Kolonial Belanda di Malang*, (Surabaya: Lembaga Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat Universitas Kristen Petra Surabaya, 1996), hlm. 9.

³ A. Van Schaik, *Malang Beeld van een Stad*, Purmerend: Asia Maior, 1996, hlm. 22-23.

sebelum tahun 1914. Hanya jumlah hotel dan pesanggrahan yang meningkat.⁴ Baru setelah dibentuknya Malang menjadi kota praja tahun 1914⁵, ketika wabah Pes memuncak.

Pembangunan semakin ditingkatkan serta segera direncanakan usaha-usaha perluasan kota dan pembangunan perumahan semakin ditingkatkan⁶. Malang juga mengalami perkembangan yang amat pesat ketika kekuatan kolonial Belanda menjadikan kota ini sebagai pusat administrasi dan pengendalian sistem Tanam Paksa untuk kawasan Jawa Timur bagian selatan. Kota ini dikelilingi perkebunan-perkebunan besar sejak diberlakukannya Undang-Undang Agraria 1870.⁷

Malang merupakan sentral perkebunan yang kemudian menjadi daerah penghasil kopi, tembakau, dan tebu yang cukup berperan di Jawa.⁸ Dengan banyaknya perkebunan-perkebunan di daerah Malang dan banyaknya orang-orang Eropa yang beristirahat di *afdeeling* Malang, maka Kota Malang harus juga membuka hubungan dengan daerah lain. Guna mengatasi hal ini pemerintah kolonial membuka jalur transportasi kereta api.⁹ Jalur kereta api pertama dibuka pada tahun 1879, jurusannya adalah Bangil-Malang. Kereta api jurusan Malang-Surabaya dibangun belakangan. Hal ini menyebabkan posisi Bangil yang sebelumnya menjadi tempat transit perdagangan antara Surabaya dengan Malang menjadi tidak berarti. Malang pada tahun 1892 mulai berhubungan langsung dengan Surabaya.¹⁰

Berdasarkan berbagai kajian diatas, maka penelitian yang menjelaskan tentang restrukturisasi perbankan Nasional masa reformasi menjadi tema yang menarik. Adapun penelitian ini membahas (1) Bagaimana latar belakang *Malang Stoomtram Maatschappij* di Malang tahun 1901; (2) Bagaimana perkembangan *Malang Stoomtram Maatschappij* di Malang tahun 1901-1930; (3) Bagaimana peran *Malang Stoomtram Maatschappij* di Malang tahun 1901-1930.

⁴Gemeente Raad van Malang, *Malang Bergstad van Oost-Java*, Malang, 1927, hlm. 2

⁵*Staatsblad van Nederlandsch-Indie* 25Maret 1914 no.297

⁶Gemeente Raad van Malang, *ibid*, hlm. 11-12. Rencana perluasan kota diresmikan tahun 1917. Pembangunan pertama setelah Malang resmi menjadi kota praja ialah berdirinya perusahaan listrik milik pemerintah, ANIEM (*Algemeene Nederlandsch-Indie Electriciteits Maatschappij*), pada tahun 1914.

⁷Purnawan Basundoro, *Dua Kota Tiga Zaman Surabaya dan Malang Sejak Zaman Kolonial sampai Kemerdekaan*, (Yogyakarta: Ombak, 2009), hlm. 238

⁸P.A. van Lith, *op. cit.*, hlm. 452.

⁹Maskur, Ed., *Monografi Sejarah Kota Malang*, (Malang: CV Sigma Media, 1996), hlm.19.

¹⁰A. van Schaik, *op. cit.*, hlm. 22-23.

METODE

Penelitian tentang *Malang Stoomtram Maatschappij* pada masa kolonial di Malang tahun 1901-1930 menggunakan metode sejarah. Metode sejarah mempunyai empat langkah proses penelitian yaitu heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi.

Langkah pertama yang dilakukan dalam penelitian sejarah adalah heuristik. Pada tahap *heuristik* atau penelusuran sumber, peneliti memperoleh sumber primer berupa sumber publikasi resmi yang terdiri atas *Gemeente Blad*, *Staatsblad Jaar Verslaag*, *Spoor en Tramwegen in Nederlandsch Indische*, dan *Jaarboek van Nederlandsch Indie* yang tersimpan di Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) Surabaya dan Badan Perpustakaan dan Kearsipan Provinsi Jawa Timur (Bapersip Jatim), sumber publikasi resmi Malang *Gemeente Blad* (Lembaran Pemerintah Kota) memberikan banyak informasi mengenai dinamika keadaan yang terjadi di Malang. Begitu halnya dengan *verslaag* yang dikeluarkan setiap setahun sekali oleh *Spoorwegen* (Dinas Perkeretaapian). Sementara itu, sumber publikasi lainnya seperti *Spoor en Tramwegen in Nederlandsch Indische* dan *Jaarboek van Nederlandsch Indie* juga memberikan informasi penting berupa peraturan dan kebijakan kereta api dan tram di Hindia Belanda, selain itu buku tersebut juga memuat sumber peta pembangunan jalur kereta api.

Sumber primer lain yang juga banyak digunakan oleh penulis adalah surat kabar masa kolonial. Beberapa surat kabar yang terkait dengan topik penelitian adalah *Malang Post*, *De locomotif*, *De Indische Courant*, *Het Nieuws Van Den Dag Voor Nederlandsch-Indie*, *De Telegraaf*, *Bataviaasch Nieuwsblad*, *Java Bode: Nieuws, Handels- en Adoertentieblad Voor Nederlandsch-Indie*, *De Sumatra Post*, *Algemeen Handelsblad*, dan *Het Vaderland: Staat- en Letterkundig Nieuwsblad*. Surat kabar tersebut, penulis dapat dari Delpher Kranten yakni website surat kabar yang sudah dalam format digital yang berpusat di Amsterdam dan khusus mengelola surat kabar masa kolonial. Untuk sumber foto dan peta, penulis banyak mendapat dari KITLV.

Sumber buku yang terkait dengan topic seperti: *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I dan II* yang ditulis oleh Tim Telaga Bakti Nusantara dan APKA, buku *Dua Kota Tiga Zaman Surabaya dan Malang Sejak Zaman Kolonial sampai Kemerdekaan* yang ditulis oleh Purnawan Basundoro, buku *Perkembangan Kota & Arsitektur Kolonial Belanda di Malang* yang ditulis oleh Handinoto dan Paulus H. Soehargo, buku *Sejarah Perkebunan di Indonesia Kajian Sosial Ekonomi* yang ditulis oleh Sartono Kartodirdjo dan Joko Suryo, buku *Ekonomi Surabaya*

Pada Masa Kolonial 1830-1930 yang ditulis oleh Nasution.

Tahap kedua yaitu *kritik sumber*, dalam penelitian ini peneliti hanya menggunakan kritik intern saja karena kritik intern merupakan kritik yang digunakan untuk menguji kevalidan isi atau kandungan sumber.¹¹ Pada tahap kritik intern, peneliti melakukan uji validitas terhadap beberapa sumber baik sumber primer maupun sekunder yang diperoleh, dalam upaya penulisan sejarah tentang “*Malang Stoomtram Maatschappij pada Masa Kolonial di Malang Tahun 1901-1930*”. Pada tahap ini peneliti memilih data atau sumber yang diperoleh dengan cara mengklasifikasikan sumber dengan tujuan untuk menentukan fakta-fakta sejarah.

Setelah melakukan kritik sumber peneliti memasuki tahap selanjutnya yaitu *interpretasi* atau penafsiran terhadap suatu fakta. Pada tahap ini peneliti melakukan analisa terhadap fakta-fakta yang diperoleh, kemudian dianalisis adanya keterkaitan antara sumber satu dengan sumber yang lain. Setelah itu dilakukan penggabungan-penggabungan terhadap fakta-fakta dengan tujuan untuk merekonstruksi peristiwa sejarah yang akan dibahas.

Tahap yang terakhir yaitu *historiografi*. Pada tahap ini setelah berhasil menginterpretasi fakta-fakta yang berkaitan dengan tema penulis menulis fakta-fakta tersebut sebagai hasil penelitian sejarah tentang “*Malang Stoomtram Maatschappij pada Masa Kolonial di Malang Tahun 1901-1930*”

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. MALANG AWAL ABAD KE-20

1. Kondisi Geografis Malang

Malang terletak di tengah-tengah Jawa Timur di atas lembah dengan ketinggian sekitar 450 m di atas permukaan laut, tepatnya secara astronomis terletak 112,06° – 112,07° Bujur Timur dan 7,06° – 8,02° Lintang Selatan,¹² dengan batas wilayah sebelah utara adalah Kecamatan Singosari dan Kecamatan Karangploso. Sebelah timur adalah Kecamatan Pakis dan Kecamatan Tumpang. Sebelah selatan adalah Kecamatan Tajinan dan Kecamatan Pakisaji. Sebelah Barat adalah Kecamatan Wagir dan Kecamatan Dau. Malang juga dikelilingi oleh beberapa gunung, yaitu Gunung Arjuno di sebelah utara, Gunung Semeru di sebelah timur, Gunung Kawi dan

Panderman di sebelah barat, dan Gunung Kelud di sebelah selatan. Kondisi alam yang subur inilah yang mendasari penduduk Malang mengeksploitasi tanah dengan cara bertani dan berkebun.

Letaknya yang cukup tinggi (450 m di atas permukaan laut) serta sekitarnya yang merupakan daerah perkebunan, membuat kota ini menjadi sangat strategis dan tumbuh dengan cepat sebagai kota ke dua yang terbesar di Jawa Timur. Sejak masa pemerintahan Deandels (1808-1811) pulau Jawa dibagi kedalam sejumlah kabupaten dan Karesidenan. Pada tahun 1818 konsepsi Karesidenan dipertegas dan dikukuhkan dengan *Staatblaad* No. 16 tahun 1819.¹³ Salah satu karesidenan tersebut adalah Pasuruan, yang dalam kurun waktu 1808-1926 berpusat di Pasuruan. Malang masuk di dalam wilayah karesidenan Pasuruan. Oleh karena itu, semenjak tahun 1824 di *Regent* (kabupaten) Malang ditempatkan pejabat setingkat asisten residen, yang bertugas mengurus daerah kabupaten (*afdeeling*). Asisten Residen Malang membawahi 8 distrik, yaitu: (1) Kota, (2) Karangploso, (3) Pakis, (4) Gondanglegi, (5) Penanggungan, (6) Ngantang, (7) Batu, dan (8) Lawang. Sampai tahun 1914 Malang masih merupakan sebuah kota kabupaten, bagian dari Karesidenan Pasuruan.

Perubahan besar terjadi tahun 1926, ketika pusat Karesidenan direlokasi dari Pasuruan ke Malang. Semenjak itu muncul sebutan “Karesidenan Malang”. Salah satu kendala tidak bisa berkembangnya kota-kota pedalaman adalah masalah prasarana dan komunikasi. Pembangunan prasarana secara besar-besaran di Jawa termasuk Malang baru dimulai setelah tahun 1870.¹⁴

Lahirnya kota Malang tidak lepas dari pertumbuhan ekonomi di daerah Malang, khususnya sektor perkebunan. Areal perkebunan yang luas dan subur, utamanya di Malang Timur, Barat dan Utara, menjadikan Malang sebagai daerah produsen tanaman perkebunan, khususnya kopi, teh, tebu, kina, dan kakao, yang amat diperhitungkan bukan saja di Jawa Timur, bahkan hingga di level Asia Tenggara. Dari posisi sebagai daerah produsen tanaman perkebunan, selanjutnya tumbuh sentra perdagangan hasil kebun. Untuk mengefektifkan hubungan antara Malang dan kota-kota besar di Jawa Timur, seperti Surabaya dan Pasuruan, yang sekaligus merupakan kota Dagang utama di Jawa Timur, pada

¹³ M. D. Cahyono, *Wanwacarita Kesenjaraan Desa-Desa Kuno di Kota Malang*, (Malang:Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Malang, 2013) hlm. 50.

¹⁴ Pada th. 1870 ada undang-undang gula (*suikerwet*) dan undang-undang agrarian (*agrarischewet*) yang pada pokoknya memperbolehkan pihak swasta untuk berdagang di Hindia Belanda. Akibat dari adanya undang-undang tersebut, maka banyak sekali orang-orang Belanda datang ke Hindia Belanda.

¹¹ *Ibid*

¹² Moeslim Dalidd, *Kotapraja Malang 50 Tahun*, (Malang: 50 Tahun Kotapraja Malang, 1964), hlm. 8

tahun 1876 dibangun jalur kereta api yang menghubungkan Malang-Surabaya dan Malang-Pasuruan.

Konversi lahan hutan menjadi lahan perkebunan yang dilakukan oleh penguasa di distrik-distrik dataran tinggi dan tegalan di dataran rendah menjadi perkebunan tebu rakyat yang telah menyebabkan dampak yang cukup penting. Beberapa dampak itu antara lain, penambahan jumlah penduduk yang secara langsung mempengaruhi perkembangan sosial masyarakat Kota Malang. Kedua, perubahan cara eksploitasi lahan yang menciptakan kebutuhan akan adanya sistem administrasi yang dapat memantau jumlah penduduk, luas lahan dan volume hasil produksi perkebunan, ketiga, perubahan jenis tanaman dari tanaman pangan ke tanaman komersil yang dikembangkan secara massif memunculkan transportasi massal seperti kereta api dan trem yang efisien dalam rangka memperlancar proses distribusi.¹⁵

2. Kondisi Penduduk

Kota Malang diposisikan sebagai pusat administrasi wilayah kabupaten dan Afdeeling Malang dan merupakan pusat distribusi hasil perkebunan, berada di ketinggian 443 meter dari permukaan air laut dan dikelilingi barisan pegunungan Arjuna, Kawi dan Semeru. Dalam Lakeman, Burgemeester Malang tahun 1934 menyebutkan bahwa Malang sebagai tempat menyehatkan di seluruh Jawa, suhu pada malam hari dingin sementara di siang hari panasnya tidak terlalu panas seperti daerah dataran rendah. Temperatur tertinggi yang pernah tercatat adalah 33° C dan temperatur terendah adalah 15° C. Temperatur rata-rata adalah 26° C, hal ini menyebabkan banyak orang yang datang untuk berkunjung di Malang.¹⁶

Pada pertengahan abad 19, Malang telah menjadi daerah yang dihuni oleh orang-orang dari berbagai macam latar belakang yang dimilikinya. Hingga pertengahan abad 19 penduduk bumiputra merupakan mayoritas penduduk Afdeeling Malang. Sebagian dari mereka cukup sejahtera terutama di distrik Pakis dan Penanggungan. Di kedua daerah tersebut banyak orang yang bisa mendapatkan 100 hingga 200 pikul kopi setiap tahunnya dari kebun milik mereka sendiri. Mereka mengirimkan produk itu ke gudang pemerintah. Di samping itu, terdapat banyak perkebunan swasta yang mampu menyerap banyak tenaga kerja. Pekerjaan itu belum termasuk aktivitas pertanian bumiputra. Kesejahteraan penduduk ini ditunjukkan dengan jumlah upah para kuli yang selalu diatas 40 hingga 50 sen

perhari.¹⁷ Penduduk bumiputra terus bertambah, terutama semenjak terjadi migrasi dari pulau yang terjadi pada kurun tahun 1855-1885. Orang-orang Madura itu bekerja sebagai buruh lepas di tanah-tanah tegalan yang banyak terdapat di distrik Gondanglegi dan Turen.

Jumlah penduduk yang bertambah di Wilayah kota dan Afdeeling Malang lebih banyak di tentukan oleh dua faktor yaitu yang pertama migrasi dan yang kedua adalah ketahanan penduduk terhadap wabah penyakit. Migrasi ke wilayah Afdeeling Malang hingga abad 20 merupakan dampak dari pembukaan berbagai lahan perkebunan. Pembukaan lahan perkebunan itu telah menarik orang-orang dari daerah luar Malang baik dari Jawa Tengah maupun Madura. Orang-orang Madura banyak bermigrasi ke distrik Tumpang, Malang, Bululawang, Pagak dan Turen. Di distrik Turen yang di dominasi oleh Tegalan, pertumbuhan jumlah Madura sangat pesat. Sementara itu migran Jawa banyak mendominasi di wilayah Pujon, Singosari dan Kepanjen. Sebesar 65% dari migran Jawa itu berasal dari Wonogiri, Solo dan Yogyakarta. Di Pagak, migran di dominasi oleh orang-orang Purworejo, Kulonprogo dan Wonogiri. Sementara di Turen, migran banyak berasal dari Magelang, Jepara, Rembang, Kulonprogo dan Surakarta.¹⁸ Pada tahun 1930, di Kota Malang jumlah etnis Jawa masih lebih banyak dibanding Madura yaitu 62,05% dibanding 37,04%. Sisanya dibagi etnis lain seperti Manado, Maluku dan melayu.²⁷ Orang-orang pendatang tersebut secara tidak langsung juga membuat dampak terhadap pendapatan Malang stroomtram maatschappij, yang pertama dengan datangnya mereka menjadi pekerja perkebunan menambah kapasitas hasil kebun setiap harinya, maka hasil kebun yang diaangkut trem juga semakin banyak, yang kedua dengan mereka datang ke Malang juga membutuhkan trem sebagai alat transportasi mereka.

3. Potensi Wilayah Perkebunan di Malang

Perkembangan kawasan perkebunan di wilayah Kabupaten Malang baru terjadi pada tahun 1826. Ada dua faktor yang cukup berpengaruh yaitu pertama terkait dengan gagasan Gubernur Jendral Du Bus de Gisignies yang memerintah pada tahun 1826-1829. Du Bus berusaha untuk menambah kapasitas produksi dengan mengalihkan tanah-tanah yang tidak berpenghuni dan terasing kepada pengusaha perkebunan Eropa. Du Bus berharap dengan kebijakan itu Jawa akan menyediakan jumlah produksi tanaman ekspor yang cukup besar yang sebelumnya gagal dilakukan. Perhatian akhirnya menuju ke daerah Pasuruan selatan yang dianggap masih banyak

¹⁵ Branch. C. Melville, *Perencanaan Kota Komprehensif: Pengantar & Penjelasan*, (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1995), hlm.4.

¹⁶ R. Reza Hudyanto, op.cit, hlm. 37.

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ Volkstelling 1930 Inheemsche Bevolking van Oost Java, hlm. 20-26

belum tergarap. Kedua, pemerintah kolonial mulai memperhatikan kawasan selatan terkait dengan keberhasilan Malang dalam mengirimkan hasil perkebunan kopi.

Pada tahun 1826, kawasan Malang mulai menjadi bagian tidak terpisahkan dari sasaran eksploitasi. Kondisi tertutupan dan keterbelakangan ini mulai berubah pada tahun 1826, Gubernur Jendral Du Bus Gesignes mengeluarkan perintah mengubah semua tanah-tanah yang belum digarap, termasuk sebagian tanah di daerah hutan, untuk dijadikan sebagai lahan produktif. Dampak dari kebijakan ini sampai ke daerah karesidenan Pasuruan. Banyak tanah-tanah tegalan, lahan kosong, yang kemudian berubah menjadi perkebunan kopi dan tebu. Perkebunan kopi tersebar di distrik Pakis, Ngantang, Sisir (Batu), dan Penanggungan.

Langkah-langkah yang ditempuh pemerintah kolonial ini menyebabkan Malang tumbuh menjadi pusat perkebunan kopi. Hal ini diperkuat oleh catatan Residen Pasuruan yang mengatakan bahwa antara tahun 1827 hingga 1830 penduduk kabupaten Malang yang hanya sejumlah 40.000 jiwa dapat menghasilkan 57.000 pikul kopi.¹⁹

Industri perkebunan pertama kali berkembang di Pasuruan pada tahun 1829. Jenis industri itu adalah penggilingan gula dan penyulingan arak. Perkembangan ini diikuti ke arah selatannya yaitu ke Lawang. Pada saat itu belum dijumpai industri indigo, kecuali industri rumah tangga. Perkembangan industri perkebunan ini juga terjadi di kawasan pedalaman, Malang. Jika jenis industri di Pasuruan didominasi gula, maka di Malang yang merupakan dataran tinggi, kopi lebih banyak mendominasi. Sejumlah besar tanaman kopi ditemukan di kawasan distrik Penanggungan, Pujon, dan Ngantang. Perkebunan kopi ini berkembang sejak tahun 1830 pada saat Gubernur Jendral Van Den Bosch. Diperkirakan kopi yang dihasilkan antara 80.000 sampai 90.000 pikul dan untuk tebu 16.000 sampai 20.000 pikul. Di samping itu, juga ditemukan tanaman tembakau.²⁰

Tabel 1. Volume Produksi Kopi dari Tahun 1818-1830 di Regentschap Malang

| No | Tahun | Hasil Produksi (pikul) |
|----|-------|------------------------|
| 1 | 1818 | 8.600 |
| 2 | 1819 | 10.000 |
| 3 | 1820 | 10.600 |
| 4 | 1821 | 22.400 |
| 5 | 1822 | 22.700 |
| 6 | 1823 | 34.700 |

¹⁹ *Ibid.*, hlm. 25.

²⁰ *Ibid.*, hlm. 69.

| | | |
|----|------|--------|
| 7 | 1824 | 32.900 |
| 8 | 1825 | 28.000 |
| 9 | 1826 | 45.000 |
| 10 | 1827 | 46.000 |
| 11 | 1828 | 32.500 |
| 12 | 1829 | 52.600 |
| 13 | 1830 | 56.900 |

Sumber: Domis (1936:62)

Laju peningkatan volume produksi kopi sejak tahun 1818 hingga tahun 1830 dapat dilihat pada tabel di atas. Kopi-kopi ini merupakan tanaman tegalan, hutan, dan tidak begitu menuntut kerumitan sistem irigasi. Oleh karena itu pengembangan lahan perkebunan kopi menjadi lebih mudah daripada perkebunan tebu yang menuntut adanya infrastruktur irigasi. Sekalipun tren harga kopi mulai menurun di pasar dunia, penanaman kopi masih terus berlangsung. Kawasan perkebunan kopi berpusat di Kota Malang, Penanggungan, dan Ngantang. Selama 1 tahun yaitu pada 1901 penduduk di kawasan distrik Kota Malang, Penanggungan, dan Ngantang mampu menyeter 3831 pikul kopi.²¹ Tidak seperti industri gula yang padat alat dan teknologi tinggi, industri kopi relatif lebih sederhana.

4. Perkembangan Alat Transportasi Sebelum Tahun 1901 (Tradisional-Modern)

Transportasi di Malang, jika berbicara pada masa lampau pasti tidak terlepas dari peranan kuda dan sapi sebagai alat penarik, dibandingkan dengan sekarang, kedua hewan tersebut ibarat mesin yang membuat laju sebuah kendaraan. Cikar peer adalah nama alat transportasi yang tidak memiliki tempat duduk penumpang, jadi penumpang duduk di sebelah kusir, jadi jenis kendaraan ini tidak bisa mengangkut banyak penumpang. Lalu setelah teknologi mulai berkembang, muncul alat transportasi yang bernama *dos a dos*, artinya punggung beradu dengan punggung atau disebut dengan kereta kuda. Kemudian kereta kuda ini disebut *dogcart*, lalu masyarakat Malang menyebutnya dengan nama dokar.²²

Sepeda juga menjadi alat transportasi yang utama pada masa kolonial, karena dianggap mudah menjangkau medan jalan yang sulit dilalui transportasi lain. Seperti gambar di bawah ini masyarakat Malang di *Kajoetangstraat* menggunakan sepeda sebagai alat transportasi. Alat transportasi ini sangat digemari karena sepeda pada saat itu hal yang mudah dan sangat digemari masyarakat. *Kajoetangstraat* seperti gambar dibawah menunjukkan beberapa orang menggunakan transportasi

²¹ Malang, *op.cit.*, hlm. 54.

²² Handinoto, *op.cit.*, hlm 93.

sepeda, terlihat juga beberapa mobil terparkir di sepnajang jalan, dokar pada gambar tersebut juga menjadi alat transportasi pada masa itu di Kota Malang.

Pada tahun 1879 dibuka jalur kereta api jurusan Bangil-Malang yang kemudian disusul dengan dibukanya jalur Malang-Surabaya. Hal ini menyebabkan posisi Bangil yang sebelumnya sebagai tempat transit perdagangan antara Surabaya dengan Malang menjadi tidak berarti. Malang pada tahun 1892 mulai berhubungan langsung dengan Surabaya.²³ Kereta api *Staatspoorwegen* telah ada di Malang sejak tahun 1879 mempunyai 4 kereta ke Surabaya, yaitu dengan jadwal 2 berangkat dan 2 kembali (Malang-Surabaya) dengan waktu tempuh 2 jam 40 menit setiap perjalanannya.²⁴ Karena untuk menopang perekonomian Malang pada saat itu yang membutuhkan alat transportasi untuk mengangkut hasil perkebunan, maka dibangunlah sebuah trem. Pemerintah memberikan izin kepada J. Andre dela Porte dan J.W. Post untuk membangun dan mengoperasikan jaringan trem di Kabupaten Malang dan sekitarnya.²⁵ Kereta api dan trem memiliki kesamaan, yaitu sama-sama ditarik oleh lokomotif uap, mempunyai gerbong yang sama dan jalan yang sama yaitu rel dengan lebar 1067mm, sedangkan untuk perbedaannya adalah ukuran dan rute perjalanan yang dilayani. Kereta api melayani rute antar kota dan provinsi serta mempunyai rangkaian gerbong yang lebih pendek, sedangkan trem beroperasi melayani rute-rute pendek yakni antar distrik dalam satu kota dan hanya terdapat paling banyak 4 rangkaian gerbong.²⁶ Banyak jalan darat yang juga dibangun oleh pemerintah *Geemente Malang* untuk memudahkan mengnagkut hasil perkebunan melalui jalur darat. Selain itu jalur darat untuk menghubungkan wilayah Blitar dan Surabaya, sehingga Kabupaten/Kota Malang bukan merupakan daerah pedalaman yang terisolir lagi, namun sebagai daerah yang mempunyai fasilitas publik yang memadai.

B. PERAN MALANG STOOMTRAM MAATSCHAPPIJ DI MALANG TAHUN 1901-1930

1. Aktivitas Perusahaan Trem Malang Tahun 1897-1930

Keuntungan yang diperoleh NISM dari pengoperasian kereta api dan juga keuntungan yang dikantongi SS memberi gambaran dan harapan baru kepada para pengusaha swasta yang telah berminat untuk menanamkan alatnya dalam kegiatan jasa angkutan

kereta api. Para pengusaha swasta tertarik kembali untuk membuka perusahaan jasa angkutan kereta api. Para pengusaha swasta mulai mengajukan konsesinya kepada pemerintah. Salah satu dari para pengusaha swasta tersebut adalah *Malang Stoomtram Maatschappij* (MSM). MSM sebagai perusahaan swasta didirikan pada 14 November 1897 dan berkantor pusat di Djagalan melalui surat keputusan pemerintah 13 Juli 1901 No. 28 dengan direktur pertama J. Bakker.

Stasiun utama perusahaan *Malang Stoomtram Maatschappij* ini adalah stasiun Malang Jagalan, dibangun pada tahun 1900 yang berada di Kelurahan Kasin, Kecamatan Klojen, Kota Malang. Meskipun stasiun ini adalah stasiun utama MSM, pusat perusahaan trem yang mengelola jaringan trem uap di Malang dan sekitarnya ini berada di Blimbing. Stasiun ini melayani pemberangkatan untuk para penumpang yang hendak pergi ke Gondanglegi, Malang, dan Singasari. Selain untuk penumpang, stasiun ini juga melayani tempat bongkar-muat tebu dari tiga tempat tersebut. Stasiun ini juga menjadi tempat langsiran kereta api ketel dari *Depo Shell* yang pada saat itu terletak beberapa meter sebelah selatan dari stasiun ini. Stasiun ini juga tersambung oleh Stasiun Malang Kotalama, stasiun milik perusahaan pemerintah Hindia-Belanda *Staats Spoorwegen* yang melayani pemberangkatan para penumpang yang hendak pergi ke Surabaya, Jakarta, dan lain-lain.²⁷

²³ A. Van Schaik, *op.cit.*, hlm. 22-23.

²⁴ P.K.W. Lakeman, *op.cit.*, hlm. 39.

²⁵ Government Besluit tanggal 28 Mei 1894 No. 2.

²⁶ Tim Telaga Bakti Nusantara, *op.cit.*, hlm. 71-72.

²⁷ Dukut Imam Widodo, *Malang Tempoe Doloe Djilid Doea*, (Nalang: Bayu Media Publishing, 2006), hlm. 29-32.

2. Jalur Trem

MSM merupakan satu asosiasi perusahaan trem dengan KSM (*Kediri Stoomtram Maatschappij*) yang mengoperasikan tremnya dengan trayek Kediri-Pare-Djombang dan sekitarnya. MSM kemudian membangun jalur tram di daerah Malang setelah mendapat konsesi pada tahun 1901.²⁸ Stasiun utama dari MSM terdapat di kota lama, Kota Malang. Sumber pendapatan terpenting bagi perusahaan ini adalah pengangkutan hasil agraria seperti ketela, kopi, tebu, dan karet. Salah satu pabrik gula yang bekerjasama dengan MSM adalah Pabrik Gula Krebet.

Selain mengurus pengiriman barang-barang hasil perkebunan yang ada di Malang, MSM juga melayani jasa pengangkutan penumpang. Jalur trem yang pertama kali dibangun oleh perusahaan ini adalah jalur antara Malang menuju ke Bululawang yang berjarak 11 Km. Jalur ini dibuka pada 14 November 1897. Jalur kedua yang dibangun menghubungkan Bululawang menuju ke Gondanglegi dengan jarak 12 Km dan dibuka pada 4 Februari 1898. Pada tahun-tahun berikutnya, jalur ini diperpanjang ke daerah-daerah penghasil kopi dan gula yaitu Gondanglegi-Talok sejauh 7 Km yang dibuka pada 9 September 1898, Talok-Dampit sejauh 8 Km dan dibuka pada 14 Januari 1899, Gondanglegi-Kepandjen sejauh 17 Km dibuka pada 10 Juni 1900, dengan demikian sejak tahun 1900 seluruh wilayah bagian selatan Malang telah dibangun jaringan transportasi kereta api. Hal itu mempermudah proses pengangkutan hasil perkebunan yakni kopi dan tebu di daerah-daerah Malang Selatan yang merupakan kawasan pusat penghasil tebu dan kopi terbesar pada masa itu. Pemilihan wilayah selatan untuk disegerakan pembangunan jalur kereta api tentunya tidak terlepas dari faktor ekonomi. Pemerintah akhirnya memberikan hak monopoli pengangkutan hasil bumi (kopi dan tebu) milik pemerintah kepada MSM.²⁹ Walaupun telah mengantongi hak monopoli pengangkutan kopi dan tebu pemerintah, bukan berarti MSM tidak melayani angkutan penumpang. Bahkan angkutan penumpangnya yang lebih prospek bagi kelangsungan MSM. Pada tahun 1901, MSM kembali melanjutkan pembangunan jalur kereta api di Tumpang-Singasari sejauh 23 Km yang dibuka pada 27 April 1901, disusul dengan rute Malang-Blimbing sejauh 6 Km yang dibuka pada 15 Februari 1903, dan Sedajoe-Toeren sejauh 1 Km yang dibuka pada 25 September 1908.³⁰

Hasil dari pembangunan jalur tram yang dilakukan secara bertahap dan selesai pada tahun 1908 ini menghasilkan 85 Km jalur trem. Jalur yang dibangun oleh MSM juga terkoneksi dengan jalur kereta api negara SS. Hal ini tentunya mempermudah penumpang untuk berganti dari kereta api trem dengan kereta api SS begitupula sebaliknya untuk melanjutkan perjalanannya menuju stasiun Malang SS, Singasari, dan Kepandjen. Untuk rute Singasari dan Kepandjen, MSM mendirikan halte pemberhentian sendiri yang berdekatan dengan halte kereta api SS.

3. Layanan Perusahaan

Ada tiga kelas yang disediakan untuk masyarakat Malang. Kelas 1 adalah kelas untuk orang-orang Eropa, kelas 2 adalah untuk orang-orang non Eropa dan non Pribumi, dan kelas 3 untuk orang-orang pribumi.

Kelas 1 yaitu kelas orang-orang Eropa adalah kelas yang eksklusif karena di dalam gerbong tersebut tersedia tempat duduk yang nyaman yang digunakan untuk mengangkut orang-orang kelas 1, hal ini dikarenakan jumlah orang Eropa di wilayah Malang tidak banyak dibandingkan jumlah pribumi. Sedikitnya jumlah orang Eropa ini membuat gerbong kelas 1 tampak nyaman dan aman karena tidak perlu berdesakan. Tarif untuk kelas 1 sebesar f 1.16-f 1.84 /orang, tarif tersebut naik turun tergantung dari kebijakan perusahaan yang dari tahun ke tahun selalu mengalami perubahan.³¹

Kelas 2 juga termasuk golongan minoritas dibanding dengan jumlah penduduk pribumi, orang-orang yang menempati kelas 2 pada gerbong trem adalah orang non Eropa yaitu orang Cina, orang Arab, maupun orang India yang berada di Malang. Golongan kelas 2 ini paling tidak membutuhkan 1 atau 2 gerbong trem untuk mengangkut setiap perjalanan. Pada gerbong kelas 2 memiliki fasilitas dibawah gerbong kelas 1 yaitu tempat duduk tidak nyaman kelas 1 tetapi tidak ada yang berdiri dan berdesakan. Tarif pada kelas 2 berkisar f 0.50-f 0.73 /orang, harga tersebut selalu berubah tiap tahunnya.³²

Golongan kelas 3 ini adalah golongan yang paling banyak karena penduduk pribumi yang datang ke Malang dari tahun 1890 tercatat 9813 jiwa menjadi 142.186 jiwa di tahun 1940.³³ Hal itu dikarenakan daerah Malang merupakan daerah yang menurut mereka subur dan banyak pekerjaan di perkebunan untuk menghasilkan uang. Dengan jumlah pribumi yang banyak, gerbong untuk kelas 3 juga lebih banyak dibanding dengan kelas 1

²⁸ Tim telaga Bakti Nusantara, *op.cit.*, hlm. 176

²⁹ Kuntowijoyo, *Perubahan Sosial Dalam Masyarakat Agraris*, (Jogjakarta: Mata Bangsa, 2002), hlm. 314.

³⁰ *Ibid.*, hlm. 24

³¹ Verslag Malang Stoomtram Maatschappij Over Het Jaar 1907-1939.

³² *Ibid.*

³³ P.K.W. Lakeman, *op.cit.*, hlm. 37.

dan kelas 2. Meskipun gerbong kelas 3 lebih banyak, tetap saja para penumpang harus berdesakan untuk menggunakan transportasi trem ini. Karena harga sesuai dengan kualitas maka untuk kelas 3 perusahaan trem Malang memasang tarif lebih murah yaitu sekitar f 0.09-0.20/orang.³⁴

Tabel 2. Tarif Angkutan Trem Tahun 1911, 1926, 1938

| Kelas | Tahun dan Tarif Angkutan Trem | | |
|-----------|-------------------------------|--------|--------|
| | 1911 | 1926 | 1938 |
| Kelas I | f 1.16 | f 1.47 | f 1.84 |
| Kelas II | f 0.50 | f 0.62 | f 0.73 |
| Kelas III | f 0.09 | f 0.13 | f 0.20 |

Sumber: Verslag Malang Stoomtram Maatschappij 1911,1926,1938.

Dari angkutan barang layanan perusahaan ini memperoleh penghasilan utama. Mengingat Malang memiliki perkebunan yang banyak dan bermacam varietas perkebunannya, membuat hasil kebun yang diangkut trem juga bermacam-macam. Sejak tahun 1897 perusahaan ini mengangkut ratusan hasil perkebunan dan hasil bumi. Barang-barang yang diangkut perusahaan trem ini adalah barang pecah belah, pembongkaran gedung, akarwangi, biji kakao, karbid, jagung, amoniak, rangka baja/besi, kulit, biji jarak, gambir, kacang-kacangan, semen, batu, kapok, biji kapok, kedele, kemiri, biji kina, kopi, biji kopi, kluwek, padi, biji padi, pisang, rotan, barang manufaktur, cabai, pupuk, pohon-pohonan, tebu, tembakau, trasi, daging, ikan, sulphur, garam, cat removal, kendaraan, alat alat perkebunan, coral, gambir, kayu, pasir, minyak, bahan bakar, hewan, kerikil, beras, lada, alat-alat pabrik dan masih banyak lainnya.³⁵

4. Keuangan Perusahaan

Pemasukan perusahaan ini yang paling utama didapat dari angkutan barang dan penumpang. Untuk menghitung pemasukan yang ada dalam setiap kilometer beroprasinya trem ini dengan cara menjumlahkan jumlah berat angkutan barang dalam setahun lalu dibagi jumlah jarak yang sudah di tempuh trem tersebut dalam setahun. Jika menghitung pemasukan penumpang dalam setiap kilomernya yaitu dengan cara menjumlahkan penumpang dalam satu tahun lalu dibagi dengan jumlah jarak trem yang membawa penumpang tersebut dalam satu tahun, maka hasil pemasukan perusahaan dalam

setiap kilometer beroprasinya trem tersebut akan terlihat.³⁶

Pengeluaran perusahaan ini digunakan untuk biaya operasional, dalam biaya operasional dibagi menjadi lima divisi untuk mempermudah rincian pengeluaran perusahaan. Pertama biaya untuk pegawai perusahaan yang berada di belanda, yang terdiri dari kepala administrasi, sekretaris, biaya telefon dan telegram, biaya operasional kantor. Kedua biaya untuk pegawai perusahaan yang ada di Malang, terdiri dari kepala oprasional perusahaan dan staff jajarannya serta biaya bonus, biaya telefon dan telegram, biaya asuransi, biaya iklan perusahaan, biaya operasional kantor. Ketiga adalah pengeluaran dari divisi layanan jalan, divisi ini terdiri dari kepala layanan, biaya pemeliharaan layanan, biaya asuransi pekerja, biaya perawatan bangunan, dan biaya jaringan telefon pada setiap kantor pelayanan. Divisi keempat adalah pengeluaran untuk pegawai layanan traksi yang terdiri dari kepala layanan traksi, masinis dan pegawai saat trem beroprasi, biaya bahan bakar, biaya material, biaya perawatan lokomotif, biaya perawatan gerbong, dan biaya perawatan jalur trem. Terakhir yaitu divisi kelima adalah divisi transportasi perusahaan yang terdiri dari kepala divisi transportasi, pegawai halte dan stasiun, pegawai penjaga persimpangan kereta, biaya penerangan jalur, dan biaya penambahan persediaan layanan transportasi.³⁷

5. Peranan Malang Stoomtram Maatschappij di Malang dalam Bidang Ekonomi, Sosial, dan Tata Ruang Kota

Keberadaan perusahaan trem yang beroperasi di wilayah Malang dan sekitarnya telah berdampak pada komoditi ekspor Hindia-Belanda. Banyak perkebunan di pedalaman yang bisa dijangkau oleh trem. Sebelumnya angkutan petani tersebut adalah gerobak yang ditarik oleh hewan ternak, sekarang ada transportasi trem yang bisa mengangkut hasil perkebunan tersebut lebih cepat dan lebih banyak. Selain itu trem yang mampu menembus antar daerah di wilayah Malang dan sekitarnya mampu mengangkat roda perekonomian di daerah pedalaman yang dilalui trem. Dengan ini maka banyak pabrik gula seperti pabrik gula Kreet dan pabrik gula Kebonagung yang beroperasi, industri gula di daerah Malang mampu menyumbang $\frac{3}{4}$ penghasilan ekspor di Jawa dan menyumbang $\frac{1}{4}$ dari pemasukan negara.³⁸

³⁴ Verslag Malang Stroomtram Maatschappij Over Het Jaar 1907-1939.

³⁵ Verslag Malang Stroomtram Maatschappij Over Het Jaar 1911, Bijlage E.

³⁶ Verslag Malang Stroomtram Maatschappij Over Het Jaar 1911, hlm. 19-20.

³⁷ Verslag Malang Stroomtram Maatschappij Over Het Jaar 1914, Bijlage B.

³⁸ Wardana Avatara E. Dinamika Pabrik Gula Kreet Malang 1906-1957

Pabrik gula yang semakin banyak di wilayah ini membuat perusahaan trem ini tidak hanya melayani pengangkutan tebu saja, melainkan pengangkutan hasil olahan tebu yaitu gula menuju ke stasiun kereta lalu dibawa ke Surabaya. Tidak hanya gula yang diangkut ke stasiun, kopi yang merupakan hasil perkebunan terbesar kedua di Malang juga diangkut ke stasiun lalu dikirim ke Surabaya yang saat itu memiliki pelabuhan bertaraf Internasional.

Bahan bakar lokomotif trem uap ini adalah kayu bakar, jadi di setiap stasiun trem ada kegiatan menyiapkan kayu bakar. Dengan ini masyarakat tidak hanya mengandalkan perkebunan sebagai mata pencaharian utama, namun kini mereka bisa menjual kayu bakar untuk bahan lokomotif trem kepada perusahaan trem Malang ini. Kayu bakar yang digunakan di sini adalah kayu dari pohon Jati, karena Jati mempunyai kepadatan yang sangat keras sehingga bisa awet dan tidak mudah menjadi abu saat dibakar.³⁹ Beberapa daerah di Kabupaten Malang bagian selatan yang semula daerah pelosok, kini dengan adanya jalur trem, pabrik gula dan perkebunan tebu telah berubah menjadi daerah penyangga perekonomian Kabupaten Malang. Lalu tempat yang dijadikan halte/stasiun trem terdapat keramaian di sekitarnya. Hal itu membuat para penduduk sekitar memanfaatkannya untuk berdagang dan menjual jasa.⁴⁰

Adanya modernisasi di bidang transportasi juga ikut menyumbang faktor terjadinya perpindahan penduduk ke wilayah Malang. Perpindahan penduduk yang terjadi membuat wilayah Malang yang sebelumnya sepi menjadi ramai dari waktu ke waktu. Namun faktor lain yang mempengaruhi perpindahan penduduk adalah banyaknya peluang bekerja di daerah ini, adanya penerapan liberalisasi, perluasan aparatur pemerintah Hindia Belanda, adanya perbaikan hubungan orang Eropa dengan daerah koloni, dan meningkatkan taraf hidup orang-orang Eropa di daerah koloni. Kondisi alam yang sejuk juga mendorong penduduk untuk pindah ke wilayah ini.⁴¹

Kondisi penduduk pribumi yang berpindah ke wilayah Malang tidak semulus yang mereka kira, karena penduduk pribumi yang berpindah kebanyakan tidak memiliki keahlian apa-apa yang bisa dimanfaatkan di lahan perkebunan, pabrik gula dan penyedia jasa lainnya. Sedangkan sebagian besar bumiputra lain dan Cina di wilayah ini pada umumnya bekerja di perkebunan.

Masyarakat Malang biasanya bekerja sebagai mandor dan kuli perkebunan. Selain itu masyarakat Malang bekerja sebagai kuli di bidang transportasi seperti kereta api dan trem. Namun pendapatan orang-orang bumiputra lebih rendah dari pendapatan orang-orang Cina.⁴²

Perpindahan penduduk di wilayah Jawa Timur semakin mudah dan lancar karena didukung semakin majunya transportasi yang dikelola oleh Pemerintah dan perusahaan swasta. Hal itu dikarenakan Pemerintah dan perusahaan swasta membangun jaringan transportasi (jalan raya, rel trem dan kereta api) untuk mempermudah distribusi hasil perkebunan dan gula.

Faktor modernisasi transportasi yang terjadi di wilayah Kabupaten Malang khususnya pembangunan transportasi trem uap yang di kelola oleh perusahaan swasta ini, berdampak pada tata ruang wilayah Malang. Semakin banyak orang yang datang, semakin banyak pula orang-orang tersebut bermukim di kawasan Kabupaten Malang. Dengan dibukanya jalur trem, kedatangan masyarakat Eropa semakin banyak, lalu mereka mendirikan tempat hunian hingga ke kawasan Jalan Ijen.⁴³

Undang-undang desentralisasi tahun 1903 menjadikan kawasan Malang menjadi dua wilayah yaitu Kabupaten Malang dan *gemeente* Malang. Dengan pemberlakuan undang-undang ini, maka trem yang semula melintasi satu wilayah kini menjadi dua wilayah. Pada tahun 1914 Malang resmi menjadi *gemeente* Malang, pada tahun ini juga kereta api dan trem beroperasi sehingga komunikasi antar wilayah terjalin dengan baik. Jalur trem yang berada sejajar dengan jalan raya di Kabupaten Malang dan *gemeente* Malang telah berpengaruh pada perkembangan tata ruang kota. Setelah dibangun rel di sepanjang jalan tersebut, maka banyak rumah-rumah orang Eropa dibangun di dekat rel tersebut.⁴⁴

Tahun 1914-1929, *gemeente* Malang mempunyai delapan tahapan perencanaan pembangunan kota yang disebut *Bouwplan I-Bouwplan VIII*, tujuan utama dari pembangunan kota ini akibat bertambahnya jumlah penduduk Eropa, Timur Asing dan Pribumi, serta kemajuan ekonomi yang sangat pesat.⁴⁵ Pada kawasan Kabupaten Malang keberadaan trem telah berdampak pada peningkatan kemajuan masing-masing daerah yang dilalui oleh jalur trem. Jalur trem yang melintasi daerah pedalaman menjadikan daerah tersebut menjadi daerah yang mudah ditempuh. Jalur-jalur trem ini juga

³⁹ Cahyo Tri Wibowo, *op.cit.*, hlm. 67-68.

⁴⁰ Purnawan Basundoro, *op.cit.*, hlm. 33.

⁴¹ Wahyudi S. S. Kota-Kota Di Jawa: Identitas Gaya Hidup dan Permasalahan Sosial (Yogyakarta: Ombak, 2010), hlm. 194.

⁴² R. Reza Hudiyanto, *loc.cit.*

⁴³ Wirjosoedibyo, dkk. 40 Tahun Kota Malang (Malang: Panitia Peringatan Kota Malang, 1954), hlm. 13.

⁴⁴ Handinoto, *op.cit.*, hlm. 4.

⁴⁵ P.K.W. Lakeman, *op.cit.*, hlm. 78-89.

menghubungkan beberapa tempat penting seperti Pabrik Gula Kreet dengan stasiun Kota Lama dan juga terhubung dengan landasan udara Abdurrahman Saleh. Sama halnya dengan wilayah *gemeente* Malang, wilayah lain di daerah Malang yang dilalui jalur trem, juga membuat rumah-rumah di dekat jalur trem tersebut. Lalu jalan raya juga berada di samping trem, ada juga perumahan dan kompleks perumahan dibangun di sekitar stasiun trem.⁴⁶

PENUTUP

Simpulan

MSM hadir sebagai alat transportasi di Malang pada tahun 1901 selain disebabkan oleh perkembangan teknologi khususnya dalam bidang transportasi, juga disebabkan oleh kebutuhan akan adanya alat transportasi modern untuk pengangkutan hasil perkebunan dari wilayah perkebunan menuju pusat kota, yang nantinya akan dikirim ke Surabaya. Raminya Kota Malang dimasa lalu turut mengundang banyak perusahaan Hindia Belanda untuk mendirikan perusahaannya di wilayah ini. Sebagai contoh adalah Malang Stoomtram Maatschappij (MSM) yang merupakan perusahaan kereta tram swasta Hindia Belanda yang beroperasi di wilayah Malang dan sekitarnya.

Pada masa kolonial tahun 1897-1942 perusahaan Malang Stoomtram Maatschappij mengalami naik turunnya pendapatan, perusahaan ini memiliki tiga fase di mana fase pertama adalah fase penjajakan transportasi massal di mana pelayanan dan pengoperasian trem masih belum optimal bisa dilihat dari pendapatan perusahaan yang tidak begitu besar. Fase berikutnya adalah fase efektif perusahaan di mana perusahaan sudah mengoptimalkan pelayanan pengoperasian trem dan masyarakat sudah mengenal trem dan pelayanannya, bisa dilihat pendapatan di periode ini terus meningkat dan puncaknya di tahun 1926. Lalu fase ketiga adalah periode di mana perusahaan mengalami krisis tahun 1930-an yang membuat pemasukan perusahaan berkurang.

Perusahaan Malang Stoomtram Maatschappij memiliki pengelolaan yang baik dalam mengelola pegawai dan rincian keuangan perusahaan. Terbukti pendapatan perusahaan bisa mencapai tiga kali pendapatan dibanding masa awal perusahaan ini beroperasi yaitu saat masa optimal perusahaan tahun 1920-an. Dampak sosial dan dampak ekonomi di daerah Malang juga terpengaruh dengan adanya jalur trem yang beroperasi.

MSM pada era kolonial di Malang mempunyai peran yang sangat penting bagi pihak kolonial maupun

masyarakat Malang. Bagi pihak kolonial, MSM memiliki fungsi distribusi dalam mengangkut hasil perkebunan menuju stasiun Djagalan, yang nantinya akan diteruskan menuju Surabaya. Tidak hanya itu, fungsi lain dari MSM ialah memudahkan orang-orang Belanda yang berada di Surabaya untuk beristirahat di Malang sebagai tempat wisata. Peran MSM bagi masyarakat Malang juga sangat besar, diantaranya memudahkan masyarakat yang berada di Malang untuk melakukan perpindahan dari *underdistrict* menuju pusat kota Malang untuk bekerja.

Saran

Dari keseluruhan penelitian yang dilakukan penulis, perusahaan Malang Stoomtram Maatschappij sangat relevan bila dimanfaatkan untuk alat transportasi umum pada masa sekarang dengan syarat harus ada pembatasan jumlah kendaraan yang masuk di Indonesia dan pemerintah harus benar-benar berupaya untuk meningkatkan kesadaran masyarakat menggunakan alat transportasi umum. Selain itu struktur dan infrastruktur yang memadai harus menunjang keberadaan alat transportasi ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Algemeen Verslag van der Residentie Pasoeroean 1847, Koleksi Arsip Pasuruan
- Algemeen verslag afdeeling Malang 1847, Koleksi Arsip Pasuruan
- Government Besluit tanggal 28 Mei 1894 No. 2.
- Koloniale Studied 1928
- Koloniaal Verslag, 1911
- Kolonial Verslag 1922
- Kroniek der Stadsgemeente Malang over de Jaren 1914-1939
- Politiek verslag Afdeling Malang. 1973. ANRI: Koleksi Arsip Pasuruan.
- Politiek verslag Afdeeling Malang. 1873. ANRI: Koleksi Arsip Pasuruan.
- Staatsblad van Nederlandsch-Indie No. 297 Tahun 1914
- Staatsblad van Nederlandsch-Indie No. 329 Tahun 1903
- Staadsgemeente Malang 1914-1939: XI
- Staadsgemeente Malang 1914-1939: XLVI
- Verslag Malang Stoomtram Maatschappij Over Het Jaar 1907
- Verslag Malang Stoomtram Maatschappij Over Het Jaar 1911

⁴⁶ F.J.M van Liempt, Kroniek der Staatgeemete Malang over de Jaren 1914-1939, hlm. 35-39.

- Verslag Malang Stoomtram Maatschappij Over Het Jaar 1914
- Verslag Malang Stoomtram Maatschappij Over Het Jaar 1915
- Verslag Malang Stoomtram Maatschappij Over Het Jaar 1916
- Verslag Malang Stoomtram Maatschappij Over Het jaar 1917
- Verslag Malang Stoomtram Maatschappij Over Het Jaar 1920
- Verslag Malang Stoomtram Maatschappij Over Het Jaar 1921
- Verslag Malang Stoomtram Maatschappij Over Het Jaar 1922
- Verslag Malang Stoomtram Maatschappij Over Het Jaar 1929
- Verslag Malang Stoomtram Maatschappij Over Het Jaar 1930
- Tjahaja Timoer, 19 November 1917
- “Tram Garage Brand”, Soerabaijasch Handelsblad, 7 Agustus 1931
- Jubileum Hotel Splendid te Malang, De Malanger 2 Maart 1936
- Ali, Moh. 2005. *Pengantar Ilmu Sejarah Indonesia*. Yogyakarta: LkiS Yogyakarta.
- Arif, Ahmad. 2010. *Melihat Indonesia dari Sepeda*. Jakarta: Kompas.
- Basundoro, Purnawan. 2009. *Dua Kota Tiga Zaman Surabaya dan Malang Sejak Zaman Kolonial sampai Kemerdekaan*. Yogyakarta: Ombak.
- Basundoro, Purnawan. 2012. *Pengantar Sejarah Kota*. Yogyakarta: Ombak.
- Bintarto, R. 1977. *Interaksi Desa Kota dan Permasalahannya*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Bogaers, Erica. 1983. *Ir. Thomas Karsten en de ontwikkeling van de stedebouw in Nederland-Indië 1915-1940*. Amsterdam: Universiteit van Amsterdam.
- Burger. 1980. *Sejarah Ekonomis Sosiologis Indonesia Djilid II*. Jakarta: Departemen P dan K.
- Cahyono, M. D. 2013. *Wanwacarita Kesejarahan Desa-Desa Kuno di Kota Malang*. Malang: Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Malang.
- d’Almeida, William Barrington. 1864. *Life in Java. With Sketches of the Javanese*. London: Hurst & Blackett.
- Dalidd, Moeslim. 1964. *Kotapraja Malang 50 Tahun*. Malang: 50 Tahun Kotapraja Malang.
- Dasrin Zen dan PT. Kereta Api (Persero). 2000. *Tanah Kereta Api: Suatu Tinjauan Historis, Hukum Agraria atau Pertanahan dan Hukum Pembendaharaan Negara*. Bandung: PT. Kereta Api Indonesia.
- De koloniale Roeping van Nederland. 1930. *De Spoor en Tramwegen in Nederlandsch Indie*. Den Haag: Drukkerij J. M. Lindenhauum & Co.
- Domis, H. J. 1896. *De Ressidentie Passaroeang. Op het Einland Java*. S’Gravenhage: De Groot, 1896.
- Encyclopedie van Nederlandsch-Indie. 2000. *Tweede Durk: Verde Deel Soemb- ZN*. Gravanhage: Leiden.
- Geets, Cliford. 1983. *Involusi Pertanian Proses Perubahan Ekologi di Indonesia*. Jakarta: Bhatara Karya Aksara.
- Handinoto. 1996. *Perkembangan Kota & Arsitektur Kolonial Belanda di Malang*. Surabaya: Lembaga Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat Universitas Kristen Petra Surabaya.
- Holleman, J. E. 1933. *Decentralisatiewetgeving*. Batavia: Royal Library.
- Hudiyanto, R. 2011. *Menciptakan Masyarakat Kota: Kota Malang di Bawah Tiga Penguasa 1914-1950*. Yogyakarta: Lilin.
- Kamaludin, Rustian. 1987. *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Ghalamania.
- Kartodirdjo, Sartono. 1991. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru 1500-1900: Dari Emporium Sampai Imperium*. Jakarta: Gramedia.
- Kuntowijoyo. 2002. *Perubahan Sosial Dalam Masyarakat Agraris*. Jogjakarta: Mata Bangsa.
- Lakeman, P. K. W. 1934. *Stadsgemeente Malang 14 April 1914-1934*. Malang: G. Kolff & Co.
- Maskur (Ed). 1996. *Monografi Sejarah Kota Malang*. Malang: CV Sigma Media.
- Melville, Branch. C. 1995. *Perencanaan Kota Komprehensif: Pengantar & Penjelasan*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Mrazek, Rudolf. 2006. *Engginers of Happy Land: Perkembangan Teknologi dan Nasionalisme di Sebuah Koloni*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Salim, Abbas. 2004. *Manajemen Trasportasi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Sandick, Van. 1990. *Chineezen Buiten China*. S-Gravenhage: Mr. Van der Beek’s.
- Santoso. 1990. *Kereta Api dari Masa ke Masa*. Jakarta: The L.C. Office.
- Schaik, A. Van. 1996. *Malang Beeld van een Stad*. Purmerend: Asia Maior.

- Sutherland, Heater. 1983. *Terbentuknya Sebuah Elit Birokrasi*. Jakarta: Sinar Harapan.
- Tim Penyusun Buku Pedoman Pedoman Penelitian Skripsi UNESA. 2014. *Pedoman Penelitian Skripsi (Program Sarjana Strata Satu (S1) Universitas Negeri Surabaya*. Surabaya: Universitas Negeri Surabaya.
- Tim Telaga Bakti Nusantara dan APKA. 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*. Bandung: Angkasa.
- Van der Lith, P. A. 1893. *Netherlandsch Oost Indie*. Leiden: E.J. Brill.
- Van der Lith, P. A. 1917. *Encyclopaedie van Nedelandsch Indie*. Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- Vlekke, H. M. 1965. *Nusantara. A History of Indonesia*. The Hague: W.van Hoeve Ltd.
- Volkstelling. 1930. *Bundel I Deel III: Inheemsche Bevolking van Oost Java*. Welteverden: Landsdrukkerij.
- Wahyudi. 2010. *Kota-Kota Di Jawa: Identitas Gaya Hidup dan Permasalahan Sosial*. Yogyakarta: Ombak.
- Wertheim, W. F. 1959. *Indonesian Society in Transition. A Study of Social Change*. The Hague: W. Van Hoeve Ltd.
- Widi Wardojo dan Waskito. 2012. *Jalur Kereta Api Semarang-Surakarta dan Pengaruh Sosial Ekonomi di Karesidenan Surakarta*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Widodo, Dukut Imam. 2006. *Malang Tempoe Doloe Djilid Doea*. Malang: Bayu Media Publishing.
- Wirjosoedibyo, dkk. 1954. *40 Tahun Kota Malang*. Malang: Panitia Peringatan Kota Malang.
- Zuhdi, Susanto. 2002. *CILACAP (1830-1942): Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Pulau Jawa*. Jakarta: Gramedia.
- Wibowo, Cahyo Tri. 2013. *Eksplorasi Trem di Kabupaten Malang Tahun 1897-1979*. Skripsi Jurusan Pend. Sejarah Universitas Negeri Malang.
- Sulistiyawan, Andrik. 2013. *Jaringan Transportasi dan Operasionalisasi Trem OJS di Karisedenan Surabaya 1889-1930-an*. Skripsi Jurusan Ilmu Sejarah Universitas Airlangga.
- Sa'i, Muhammad. 2005. *Jaringan Transportasi Trem Uap di Surabaya Tahun 1888-1910*. Skripsi Jurusan Ilmu Sejarah Universitas Airlangga.
- <http://delpher.kranten.nl>, diakses tanggal 18 Maret 2017
- <http://kitlv.nl>, diakses tanggal 20 Maret 2017