

**ANGGUNA DI SURABAYA TAHUN 1988-2003****MOHAMMAD RIYAN FIRDAUS**

Jurusan Pendidikan Sejarah  
Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum  
Universitas Negeri Surabaya  
E-mail : [srिमohammadriyan@gmail.com](mailto:srिमohammadriyan@gmail.com)

**Sri Mastuti Purwaningsih**

S-1 Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum  
Universitas Negeri Surabaya

**Abstrak**

Tulisan ini mengkaji tentang Angguna di Surabaya pada tahun 1988-2003. Pokok permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini mengenai kesejahteraan masyarakat atau mobilitas sosial yang dialami oleh sopir Angguna dalam perkembangan angkutan umum di Surabaya. Peralihan dari sopir heliacak ke sopir angguna mengalami mobilitas sosial ke arah yang lebih baik, dimana para sopir angguna merasakan penambahan penghasilan sejak menjadi sopir angguna. Dari penambahan pendapatan tersebut sampai bisa merubah kualitas hidup mereka mulai dari kebutuhan sehari-hari yang tercukupi sampai kebutuhan yang lainnya seperti pendidikan, memperbaiki rumah hingga mampu membeli sepeda ontel bahkan sepeda motor.

Dalam penelitian ini terdapat dua rumusan masalah yakni pertama mengapa pemerintah Surabaya memunculkan angkutan umum baru (angguna). Kedua, bagaimana moilitas sosial para sopir yang telah mengoperasikan angguna. Penilisan skripsi ini bertujuan untuk mengetahui alasan pemerintah Surabaya memunculkan angkutan umum baru (Angguna) di Surabaya dan untuk mengetahui mobilitas para sopir setelah mendapatkan jenis angkutan umum baru (Angguna). Jenis penelitian yang digunakan yakni penelitian deskriptif. Peneliti akan berusaha mengungkapkan permasalahan yang akan diteliti dengan menggunakan metode penelitian sejarah. Dalam metode tersebut terdapat empat tahapan, yakni : Heuristik (mencari dan menemukan sumber), Kritik (pengujian terhadap sumber), Interpretasi (penafsiran) dan Historiografi (penulisan sejarah).

**Kata Kunci :** angkutan umum, angguna, Surabaya

**Abstract**

*This paper examines about Angguna in Surabaya on 1988-2003. The main issues was raised in this study regarding community welfare or social mobility experienced by Angguna's driver in the development of public transportation in Surabaya. the transition from heliacak's drivers to angguna's drivers experienced social mobility in a better direction, where the angguna's drivers felt an additional income since becoming a angguna's driver. From the addition of income to be able to change the quality of their lives ranging from daily needs that are fulfilled to other needs such as education, repairing homes to be able to buy bicycles and even motorcycles.*

*Therefore, in this study there are two formulations of the problem firstly why the Surabaya government gave rise to a new public vehicle (angguna). Second, what is the social mobility of the drivers who have operated angguna. The purpose of this thesis is to find out the reason why the Surabaya government has raised new public transportation (Angguna) in Surabaya and to find out the mobility of the drivers after getting a new type of public transportation (Angguna). The type of research used is descriptive research. Where researchers will try to express the problems to be examined using historical research methods. In this method there are four stages, namely: Heuristics (seeking and finding sources), Criticism (testing of sources), Interpretation (interpretation) and Historiography (writing history).*

**Keywords:** public transportation, angguna, Surabaya

## PENDAHULUAN

Pada tahun 1988, telah muncul kendaraan atau angkutan umum dengan jenis yang baru dan unik karena tidak pernah ditemukan di daerah lain kecuali hanya di Surabaya. Transportasi tersebut dinamakan Angguna atau Angkutan Serba Guna. Taksi serba guna atau yang lebih sering disebut dengan Angguna (angkutan serba guna) ini merupakan angkutan umum di Surabaya yang berbentuk colt station berwarna kuning dengan roda empat. Angkutan umum ini sering dianggap sebagai salah satu angkutan umum yang ekonomis karena tidak memiliki rute tetap dan bisa mengantar penumpang hingga ke depan pintu rumah atau sesuka kita ingin turun dimana. Hal tersebut tidak mengherankan mengingat sifat jasanya angguna merupakan alat angkutan perorangan/terbatas.<sup>1</sup> Disini angguna dijadikan sebagai salah satu solusi mensejahterakan para sopir helicak oleh pemerintah yang mana mereka banyak yang masih hidup dalam kekurangan jika hanya mengandalkan pendapatan dari sopir helicak, bahkan untuk memenuhi kebutuhan hidup mereka saja dirasa masih kekurangan. Pendapatan yang kecil juga dikarenakan semakin banyaknya helicak yang beroperasi di Surabaya, bahkan banyak helicak yang berasal dari Jakarta datang ke Surabaya yang menjadikan jumlah helicak di Surabaya semakin tidak terkendali. Dari peristiwa tersebut bisa dikatakan bahwa kesejahteraan para sopir helicak masih belum tercapai. Jadi, dengan diberikannya kendaraan baru ini pemerintah berharap para sopir bisa memperoleh pendapatan yang lebih banyak ketimbang ketika menjadi sopir helicak. Palsalnya kendaraan ini dianggap lebih modern, aman dan nyaman bagi penumpangnya ditambah lagi bisa menampung banyak barang, karena terdapat bagasi yang bisa ditempati barang seperti tv dan kulkas.

Dalam konteks penelitian ini, peneliti menggunakan teori Paul B. Horton dan Chester L. Hunt yang mana pendapatnya juga menyinggung tentang perpindahan kelas sosial atau strata baik naik maupun turun dalam segi status sosial dan termasuk pula segi penghasilan. Horton dan Hunt, mengatakan bahwa terdapat dua faktor yang mempengaruhi tingkat mobilitas dalam masyarakat modern, pertama faktor struktural. Faktor struktur merupakan faktor yang menentukan jumlah relatif dan kedudukan tinggi yang harus diisi dan kemudahan ketika diperoleh. Faktor struktur meliputi struktur ekonomi ganda perbedaan fertilitas, pekerjaan dan penunjang serta penghambat mobilitas sosial. Sedangkan faktor kedua yakni faktor individu, merupakan kualitas tiap individu, dapat ditinjau dari segi tingkat penampilan, pendidikannya, keterampilan, pribadi dan lain-lain.

## METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang akan dilakukan adalah penelitian deskriptif. Dimana peneliti akan berusaha

mengungkapkan permasalahan yang akan diteliti dengan menggunakan metode penelitian sejarah. Dalam metode tersebut terdapat empat tahapan, yakni : Heuristik (mencari dan menemukan sumber), Kritik (pengujian terhadap sumber), Interpretasi (penafsiran) dan Historiografi (penulisan sejarah).<sup>2</sup>

Pada tahap awal adalah heuristik (mencari dan menemukan sumber) dimana penulis mengumpulkan sumber-sumber yang terkait dengan kebijakan pemerintah kota tentang Angguna sebagai sarana transportasi di Surabaya tahun 1988-2003. Sumber arsip yang berkaitan dengan tema tersebut ditelusuri di Badan Perpustakaan dan Kearsipan Propinsi Jawa Timur, Badan Perpustakaan dan Kearsipan Surabaya, BPS dan juga Dishub kota Surabaya. Ditempat tersebut penulis akan mencari data-data dan buku-buku yang berkaitan dengan tema baik itu sumber primer maupun sumber sekunder. Selain itu penulis juga akan melakukan observasi atau melakukan wawancara. Jadi, dalam penelitian ini penulis akan menggunakan sumber sebagai berikut : Arsip tentang Angguna, Dokumentasi yang berkaitan dengan Angguna, Obsevasi/wawancara, Buku-buku yang berkenaan dengan tema, koran dan Artikel atau jurnal yang berhubungan dengan Angguna di Surabaya. Sementara itu sampai saat ini peneliti telah memperoleh sumber dari koran tahun 1987, 1988, 1989 dan 2000 yang didalamnya terdapat berita mengenai angguna di Surabaya, dari BPS juga telah mendapatkan data tentang jumlah penduduk dan angguna mulai dari tahun 1988-2005 dan dari Dishub kota Surabaya telah mendapatkan beberapa UU yang mengatur tentang transportasi mulai dari cara mendapat izin beroperasi untuk alat transportasi angguna, contoh surat izin untuk beroprasinya sampai adanya kebijakan untuk perubahan fungsi kendaraan Angguna.

Setelah itu mulai masuk ketahap yang kedua yakni kritik. Pada tahap ini penulis melakukan verifikasi terhadap semua sumber yang telah diperoleh sebelumnya untuk menguji valid atau tidaknya sumber-sumber yang telah diperoleh dalam upaya penulisan sejarah tentang Angguna di Surabaya tahun 1988-2003. Tahapan selanjutnya adalah interpretasi sumber atau penafsiran terhadap sumber-sumber tersebut dimana semua sumber yang telah terverifikasi itu akan diuji dengan digabungkan satu sama lain, dianalisa satu sama lain hingga muncul dan terbentuk sebuah fakta sejarah. Kemudian yang terakhir tahap penulisan sejarah (*historiografi*), setelah berhasil merekonstruksi sejarah sesuai dengan tema maka mulai dilakukan penulisan laporan akhir dengan merangkai serta menyusun fakta sejarah menjadi sebuah tulisan sejarah yang kronologis dan valid sebagai hasil penelitian sejarah tentang Angguna di Surabaya tahun 1988-2003.

<sup>1</sup> Surabaya Post, 30 Januari 1980, hlm. 2.

<sup>2</sup> Aminuddin Kasdi, *Memahami Sejarah*, (Surabaya: Unesa press, 2001), hlm. 11.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Transportasi di Surabaya

#### 1. Keberadaan Transportasi di Surabaya

Perkembangan angkutan di Surabaya yang diperuntukkan untuk umum, yang digunakan untuk memindahkan orang dan barang juga seiring dengan perkembangan jalan. Pada masa kolonial, angkutan orang maupun jalan yang ada di Surabaya hanya ada gerobak dan dokar yang ditarik dengan menggunakan tenaga manusia dan hewan. Selanjutnya, mengalami perkembangan dengan adanya transportasi darat yang lain yakni kereta api, yang kemunculannya akibat dari tindakan logis dari berlakunya peraturan pemerintah masa itu.<sup>3</sup> Seiring dengan berjalannya waktu, kota Surabaya semakin maju dan berkembang karena sudah muncul jenis-jenis transportasi darat semakin beragam. Muncul Trem pada abad ke-19, disusul dengan kendaraan bermotor, sepeda dan becak.<sup>4</sup>

Di Surabaya pada pertengahan abad ke-20, memang bukan hanya becak saja yang berfungsi sebagai alat angkut manusia dan barang, tapi sudah ada mobil-mobil, truk, trem, kereta api, dan dokar. Pada saat itu harga bensin yang mahal, maka kebanyakan kendaraan yang menggunakan tenaga mesin seperti mobil dan truk diambil alih oleh pemerintah kolonial atau sengaja tidak digunakan jauh sebelum Jepang memasuki kota Surabaya. Akibatnya, dokar saat itu yang menjadi populer karena banyak yang memakai jasanya. Pada tahun 1941 dokar mendapat saingan baru yakni becak.<sup>5</sup> Dalam waktu singkat yakni kurang dari lima tahun, becak sudah mulai hampir menguasai dan menggeser kepopuleran dari dokar.<sup>6</sup> Semenjak kemunculannya mulai dari tahun 1941, jumlah becak terus bertambah di Surabaya bahkan sampai 100 unit dalam waktu kurang dari satu tahun. Dalam waktu delapan belas bulan jumlah becak sudah mencapai 2.000 unit dan di pertengahan tahun 1943 mencapai 2.400 an.<sup>7</sup> Becak sendiri sebenarnya telah digantikan dengan helicak pada tahun 1976, hanya saja becak tidak langsung menghilang dan kedua angkutan umum tersebut malah berdampingan. Hanya saja setelah kemunculan helicak, becak dilarang keras memasuki jalan-jalan protokol<sup>8</sup> dan hanya diizinkan beroperasi di wilayah pemukiman dan akan pemerintah akan melakukan tindakan keras jika mendapati tukang becak yang melanggar peraturan. Sedangkan untuk helicak dengan bebas berkeliaran di seluruh wilayah Surabaya.<sup>9</sup>

#### 2. Keberadaan Anggona

Pada tahun 1988 kendaraan helicak telah dibesitukan dan diganti dengan kendaraan baru yang dianggap lebih gagah. Bisungnya suara knalpot helicak telah sirnah sudah. Digantinya helicak dengan anggona membuat helicak di Surabaya hanya mampu bertahan tidak genap 15 tahunan beroperasi di kota Surabaya. Anggona sendiri sudah mulai beroperasi di kota Surabaya pada 13 April 1988, sesuai dengan dikeluarkannya izin operasi oleh Walikotaamadya Surabaya. Kehadiran anggona ini mau tidak mau harus diterima sebagai salah satu dari sekian jenis angkutan kota yang sudah lebih dahulu ada; bus kota, taksi argometer, angkutan antarlin sampai pada helicak dan becak. Satu hal lagi yang harus diterima dengan lapang dada, munculnya anggona akan "menunjang" macetnya lalu lintas di kota Surabaya yang makin hari makin terasa menyiksa.<sup>10</sup> Anggona pengganti helicak ini berbentuk colt station dengan roda empat, berwarna kuning dengan kapasitas untuk empat orang.<sup>11</sup> Anggona memiliki ketentuan dari pemerintah yakni tidak ada AC, radio komunikasi dan argometer. Hal tersebut dilakukan karena dikhawatirkan akan menyaingi angkutan taksi yang sudah ada<sup>12</sup> sehingga nantinya rawan terjadi konflik antar sesama pengemudi angkutan. Kabag Perekonomian KMS saat itu yakni Drs Bambang Sidartha menegaskan, prospek Anggona yang sekarang ini sudah berjumlah 974 unit, lebih baik daripada Helicak. Kebijakan penggantian ini pun berpijak pada peningkatan kesejahteraan mantan pengemudi Helicak. Diharapkan dengan memiliki Anggona taraf hidup para sopir lebih meningkat.<sup>13</sup> Jumlah anggona diawal kemunculannya memang hanya berjumlah 100 unit saja. Tapi ditahun yang sama tetap ada penambahan yang dilakukan secara bertahap oleh pihak yang memprakasai, karena semua sopir helicak akan dipastikan akan memperoleh anggona dengan syarat dan ketentuan yang telah disepakati.<sup>14</sup>

#### 3. Kebijakan Pemerintah Meningkatkan Kesejahteraan

Pemerintah kota Surabaya sering membuat kebijakan yang berkaitan dengan transportasi umum termasuk transportasi darat. Salah satu kebijakan pemerintah kota Surabaya yang berkaitan dengan transportasi darat yakni dengan melakukan peremajaan salah satu jenis angkutan umum yang bernama Helicak dengan beberapa alasan. Pemerintah melakukan peremajaan dari Helicak menjadi jenis kendaraan baru yang disebut dengan Anggona (Angkutan Serbaguna). Gagasan itu berangkat dari

<sup>3</sup> *Staadblaad* tahun 1875 no. 141, tentang pembukaan jalur kereta api di Jawa.

<sup>4</sup> William H. Frederick, *Pandangan dan Gejolak Masyarakat Kota dan Lahirnya Revolusi Indonesia (Surabaya 1926-1946)*, (Jakarta: Gramedia, 1988), hlm. 144.

<sup>5</sup> *Ibid*

<sup>6</sup> *Ibid* hlm. 145.

<sup>7</sup> *Ibid* hlm. 144.

<sup>8</sup> Jalan protokol tersebut terdiri dari Jl. Basuki Rahmad, Jl. Embong Malang, Jl. Pemuda, Jl. Simpang Dukuh dan Jl. Embong Wungu yang pada akhirnya berkembang menjadi 14 jalan dan bernama kawasan Tertib Lalu

Lintas pada tahun 1995, yang tercantum dalam SK Walikota Surabaya Nomor 55/1995, tanggal 22 Juni 1995. *Profil Dinas Perhubungan Kota Surabaya*, (Surabaya: Dinas Perhubungan, 2003), hlm. 36.

<sup>9</sup> Kristiawati Indah Ratna. 2008. *Helicak di Surabaya*. Skripsi tidak diterbitkan. Surabaya. PPs Universitas Airlangga. hlm. 26.

<sup>10</sup> *Surabaya Post*, 25 April 1988, hlm. 2.

<sup>11</sup> *Jawa Post*, 24 November 1987, hlm. 2.

<sup>12</sup> *Jawa Post*, 23 April 1988, hlm. 2.

<sup>13</sup> *Surabaya Post*, 1 Desember 1989, hlm. 10 kolom 8.

<sup>14</sup> *Surabaya Post*, 22 April 1988, hlm. 2.

pemikiran tahun 1987 ketika Tim Inventarisasi dan Evaluasi Keberadaan Helicak Pemda Tingkat II Surabaya (KMS) menilai Helicak sudah tidak memadai dipakai sebagai angkutan kota, baik dari segi teknis maupun estetika.<sup>15</sup> Dalam berita Surabaya Post, Kabag Perekonomian KMS, Drs. Bambang Sidharta mengungkapkan mengapa untuk pengganti Helicak dipilih kendaraan jenis station wagon Mitsubishi Jetstar (tahun 1988)? *Itu dikarenakan kendaraan tersebut mempunyai bentuk bagasi yang memungkinkan penumpang dapat membawa barang dalam volume yang cukup besar ataupun barang dengan bentuk yang menyulitkan orang untuk membawanya, seperti kulkas, mesin cuci, dan lain – lain.*<sup>16</sup> Pada tanggal 13 April 1988 pemerintah atau Walikotamadya Surabaya telah mengeleuarkan izin operasi Angguna dan menurut rencana 102 Angguna diluncurkan Jumat pagi dari Bengkel KMS, setelah Poernomo Kasidi meresmikannya. Dengan akan beroperasinya 102 Angguna berarti akan ada 102 Helicak yang harus dibesituakan dan itu berarti jumlah Helicak di Surabaya tersisa 465 saja. Untuk sisanya secara bertahap akan diakan dihabiskan dan pengemudinya akan dialihkan ke Angguna.<sup>17</sup> Diawal beroperasinya angkutan baru dengan nama angguna ini pemerintah atau pihak yang memprakarsai proyek ini telah menyerahkan sekitar 100an unit kendaraan kepada para sopir helicak dan langsung bisa dioperasikan di kota Surabaya. Dipertengahan bulan April, sekitar 150 kendaraan Angguna (Angkutan Serba Guna) sudah diserahkan kembali pada para sopir becak/helicak dan langsung bisa dioperasikan lagi sehingga dibulan April 1988 sudah ada sekitar 250an kendaraan Angguna yang sudah diserahkan kepada para sopir helicak dan telah beroperasi.<sup>18</sup>

Sejak kemunculan angguna di Surabaya tahun 1988 yang merupakan hasil dari kebijakan Pemerintah kota Surabaya meremajakan Helicak. Menurut pemerintah sendiri dengan dimunculkannya jenis angkutan baru ini mampu untuk meningkatkan kesejahteraan bagi para sopir angkutan umum khususnya para sopir Angguna yang sebelumnya mengendarai Helicak. Untuk memperoleh kendaraan Angguna disini bisa dikatakan cukup mudah, cukup dengan menyerahkan identitas diri (KTP) dan Helicaknya langsung bisa memperoleh Angguna dan langsung bisa dioperasikan. Mudahnya dalam memperoleh Angguna tersebut memang tidak lepas dari peran Koperasi Helicak pada saat itu yang bisa mengkoordinir para sopir yang bersedia untuk menukarkan Helicaknya dengan Angguna. Meski harus menyerahkan Helicaknya para Sopir yang sudah memperoleh Angguna harus tetap membayar Angsuran lagi untuk melunasi kendaraannya. Sebelum terjadi penyerahan

Helicak sempat diadakan perjanjian antara pihak investor atau dealer dengan kreditur (sopir Helicak) dalam perjanjian sewa beli Angguna, pasal delapan, pihak Raharjo Motor berjanji akan memberikan uang tunai sebesar Rp 300.000,00 kepada kami sopir Angguna yang telah menterahkan helicaknya. Tetapi uang tersebut tidak diterima oleh pihak kreditur karena pihak investor menggantinya dengan cara membebaskan para kreditur dari angsuran selama dua puluh hari.<sup>19</sup>

## B. Mobilitas Sosial Sopir Angguna

### 1. Ukuran Kesejahteraan

Kesejahteraan merupakan tolak ukur bagi suatu masyarakat bahwa mereka telah berada dalam kondisi sejahtera. Kesejahteraan bisa diukur dari segi ekonomi, kesehatan, kualitas hidup rakyat dan kebahagiaan hidup.<sup>20</sup> Antara kesejahteraan dengan jumlah penduduk miskin disuatu wilayah tentunya memiliki keterkaitan yang kuat. Penduduk yang miskin bisa diartikan bahwa mereka berada dibawah batas garis kemiskinan. Di Indonesia batas tersebut diukur dengan uang yang harus dikeluarkan oleh seseorang untuk memenuhi kebutuhan hidup minimumnya seperti, untuk makan atau yang lainnya (kesehatan, pendidikan, transportasi dan sebagainya).<sup>21</sup> Masyarakat umum serimg memiliki pandangan jika dalam suatu keluarga yang sejahtera itu mampu menyekolahkan anggota keluarganya setinggi-tingginya sampai memiliki pekerjaan yang layak. Jika semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang, maka orang tersebut pasti akan bisa membawa keluarga semakin sejahtera melalui hubungan timbal balik seperti dengan mendapat pekerjaan yang mapan dan pendapatan yang mencukupi.<sup>22</sup>

Jika dikaitkan dengan pendapatan yang diperoleh oleh pengemudi angguna yang sebelumnya menjadi sopir helicak, memang terdapat perubahan pendapatan yang diperoleh ketika masih menjadi sopir helicak dan ketika menjadi sopir angguna. Ketika menjadi sopir helicak pendapatan lebih kecil ketimbang menjadi sopir angguna. Dari pendapatan yang lebih baik, membuat para sopir lebih mudah untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari bahkan sampai bisa untuk menyekolahkan anak dan masih bisa menabung lebih banyak lagi ketimbang ketika masih menjadi sopir helicak.

### 2. Dinamika Ekonomi Sopir Becak di Surabaya

Bekerja menjadi tukang becak dapat diibaratkan seperti orang yang bekerja sebagai kuli. Dari segi ekonomi para tukang becak secara kasar dapat dikatakan bahwa nasib kuli zaman penjajahan terulang kembali. Bahkan lebih parah, kalau pada zaman penjajahan secara tidak langsung terjadi

<sup>15</sup> Surabaya Post, 1 Desember 1989, hlm. 1

<sup>16</sup> Ibid. hlm. 10 kolom 8

<sup>17</sup> Surabaya Post, 14 April 1988, hlm. 2

<sup>18</sup> Surabaya Post, 22 April 1988, hlm. 2.

<sup>19</sup> Surabaya Post, 1 Desember 1989, hlm. 10 kolom 8.

<sup>20</sup> Astriana Widyastuti.2012. "Analisis Hubungan antara Produktivitas Pekerjaan dan Tingkat Pendidikan Pekerja terhadap

Kesejahteraan Keluarga di Jawa Tengah Tahun 2009". Jurnal Economics Development Analysis. Vol.1 (1) : hal. 2.

<sup>21</sup> Ibid

<sup>22</sup> Prathama Rahardja & Mandala M., *Pengantar Ilmu Ekonomi (Mikro Ekonomi & Makro Ekonomi*, (Jakarta : LP FE-UI.,2008), hlm. 242.

pemerasan tenaga manusia terhadap manusia, sedangkan kalo sekarang justru terjadi pemerasan secara langsung.<sup>23</sup> Kehidupan tukang becak penuh dengan lika-liku tantangan hidup. Tantangan tersebut bisa dari luar seperti banyaknya orang yang datang ke Surabaya tanpa memiliki keahlian sehingga kebanyakan menjadi tukang becak. Dari dalam biasanya berkaitan dengan kebijakan pemerintah yang mengatur tentang becak, serta tantangan dari rekan seprofesi yang bisa dari para majikan becak maupun diri mereka sendiri. Besarnya penghasilan tukang becak pada tahun 1960-an rata-rata antara Rp 150,- sampai Rp 300,-. Meskipun sebenarnya tidak menutup kemungkinan ada penghasilan tukang becak yang lebih dari jumlah rata-rata tersebut. Besar kecilnya pendapatan tukang becak dalam sehari itu tergantung dari rajin atau tidaknya masing-masing tukang becak ketika mencari penumpang.<sup>24</sup>

Menjadi tukang becak memang bisa dikatakan tidak akan bisa untuk mengembangkan atau memperbaiki perekonomian seseorang atau keluarganya. Pasalnya dari segi pendapatannya saja kebanyakan hanya cukup untuk kebutuhan sehari-hari yakni hanya untuk makan dan minum saja. Makanya tidak heran jika saat itu kehidupan tukang becak diidentikan dengan kehidupan masyarakat golongan bawah. Makna golongan bawah disini diartikan seperti suatu golongan yang keadaan serba kekurangan. Dari keadaan yang seperti itu, kehidupan mereka tidak bisa dihindari dari yang namanya aksi atau tindakan kriminalitas.

### 3. Dinamika Ekonomi Sopir Helicak di Surabaya

Pada awal kemunculan helicak di Surabaya, kendaraan ini sebenarnya memiliki tarif tentu, yakni jarak dekat Rp. 50,- sedangkan jarak jauh Rp. 100,-. Namun seiring rencana pengadaan helicak dimatangkan kebijakan itu tidak dapat diterapkan karena akan menyimpang dari tujuan pengadaan helicak sendiri, yaitu sebagai pengganti fungsi dari becak. Hal tersebut akan dipandang aneh bila tarif becak ditentukan melalui proses tawar-menawar sedangkan untuk helicak tidak. Oleh karena itu, pemerintah akhirnya mengambil kebijakan tarif helicak ditentukan oleh kesepakatan pengguna dan pengemudi, karena hal ini dianggap paling sesuai dengan kekuatan ekonomi masyarakat waktu itu.<sup>25</sup> Dalam sehari pendapatan para pengemudi helicak antara Rp. 4.000,- sampai Rp. 10.000,- yang dipotong uang setoran kurang lebih Rp. 2.000,- setiap harinya dengan catatan mesin tidak mengalami kemogokan. Jadi, dalam sehari pendapatan bersih mereka kurang lebih antara Rp. 2.000,- sampai Rp. 8.000,-.<sup>26</sup>

Lima tahun pertama beroperasinya helicak, terlihat helicak merupakan angkutan yang tertib dan berdampak baik

bagi para sopir terutama dalam hal pendapatan waktu itu. Setelah lima tahun berjalan, keadaan berbalik 180 derajat, helicak menjadi angkutan yang mengenaskan. Keadaan seperti ini yang pada akhirnya membuat pendapatan para sopir helicak menurun. Menurunnya pendapatan tersebut juga dijadikan alasan oleh para sopir helicak tidak mampu mengurus surat-surat itu karena minim pemasukan akibat helicak mogok atau mesin mati.<sup>27</sup> Selama 10 tahun beroperasi, angkutan helicak tidak mengalami perkembangan yang baik sebagai angkutan umum pengganti becak.

### 4. Dinamika Ekonomi Sopir Angguna

Diawal munculnya Angguna ini khususnya dua puluh hari pertama yang dirasakan para sopir memang lebih baik karena masih dibebaskan dari pembayaran angsuran ke pihak Raharjo Motor. Namun setelah duapuluh hari, para sopir mulai merasakan keberatan untuk mengangsur yang setiap harinya Rp 15.000,00/hari. Para sopir Angguna membutuhkan waktu yang cukup lama untuk bisa mengubah surat kepemilikan kendaraan menjadi atas nama mereka sendiri. Sekitar 6 tahun lebih para sopir harus mengangsur kendaraan setiap hari kecuali hari Minggu saja sebesar Rp 15.000,00.<sup>28</sup> Dari awal diresmikannya Angguna ini, berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Mujari, beliau menganggap bahwa semenjak adanya Angguna ini pendapatannya lebih baik atau lebih banyak dengan berbagai alasan diantaranya karena taksi dan mikrolet masih jarang atau sedikit jumlahnya, bahkan penumpang sendiri yang mendatangi Angguna. Akan tetapi, itu terjadi hanya ketika jaman Pak Soeharto. Setelah Pak Soeharto pendapatan mulai menurun, karena mulai banyak muncul angkutan umum lainnya.<sup>29</sup>

Jika dibandingkan dengan pendapatan ketika masih menjadi pengemudi Helicak, dalam sehari pengemudi Helicak mendapat sekitar Rp 4.000,00 maksimal Rp 10.000,00 yang dipotong uang setoran kurang lebih Rp 2.000,00 setiap harinya dengan catatan mesin tidak mengalami kemogokan. Jadi, dalam sehari pendapatan bersih mereka kurang lebih Rp 2.000,00 sampai Rp 8.000,00.<sup>30</sup> Jadi, berdasarkan sumber dari Surabaya Post para sopir Angguna pendapatan bersihnya kurang lebih Rp 2.500,00 sampai Rp 5.000,00 sedangkan ketika menjadi sopir Helicak pendapatan bersihnya kurang lebih Rp 2.000,00 sampai Rp 8.000,00. Bapak Jono menjelaskan bahwasannya jika dibandingkan antara helicak dan angguna memang lebih baik angguna, pasalnya semenjak memegang angguna beliau mampu memenuhi kebutuhan sehari-hari keluarganya bahkan juga beberapa saudaranya yang saat itu masih menempuh

<sup>23</sup> "Betjak: Masalah Chronis dan kompleks" dalam *Sketsmasa*, th. XV no. 169, 1972.

<sup>24</sup> Eva Maulina.2006. *Becak di Surabaya 1945-1975*. Skripsi tidak diterbitkan. Surabaya. PPs Universitas Negeri Surabaya. hlm.80.

<sup>25</sup> *Tempo*. 29 November 1975, hlm. 24

<sup>26</sup> *Surabaya Post*, 20 April 1978. hlm.2

<sup>27</sup> Kristiawati Indah Ratna.2008. *Helicak di Surabaya*. Skripsi tidak diterbitkan. Surabaya. PPs Universitas Airlangga. Hlm. 68-69.

<sup>28</sup> *Surabaya Post*, 1 Desember 1989, hlm. 10 kolom 8.

<sup>29</sup>Wawancara dengan Bapak Mujari (sopir Angguna di Surabaya sejak tahun 1988, 02 Juli 2019, di terminal Pelabuhan Tanjung Perak Jl. Kalimas Baru).

<sup>30</sup> *Surabaya Post*, 20 April 1978, hlm. 2.

pendidikan sampai selesai. Bapak jono sendiri juga mampu membeli sepeda *ontel* untuk anaknya dan menyekolahkan anaknya sampai tingkat SMA lebih tepatnya di SMEA. Sebenarnya beliau juga ingin membiayai sekolah anaknya sampai kuliah, akan tetapi anaknya tidak ingin melanjutkan dan memilih untuk menikah. Sebenarnya beliau juga ingin memiliki sepeda motor saat itu dan merasa pendapatan saat itu memang cukup jika digunakan untuk membeli sepeda motor, akan tetapi saat itu masih jarang sekali ada dealer atau tempat penjualan kendaraan bermotor.<sup>31</sup>

## PENUTUP

### Kesimpulan

Sejak angguna beroperasi di kota Surabaya banyak para sopir yang merasakan perubahan pendapatan atau telah terjadi mobilitas sosial. Mobilitas sosial yang terjadi pada para sopir angguna ini karena adanya peran dari pemerintah yang bisa memfasilitasi masyarakatnya dengan memunculkan jenis transportasi yang lebih modern (angguna) dan disediakannya wadah sebagai lembaga yang bertugas melindungi dan melayani masalah yang nantinya akan dihadapi oleh para sopir angguna yakni Koperasi Angguna. Semua yang mendapatkan kendaraan angguna, diwajibkan menjadi anggota Koperasi. Hal itu menyebabkan adanya kemudahan dan kenyamanan dari para sopir ketika mengoperasikan angguna. Kemudian dari para sopir juga yang bisa memaksimalkan adanya jenis kendaraan baru yang dikeluarkan oleh pemerintah Surabaya, sehingga dapat meningkatkan kesejahteraan keluarganya. Dengan adanya Koperasi Angguna juga membuat para sopir lebih aman dan nyaman ketika mengoperasikan angguna. Adanya angguna ini juga dapat memotivasi kinerja dari para sopir karena kendaraan ini lebih canggih, modern dan cepat. Banyak sekali masyarakat yang meminati jasa angguna saat itu, sehingga banyak sopir yang mendapat hasil yang memuaskan disetiap harinya bahkan ada juga yang sampai harus menolak penumpang karena sudah larut malam dan kelelahan. Jadi, untuk meningkatkan kesejahteraan para sopir helicak dan terjadi mobilitas sosial tidak hanya sekedar tugas dari pemerintah saja yang menyediakan fasilitas, tapi juga dari para sopir itu sendiri yang harus bekerja dengan giat dan tentunya harus menggunakan strategi untuk menarik penumpang sehingga para sopir terlihat memanfaatkan sepenuhnya apa yang telah disediakan oleh pemerintah.

Kontribusi skripsi berjudul “Angguna di Surabaya Tahun 1988-2003” terhadap dunia pendidikan yakni dapat menjadi rujukan tentang kesejahteraan masyarakat yang berprofesi sebagai sopir transportasi umum di Surabaya. Selain itu, dapat dijadikan rujukan tentang bagaimana peran dari pemerintah dan masyarakat yang khususnya bekerja sebagai sopir angkutan umum (helicak) untuk meningkatkan

kesejahteraan hidup para sopir di Surabaya, mulai dari kebijakan yang dibuat oleh pemerintah sampai strategi yang dilakukan oleh para sopir itu sendiri untuk memanfaatkan kebijakan tersebut. Kontribusi dalam pendidikan sejarah dari hasil penelitian ini yakni bisa dimasukkan dalam materi Sejarah kelas X KI. 3. Memahami, menerapkan, dan menganalisis pengetahuan faktual, konseptual, prosedural berdasarkan rasa ingin tahunya tentang ilmu pengetahuan, teknologi, seni, budaya, dan humaniora dengan wawasan kemanusiaan, kebangsaan, kenegaraan, dan peradaban terkait fenomena dan kejadian, serta menerapkan pengetahuan prosedural pada bidang kajian yang spesifik sesuai dengan bakat dan minatnya untuk memecahkan masalah. KD. 3.2. Menganalisis kehidupan manusia dalam perubahan dan keberlanjutan. Dalam KD. ini membahas tentang kehidupan manusia dalam perubahan dan keberlanjutan yang mana bisa dicontohkan melalui penulisan ini tentang perubahan transportasi dan mobilitas sosial yang terjadi pada manusia yang disini terfokus pada sopir angguna di Surabaya.

### DADFTAR PUSTAKA

#### A. Arsip & Dokumen

*Staadblaad* tahun 1875 no. 141, tentang pembukaan jalur kereta api di Jawa.

#### B. Wawancara

Wawancara dengan Bapak Mujari (sopir Angguna di Surabaya sejak tahun 1988, 02 Juli 2019, di terminal Pelabuhan Tanjung Perak Jl. Kalimas Baru).

Wawancara dengan Bapak Jono (sopir Angguna di Surabaya sejak tahun 1988, 14 oktober 2019, di Jl. Dupak, Surabaya).

#### C. Surat Kabar/Koran

*“Betjak: Masalah Chronis dan kompleks” dalam Sketsmasa, th. XV no. 169, 1972*

*Jawa Post*. 24 November 1987.

*Jawa Post*, 23 April 1988.

*Surabaya Post*, 20 April 1978.

*Surabaya Post*, 30 Januari 1980.

*Surabaya Post*, 14 April 1988.

*Surabaya Post*, 22 April 1988.

*Surabaya Post*, 25 April 1988.

*Surabaya Post*, 1 Desember 1989.

*Tempo*. 29 November 1975.

#### D. Buku

Frederick, William H.1988. *Pandangan dan Gejolak Masyarakat Kota dan Lahirnya Revolusi Indonesia (Surabaya 1926-1946)*. Jakarta: Gramedia.

<sup>31</sup> Wawancara dengan Bapak Jono (sopir Angguna di Surabaya sejak tahun 1988, 14 oktober 2019, di Jl. Dupak, Surabaya).

Kristiawati, R. I.2008. *Helicak di Surabaya Tahun 1976-1988*. Surabaya: Universitas Airlangga.

Maulina, Eva.2006. *Becak di Surabaya 1945-1975*. Skripsi tidak diterbitkan. Surabaya. PPs Universita Airlangga

Rahardja, Prathama & Mandala M. 2008. *Pengantar Ilmu Ekonomi (Mikro Ekonomi & Makro Ekonomi*. (Jakarta : LP. FE-UI.

**E. Jurnal**

Widyastuti, Astriana.2012.”*Analisis Hubungan antara Produktivitas Pekerjaan dan Tingkat Pendidikan Pekerja terhadap Kesejahteraan Keluarga di Jawa Tengah Tahun 2009*”. Jurnal Economics Development Analysis. Vol.1 (1) : hal. 2.

**F. Internet**

Pemerintah Kota Surabaya, “*Transportasi Dalam Kota Surabaya*”, <https://surabaya.go.id> (diakses pada 12Juli 2018, pukul 13:07).

