

PERUSAHAAN TRANSPORTASI MODJOKERTO STOOMTRAM MAATCHAPPIJ DI MASA MODERNISASI KOTA-KOTA DI JAWA TAHUN 1896-1933

Ahmad Dimas Romadhon

Jurusan Pendidikan Sejarah
Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya
Email : dimasramone7496@gmail.com

Riyadi

S1 Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya
Email : riyadiyadi@unesa.ac.id

Abstrak

Mojokerto pada masa kolonial merupakan daerah perkebunan dan industri, hal ini dipengaruhi kondisi tanah yang subur serta dialiri air sungai brantas membuat banyak pelaku usaha swasta mendirikan industri dan perkebunan di wilayah tersebut terutama industri gula. Pada tahun 1896, didirikanlah perusahaan transportasi trem *Modjokerto Stoomtram Maatchappij* yang melayani angkutan penumpang dan barang. Penelitian ini membahas tentang 1) Bagaimana perkembangan perusahaan *Modjokerto Stoomtram Maatchappij* tahun 1896-1933; 2) Bagaimana dampak *Modjokerto Stoomtram Maatchappij* terhadap kondisi sosial-ekonomi masyarakat Mojokerto dan sekitarnya; 3) Bagaimana dampak krisis malaise terhadap perusahaan *Modjokerto Stoomtram Maatchappij*. Metode yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah yang meliputi heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwasannya kehadiran trem di Mojokerto membawa dampak cukup signifikan seperti semakin berkembangnya produksi pabrik gula di wilayah Mojokerto. Pemanfaatan jasa pengangkutan oleh masyarakat. Mobilitas masyarakat semakin meningkat setelah hadirnya trem. Muncul jenis pekerjaan baru berkaitan dengan trem. Dampak lainnya adalah masyarakat yang bekerja sebagai jasa transportasi tradisional semakin tersingkirkan dari sebelumnya merupakan transportasi jarak jauh menjadi transportasi alternatif masyarakat. Pada tahun 1930, perusahaan *Modjokerto Stoomtram Maatchappij* terimbas krisis malaise yang membuat perusahaan menutup jalur trem dan menurunkan harga tiket penumpang.

Kata Kunci : Perusahaan, Transportasi, *Modjokerto Stoomtram Maatchappij*, Modernisasi

Abstract

Mojokerto during the colonial period was a plantation and industrial area, this was influenced by the fertile soil conditions and the flowing water of the Brantas river, making many private business actors establish industries and plantations in the area, especially the sugar industry. In 1896, the tram transportation company Modjokerto Stoomtram Maatchappij was founded, which served passenger and freight transport. This research discusses 1) How the development of the company Modjokerto Stoomtram Maatchappij in 1896-1933; 2) How is the impact of Modjokerto Stoomtram Maatchappij on the socio-economic conditions of the people of Modjokerto and its surroundings; 3) How is the impact of the malaise crisis on the company Modjokerto Stoomtram Maatchappij. The method used in this study uses historical research methods which include heuristics, criticism, interpretation, and historiography. The results of this study indicate that the presence of trams in Mojokerto has a significant services by the community. The mobility of the people increased after the presence of the tram. A new kind of work was emerging related to trams. Another impact is that people who work as transportation service providers are getting rid of from the previous long-distance transportation to community transportation. In 1930, the Mojokerto Stoomtram Maatchappij company was hit by a malaise crisis which resulted in the company closing tramways and lowering passenger ticket prices.

Keywords: Industry, Transportation, *Modjokerto Stoomtram Maatchappij*, Modernization

PENDAHULUAN

Sektor transportasi dalam perjalanan sejarah sangat penting dalam memfasilitasi mobilitas penduduk dan sumber daya yang mempengaruhi perkembangan ekonomi dalam suatu wilayah. Menurut Tamim, bahwa pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan transportasi, karena akibat pertumbuhan ekonomi maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun menjadi meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang tersedia¹. Pentingnya sektor transportasi mengharuskan adanya transportasi yang handal serta efisien dalam pengangkutan barang dan manusia dari tempat ke tempat lainnya agar tidak menimbulkan permasalahan baru. Menurut Sukarto, mengungkapkan bahwa untuk pemilihan moda transportasi pada dasarnya ditentukan dengan mempertimbangkan salah satu persyaratan pokok yaitu, pemindahan barang dan manusia dilakukan dalam jumlah terbesar dan jarak yang terkecil².

Pada awal abad ke-19, ekonomi negeri Belanda berkembang pesat sebagai akibat dari perkembangan liberalisme dan kapitalisme, serta pengaruh revolusi industri di Eropa membuat negeri Hindia Belanda sebagai negara jajahan Belanda mengalami perubahan arah angin secara politik maupun ekonomi. Berkuasnya *Liberale Partij* di Belanda mempengaruhi penerapan liberalisme ekonomi di Hindia Belanda. Hal ini ditandai dengan diterapkannya *Agrarische Wet* pada tahun 1870. Undang-undang tersebut melindungi hak petani Hindia Belanda atas tanah mereka. Disisi lain, *Agrarische Wet* juga memberi peluang pada investor swasta untuk menjalankan praktik usaha mereka di Hindia Belanda dengan menyewa tanah dari pribumi³. Pemberian peluang pada sektor swasta berdampak pada pembukaan pabrik-pabrik dan perkebunan milik swasta di Hindia Belanda. Dengan semakin berkembang luasnya industri dan perkebunan di Hindia Belanda menimbulkan permasalahan dalam penangkutan barang yang mana pada masa tersebut masih menggunakan alat transportasi tradisional berupa hewan dan gerobak. Perbandingan antara pembangunan sektor di perkebunan dan pabrik di Hindia Belanda tidak diimbangi dengan pembangunan transportasi yang

optimal. Pendistribusian dengan transportasi tradisional menimbulkan penumpukan komoditas di gudang sampai dengan pembuangan produk dari tanah akibat berjamur⁴. Untuk mengatasi permasalahan transportasi, maka pihak kolonial mulai membahas untuk pembangunan moda transportasi kereta api sebagai sarana transportasi massal. Hal ini disebabkan kurang efisiennya menggunakan transportasi tradisional sebagai pengangkutan barang.

Pembangunan moda transportasi kereta api pertama kali disetujui pada tahun 1862 dengan jalur Semarang-Vorstellanden (jalur pertanian yang paling produktif) dan jalur Jakarta-Bogor (jalur khusus untuk mengangkut komoditas teh dan kopi ke pusat Pemerintahan Hindia Belanda)⁵. Kedua jalur tersebut dibawah perusahaan swasta yakni *Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij (N.I.S.M)*. Sejak saat itu konsesi untuk pembangunan kereta api diberikan kepada beberapa pihak salah satunya yakni konsesi ijin trem perusahaan swasta *Modjokerto Stoomtram Maatschappij* pada *Gouvernement-besluit* tanggal 31 Desember 1895 No.1⁶. perusahaan ini melayani angkutan barang maupun manusia.

Pembangunan transportasi trem di wilayah Mojokerto dan sekitarnya memberikan sebuah kontribusi besar terhadap perkembangan ekonomi wilayah tersebut, dikarenakan daerah Mojokerto merupakan daerah produsen gula, yang mana sebagai komoditas berharga untuk perdagangan internasional. Dibandingkan dengan transportasi tradisional seperti gerobak, transportasi trem lebih efisien dan efektif serta dapat memenuhi kebutuhan pengangkutan lebih banyak dibanding dengan transportasi tradisional. Disisi lain, Mojokerto memiliki wilayah *Gemeente* tersendiri yang mana wilayah tersebut ramai penduduk, sehingga memerlukan transportasi efisien seperti trem untuk mempercepat laju mobilitas penduduk dari tempat ke tempat lainnya.

Pembangunan sistem transportasi adalah penting untuk memfasilitasi mobilitas penduduk dan sumber daya lainnya yang dapat memacu pertumbuhan ekonomi⁷. Dengan adanya jasa angkut trem *Modjokerto Stoomtram Maatschappij* yang menghubungkan wilayah Mojokerto,

¹ Agus Imam Rifusua, "Analisis Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Busway di DKI Jakarta tahun 2004-2008" (Universitas Indonesia, 2010), hlm.11.

² *Ibid.*, hlm.12.

³ Marwati Djoened Poesponegoro dan Nugroho Notosusanto, *Sejarah Nasional Indonesia IV* (Jakarta: Balai Pustaka, 1992), hlm.118.

⁴ S.A. Reitsma, *Korte de Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor en Tramwegen* (Weltevreden: G. Kolff, 1928), hlm.5.

⁵ Hermanto Dwiarmoko, *Peran Transportasi Perkeretaapian dalam Pembangunan Nasional melalui Analisis Input Output* (Jakarta: Kencana Prenamedia, 2018), hlm.62.

⁶ S.A. Reitsma, *Indische Spoorweg-Politiek VI* (Weltevreden: Albrecht & Co, 1920), hlm.224.

⁷ Dwiarmoko, *op. cit.*, hlm.40.

Porong, dan Pasuruan tentu membawa dampak sosial dan ekonomi pada masyarakat Hindia Belanda.

Pada tahun 1930, dunia (tak terkecuali Hindia Belanda) diguncang dengan krisis ekonomi yang dinamakan krisis depresi besar malaise. Krisis ini membuat sulitnya sirkulasi perdagangan internasional yakni ekspor maupun impor yang berakibat pada turunnya penghasilan perusahaan secara tajam bahkan beberapa terjadi penutupan perusahaan akibat bangkrut. Hal ini tak terkecuali oleh perusahaan *Modjokerto Stoomtram Maatschappij* yang juga terkena imbas akibat dari besar depresi malaise.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perkembangan perusahaan *Modjokerto Stoomtram Maatschappij* dari tahun 1896-1933, dampak perusahaan *Modjokerto Stoomtram Maatschappij* terhadap kondisi sosial-ekonomi masyarakat Mojokerto, dan menganalisis dampak krisis malaise terhadap perusahaan *Modjokerto Stoomtram Maatschappij*. Berdasarkan uraian diatas, maka peneliti tertarik meneliti judul **“PERUSAHAAN INDUSTRI MODJOKERTO STOOMTRAM MAATCHAPPIJ DI MASA MODERNISASI KOTA-KOTA DI JAWA TAHUN 1896-1933”**.

TINJAUAN PUSTAKA

Penelitian yang berkaitan dengan perkeretaapian atau trem telah banyak dilakukan oleh peneliti di Indonesia, akan tetapi belum ada penelitian yang meneliti secara khusus perusahaan *Modjokerto Stoomtram Maatschappij* yang beroperasi di Mojokerto, Pasuruan, dan Porong. Penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian ini yakni;

Referensi Pertama, yakni Jurnal Verleden Jurusan Ilmu Sejarah FIB UNAIR dengan judul “Transportasi Trem di Pasuruan tahun 1895-1929” oleh Siti Malikha. Hasil dari penelitiannya menyatakan adanya transportasi trem di Pasuruan membuat tingkat mobilitas masyarakat semakin tinggi. Selain itu, berbagai pelayanan yang diberikannya membuat transportasi tradisional semakin tersingkirkan. Penelitian ini juga membuktikan dengan adanya trem di Pasuruan, tingkat populasi hewan terutama kuda mengalami penurunan dari tahun ke tahun. Penelitian tersebut relevan dengan penelitian ini karena sesuai dengan indikator modernisasi yakni, digantikannya hewan ke mesin.

Referensi Kedua, yakni Jurnal Avatara Jurusan Pendidikan Sejarah FISIP UNESA dengan judul “Malang Stoomtram Maatschappij Pada Masa Kolonial di Malang tahun 1901-1930” oleh Galih Wahyu Tri Wicaksono. Hasil dari penelitiannya menyatakan keberadaan perusahaan trem di Malang membuat pengangkutan hasil perkebunan lebih cepat dan efisiensi penggunaan trem mempengaruhi

jumlah produksi gula di daerah Malang yang mana mampu menghasilkan $\frac{3}{4}$ produksi gula di Jawa. Penelitian tersebut relevan dengan penelitian ini dikarenakan sesuai dengan adanya trem maka pengangkutan lebih efisien dibanding dengan pengangkutan menggunakan transportasi tradisional berupa gerobak yang membuat ekonomi terutama pabrik gula di Mojokerto semakin meningkat.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah. metode sejarah adalah sekumpulan prinsip dan aturan yang sistematis, dimaksudkan untuk memberikan bantuan secara efektif dalam pengumpulan sumber, penilaian kritis terhadapnya dan kemudian menyajikan sebagai sintesis. Jadi dapat disimpulkan bahwa metode sejarah merupakan berbagai prinsip dan aturan yang harus ditaati oleh para sejarawan dalam menulis sejarah. Ada empat tahapan dalam metode penelitian sejarah, yaitu :

1. Heuristik

Pada tahap heuristik, penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data dokumentasi/kepastakaan, peneliti akan mengumpulkan sumber-sumber arsip maupun buku yang berkaitan dengan penelitian ini. sumber sejarah dibagi menjadi tiga yakni, primer, sekunder, dan tersier. Sumber primer merupakan sumber utama dalam penelitian ini. Sumber primer yang dipakai dalam penelitian ini diantaranya yakni, *Verslag Modjokerto Stoomtram Maatschappij* yang tersimpan di Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Jawa Timur. Dan juga sumber primer lainnya seperti, *Koloniaal Verslag, Volkstelling 1930, Verslag Samarang Joana stoomtram Maatschappij, Korte de Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor en Tramwegen*, dan sumber publikasi seperti, *De Indische Mercur* tahun 1932, 1933, dan 1934, dan *Soerabaische-Handelsblad* tahun 1934, serta *De Locomotief* tahun 1896 dan 1917 yang diperoleh dari website dephher.nl yang merupakan website khusus mengelola arsip digital kolonial yang berpusat di Amsterdam, Belanda.

Sumber sekunder digunakan dalam penelitian ini yakni, berupa buku, skripsi, artikel, dan jurnal yang berkaitan dengan penelitian ini. Buku yang menjelaskan sejarah perkembangan perusahaan transportasi trem maupun kereta api, yakni *Indische-Spoorweg, Korte de Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor en Tramwegen*, dan jurnal pendukung seperti, *Fragmenten Eeener Reis Over Java* diperoleh dari website dephher.nl. Dan untuk sumber tersier,

peneliti mengambil dari website internet seperti historiek.net dan bappeda.jatimprov.go.id.

2. Kritik

Kritik sejarah dibedakan atas dua kegiatan, yaitu kritik ekstern, dan kritik Intern⁸. Dalam pelaksanaannya kritik ekstern lebih menitikberatkan pada keoriginalitas sumber yang dipakai dalam penelitian, sedangkan kritik intern lebih mempertimbangkan kebenaran isi sumber atau dokumen yang dipakai dalam penelitian sejarah⁹. Dalam tahap ini peneliti akan melakukan seleksi penilaian sumber-sumber sejarah yang telah diperoleh.

Peneliti akan melakukan kritik ekstern, dalam hal ini peneliti melakukan pengamatan langsung terhadap arsip *Verslag Modjokerto Stoomtram Maatchappij* di Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Jawa Timur. Peneliti mendapatkan bahwasannya kertas yang digunakan dalam *Verslag Modjokerto Stoomtram Maatchappij* dalam keadaan lapuk dan usang serta penggunaan bahasa yang formal bisa dipastikan bahwasannya laporan *Verslag Modjokerto Stoomtram Maatchappij* sumber primer langsung dari Perusahaan *Modjokerto Stoomtram Maatchappij*. Pada kritik intern, peneliti akan mencocokkan dan mengoreksi sumber-sumber dari berita koran dan laporan dengan sumber arsip *Verslag Modjokerto Stoomtram Maatchappij* agar dapat terjamin keorisinalitas sumber sejarah.

3. Interpretasi

Interpretasi sejarah sendiri merupakan kegiatan yang mana menyatukan fakta-fakta sejarah yang terdapat dalam berbagai sumber dan direkonstruksikan dalam teori-teori sejarah. Pendekatan yang digunakan oleh peneliti, yakni menggunakan pendekatan sosiologi dengan teori modernisasi. Menurut Wilbert Moore bahwasanya modernisasi adalah transformasi masyarakat tradisional ke masyarakat teknologi dan organisasi sosial yang menyerupai dunia barat yang ekonominya makmur dan situasi politiknya stabil¹⁰. Indikator yang digunakan dalam penelitian ini diambil dari beberapa indikator Keadaan yang lebih modern (modernitas) dalam bidang ekonomi-sosial akibat modernisasi menurut Piotr Sztompka yaitu, pertumbuhan ekonomi sangat cepat, dan

digantikannya tenaga hewan atau manusia ke tenaga mesin¹¹.

Indikator Pertama, Pertumbuhan ekonomi sangat cepat. Dalam hal ini, peneliti akan membandingkan pertumbuhan ekonomi terutama pabrik gula di Mojokerto, sebelum dan sesudah adanya pengoperasian trem di Mojokerto oleh perusahaan *Modjokerto Stoomtram Maatchappij*. Hal ini untuk membuktikan adanya pengaruh ataupun dampak dari adanya trem di Mojokerto yang dioperasikan oleh perusahaan *Modjokerto Stoomtram Maatchappij*.

Indikator Kedua, Digantikannya tenaga hewan atau manusia ke tenaga mesin. Dalam hal ini, peneliti akan melakukan perbandingan terhadap penggunaan hewan di Mojokerto sebelum dan sesudah adanya pengoperasian trem di Mojokerto. Hal ini untuk membuktikan adanya dampak perusahaan *Modjokerto Stoomtram Maatchappij* terhadap transformasi penggunaan hewan atau manusia ke tenaga mesin.

Peneliti menggabungkan fakta yang diperoleh dari kepustakaan/ dokumentasi dan dihubungkan dengan teori modernisasi dengan indikator modernitas menurut Piotr Sztompka sehingga terlihat dampak perusahaan trem *Modjokerto Stoomtram Maatchappij* terhadap aspek sosial-ekonomi di Mojokerto.

4. Historiografi

Pada tahap keempat, yaitu historiografi. Secara umum historiografi merupakan tahap terakhir dalam penulisan sejarah. tahap ini merupakan hasil dari tahap-tahap selanjutnya yakni pengumpulan sumber, pengkritikan sumber untuk mendapatkan keotentikan kebenaran sejarah, penafsiran sumber untuk dapat merekonstruksi jalannya sejarah dengan teori-teori yang ada. Tahap-tahap tersebut tidak dapat dipisahkan satu sama lain atau meloncati antara satu sama lain. Tahap ini untuk menyelaraskan perjalanan sejarah pada zamannya seobyektif mungkin dengan memisahkan/ meminimalisir terjadinya subyektifitas sejarah.

PEMBAHASAN

A. Aspek Geografis dan Demografis

Mojokerto merupakan salah satu wilayah yang merupakan bagian dari Karesidenan Surabaya. Mojokerto sendiri memiliki dua wilayah otonom

⁸ Amminudin Kasdi, *Memahami Sejarah* (Surabaya: Unesa Press, 2011), hlm.27.

⁹ *Ibid.*, hlm.27-28.

¹⁰ Piotr Sztompka, *Sosiologi Perubahan Sosial* (Jakarta: Prenada Media, 2004), hlm.153.

¹¹ *Ibid.*, hlm.87.

pemerintahan yakni, Kota Mojokerto dan Kabupaten Mojokerto. Wilayah Mojokerto berbatasan langsung dengan; sebelah utara dengan Kabupaten Lamongan, sebelah timur dengan Kabupaten Gresik, Sidoarjo, dan Pasuruan, sebelah selatan dengan Kabupaten Malang, dan sebelah barat dengan Kabupaten Jombang. Wilayah Mojokerto dialiri dengan Sungai Brantas dan komposisi tanahnya mengandung pasir, bahan lava, sebagian tanah liat yang tercampur tumbuhan menjadikan wilayah ini subur akan tanaman¹².

Secara Topografis, wilayah Kabupaten Mojokerto terbagi menjadi 3 daerah yaitu : daerah selatan, daerah tengah, dan daerah utara. Daerah selatan merupakan bagian dari pegunungan yang subur. Daerah tengah merupakan daerah dengan dataran rendah. Sedangkan, daerah utara merupakan daerah perbukitan kapur yang cenderung kurang subur untuk ditanami tumbuhan. Dengan ketinggian rata-rata kurang dari 500 meter¹³.

Pada tahun 1845, Pieter Bleeker menuliskan data jumlah penduduk Karesidenan Surabaya. Dalam data tersebut, wilayah Mojokerto berpopulasi penduduk sebesar 89.063 jiwa dengan mayoritas ditinggali oleh pribumi dari suku Jawa dan Madura yakni, 88.211 jiwa. Namun, ada juga etnis Tionghoa yang tinggal di Mojokerto berjumlah 713 jiwa dan lebih besar daripada orang Eropa yang hanya 103 jiwa. Disisi lain, etnis Arab juga ditemukan di Mojokerto yang hanya berjumlah 36 jiwa¹⁴. Selain data demografis wilayah Mojokerto. Pieter Bleeker juga menuliskan luas wilayah Mojokerto yakni, 800 paal¹⁵ dan terhitung memiliki kepadatan penduduk senilai 111 orang per paal persegi pada tahun 1845¹⁶.

B. Perkembangan Industri di wilayah Mojokerto

Pengaruh masyarakat eropa semakin menguat setelah kemenangan Belanda atas Perang Jawa yang berlangsung dari tahun 1825-1830. Pemerintahan Hindia Belanda dibawah Gubernur Jendral Johannes van den

Bosch Mengeluarkan Undang-undang Tanam paksa sebagai dampak dari keadaan keuangan Hindia Belanda yang dibebani hutang besar¹⁷. Undang-undang tersebut memaksa petani untuk menanamkan tanaman wajib. Disamping itu, Pemerintahan Hindia Belanda mewajibkan para petani bekerja beberapa jam sehari tanpa upah di perkebunan milik Belanda¹⁸.

Pada tahun 1870, Hindia Belanda mengeluarkan Undang-undang Agraria dan Undang-undang Gula. Undang-undang ini melindungi hak petani atas tanahnya dalam artian orang-orang non-pribumi untuk menyewa tanah dari rakyat pribumi Hindia Belanda¹⁹ dan kewajiban untuk menanam gula berangsur-angsur dihilangkan²⁰. Disamping itu, Undang-undang tersebut memungkinkan perusahaan swasta berdiri di Hindia Belanda²¹. Selama masa ini, Pihak swasta banyak mendirikan industri dan perkebunan seperti kopi, teh, gula, dan kina²².

Di Mojokerto terdapat banyak industri-industri yang dibangun oleh pihak pemerintahan maupun pihak swasta di Hindia Belanda. Industri tersebut antara lain ; industri gula, industri transportasi, dsb. Industri gula banyak yang berdiri di Mojokerto, tercatat terdapat 6 pabrik gula yang berdiri pada tahun 1849²³ dan berkembang menjadi 12 pabrik gula pada akhir abad ke-19. Pabrik gula pertama di Mojokerto yakni, Sentanen Lor yang berdiri pada tahun 1834²⁴. Banyaknya pabrik gula di wilayah Mojokerto dikarenakan faktor geografis Mojokerto yang mendukung untuk kegiatan perkebunan dan industri seperti terdapat Sungai Brantas yang melewati areal perkebunan dan persawahan dan tanah yang subur. Disisi lain, Mojokerto berdekatan dengan wilayah Surabaya yang merupakan pelabuhan utama untuk mengekspor hasil perkebunan ke wilayah Eropa²⁵.

Dengan banyaknya industri gula yang hadir dan berkembang pesat di Mojokerto, membuat para pengusaha swasta Belanda melihat potensi ekonomi yang bisa ditanami modal di Mojokerto. Salah satunya adalah dalam

¹² Nur Maulidani Al Zaujainis, "Buruh Pabrik Gula Gempolkrep tahun 1920-1965," *Verleden : Jurnal Kesenjaraan* 9, no. 2 (2016): hlm.163.

¹³ BAPPEDA, "Draft Akhir Buku Potensi Daerah Kab/Kota," 2013, <http://bappeda.jatimprov.go.id/bappeda/wp-content/uploads/potensi-kab-kota-2013/kab-mojokerto-2013.pdf>.

¹⁴ Pieter Bleeker, "Fragmenten Eeener Reis Over Java : Reis langs de Noordkust van Midden-Java," *Tijdschrift Nederlandsch Indië* 12, no. 1 (1850): hlm.104.

¹⁵ Paal merupakan satuan yang digunakan oleh kolonial untuk menyebutkan luas wilayah tanah. pada 1914, melukiskan kegiatan penduduk Desa Muntilan Kidul yang setiap hari pasaran berjalan "... tien paal, dat is vijftien kilometer," menuju pasar kota. Tersurat informasi: sepuluh pal setara dengan 15 kilometer; atau satu pal sama dengan 1.500 meter sesuai ketetapan pemerintah waktu itu. Namun, konversi pal berbeda-beda: di Jawa 1 pal setara dengan 1.507 meter, di Sumatra 1.852 meter. Perbedaan ukuran itu diduga terkait dengan permainan jual-beli tanah seiring dengan berbiaknya perkebunan besar di kedua wilayah tersebut. Kasijianto Sastrodinomo, 31 Juli 2009, diakses dari <https://copiikan.wordpress.com/2010/06/19/mil-kilometer-dan-pal/> pada tanggal 01 Desember 2020 Pukul 07.40 WIB

¹⁶ Bleeker, *op. cit.*, hlm.104.

¹⁷ Marwati Djoened Poesponegoro dan Nugroho Notosusanto, *op. cit.*, hlm.97.

¹⁸ Mubyarto, *Gula : Kajian Sosial-Ekonomi* (Yogyakarta: Aditya Media, 1991), hlm.8-9.

¹⁹ Marwati Djoened Poesponegoro dan Nugroho Notosusanto, *op. cit.*, hlm.118.

²⁰ "Het cultuurstelsel in Nederlands-Indië (vanaf 1830)," diakses 1 Desember 2020, <https://historiek.net/cultuurstelsel-nederlands-indie-gevolgen-kritiek/74608/>.

²¹ *Ibid.*

²² Marwati Djoened Poesponegoro dan Nugroho Notosusanto, *op. cit.*, hlm.118.

²³ Zaujainis, *op. cit.*, 2016, hlm.163.

²⁴ "Jejak Pabrik Gula di Mojokerto, Belasan Lenyap, Tersisa Gempolkrep," diakses 1 Desember 2020, <https://radarmojokerto.jawapos.com/read/2019/03/14/125059/jejak-pabrik-gula-di-mojokerto-belasan-lenyap-tersisa-gempolkrep>.

²⁵ Nurudin Fitroh, "Peranan Kereta Api di Jawa Timur dalam Pengangkutan Hasil Perkebunan Ke Surabaya tahun 1878-1930" 3, no. 3 (2015): hlm.461.

bidang transportasi darat berbasis trem. Tujuan untuk mendirikan transportasi berbasis trem untuk mengakomodir pengangkutan barang terutama gula yang merupakan industri utama di wilayah Mojokerto.

C. Berdirinya Perusahaan Modjokerto Stoomtram Maatchappij

Sistem transportasi di Mojokerto mengalami perkembangan paska Pemerintahan Hindia Belanda menerapkan Undang-undang Agraria tahun 1870 yang memberikan andil besar ke swasta dalam menanamkan modalnya ke Hindia Belanda. Kereta api dan trem sebagai alat transportasi yang modern dan efisien untuk mempermudah jalannya produksi dan distribusi barang mulai dilirik pihak swasta, sehingga mulai banyak perusahaan kereta api kecil yang berdirinya untuk tujuan memonopoli jaringan daerah²⁶.

Pemerintah Kolonial Hindia Belanda mendirikan perusahaan kereta api negara dan membangun jalur sepanjang 26 km dari Tanggung ke Semarang tahun 1864. Pembangunan transportasi berbasis rel kereta api di Mojokerto pertama kali dicetus oleh perusahaan *Oost-Java Stoomtram Maatchappij* dengan trayek Mojokerto-Ngoro pada tanggal 2 Februari 1889²⁷. Pembangunan ini jalur tersebut diperuntukan untuk perkebunan dan perdagangan²⁸.

Untuk mengakomodir pengangkutan produksi gula di Mojokerto, Perusahaan *Modjokerto Stoomtram Maatchappij* didirikan pada tanggal 26 oktober 1896 di Den Haag²⁹. Pendirian perusahaan tersebut atas pengajuan proposal pada tanggal 26 juni 1895 oleh J. F. Colinet³⁰. Pengajuan proposal tersebut berisi tentang izin pembangunan transportasi trem dengan jalur Mojokerto Menuju Kalianyar (Pasuruan) dengan jalur cabang dari Melikan menuju Porong³¹. Dan dari Pandaan menuju Sengon diberikan dan disetujui pada Keputusan Pemerintah tanggal 31 desember 1895 No.1³².

Konsesi tersebut diperpanjang dengan Keputusan Pemerintah 28 november 1896 No.7 dengan catatan pengecualian jalur trem cabang Pandaan menuju Sengon, yang mana jalur koneksi Mojokerto, Porong, Bangil, dan atau Bangsal lebih diinginkan³³. Yang mana pengalihan jalur koneksi Mojokerto, Porong, Bangil dan atau

bangsal disetujui dengan Keputusan Pemerintah pada 23 desember 1896 No.4³⁴. Tujuan dari konsesi tersebut yakni, menghubungkan pabrik-pabrik gula sekitaran Mojokerto dan Pasuruan serta menghubungkan Kota Mojokerto dengan daerah perdagangan Bangil yang cukup makmur³⁵.

Konsesi tersebut terhubung dengan Stasiun Mojokerto, Stasiun Bangil, dan Stasiun Porong. Ketiga stasiun tersebut terhubung dengan jalur perkeretaapian *Staatspoorwagen* yang meng-hubungkan menuju kota Surabaya³⁶.

D. Jalur Trem dan Lokomotif Kereta

Modjokerto Stoomtram Maatchappij sendiri secara keseluruhan telah membangun jalur trem uap sepanjang 77,6 Km³⁷. Pembangunan jalur M. S. M. Pertama kali diresmikan pada tanggal 1 november 1898 dengan dua jalur lintas yakni jalur Mojokerto-Porong sepanjang 37,7 Km yang menghubungkan Stasiun Mojokerto dengan stasiun Porong dan jalur Japanan-Pandaan sepanjang 11,3 Km³⁸. Pada tanggal 18 september 1899, perusahaan M.S.M. meresmikan jalur lintas Pandaan- Bangil sepanjang 13,2 Km. Peresmian jalur tersebut didasarkan pada Pemberian konsensi pemerintah atas perusahaan G.B. 31 desember 1895 no.1 tentang izin pembangunan jalur trem uap litas Modjokerto-Porong dan Modjokerto-Bangil³⁹. Pembangunan Jalur tersebut terhubung dengan Stasion Mojokerto, Bangil, dan juga Porong.

Pada tanggal 18 september 1899, M. S. M meresmikan jalur lintas Bangsal menuju Pabrik Gula Pohjejer/Poegeeran sepanjang 15,3 Km (jalur cabang dari mojokerto-porong)⁴⁰. jalur cabang lintas Bangsal, Pohjejer dan lintas Tangunan ini didasari atas pemberian izin pemerintah pada Keputusan Pemerintah 26 februari 1898 no. 31.

Jalur yang dilewati oleh *Modjokerto Stoomtram Maatchappij* sendiri bisa dibbilang makmur. Hal ini dikarenakan perusahaan trem uap tersebut melewati beberapa pabrik gula contohnya Pabrik Gula Bangsal, Kon. Willem II, Pohdjejer, Sedati, Pandaan, Tangunan, Ketanen, dll.

²⁶ Oliver Johannes Raap, *Sepoer Oeap di Djawa Tempo Doeloe* (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2017), hlm.35.

²⁷ Andrik Sulistyawan, "Jaringan Transportasi dan Operasionalisasi Trem OJS di Karesidenan Surabaya 1889-1930" (Universitas Airlangga, 2012), hlm.8.

²⁸ Muhammad Sa'i, "Jaringan Transportasi Trem Uap di Surabaya 1888-1910" (Universitas Airlangga, 2005), hlm.14.

²⁹ Reitsma, *op. cit.*, 1920, hlm.224.

³⁰ *Ibid.*

³¹ *Ibid.*

³² *Ibid.*

³³ *Ibid.*

³⁴ *Ibid.*

³⁵ De Locomotief, "Spoor en Tramwegen," 28 Oktober 1896, hlm.35.

³⁶ Departement van Gouvernementsbedrijven, *Verzameling van Concessievoorwaarden der Particuliere Spoorwegen en Tramwegen met Machinale Beweegkracht* (Wetevreden: Boekhandel Visser & Co., 1910), hlm.253.

³⁷ Modjokerto Stoomtram Maatchappij, "Vijf en Twintigste Jaaverslag," 1921, Bijlagen 4.

³⁸ *Ibid.*

³⁹ Departement van Gouvernementsbedrijven, *op. cit.*, hlm.253.

⁴⁰ *Ibid.*

Untuk melayani pengaplikasian jalur tersebut. Sejak tahun 1898 Perusahaan *Modjokerto Stoomtram Maatschappij* mendatangkan trem uap untuk keperluan operasional perusahaan. Kebutuhan operasional tersebut meliputi pengangkutan barang dan penumpang di wilayah Mojokerto, Pasuruan, dan Porong. setidaknya tercatat 16 lokomotif trem uap dari sejak tahun 1898 hingga tahun 1926 untuk kebutuhan operasional perusahaan penyedia jasa angkutan penumpang maupun barang. Pemesanan Lokomotif tersebut dipesan dari berbagai pabrik yakni, Krauss & Co berjumlah 10 buah Kereta, Backer & Rueb berjumlah 4 buah kereta, dan Hanomag berjumlah 2 buah kereta⁴¹.

E. Layanan Perusahaan

Perusahaan *Modjokerto Stoomtram* melayani pengangkutan manusia dan barang. Ada dua kelas gerbong yang disediakan perusahaan dalam melayani pengangkutan manusia. Kelas pertama adalah untuk orang-orang Eropa dan sedangkan Kelas kedua adalah untuk kelas Pribumi dan Kelas Asia.

Kelas pertama adalah kelas utama untuk orang-orang Eropa dan Asia menggunakan gerbong tersebut untuk melakukan perjalanan dengan nyaman. Gerbong pada kelas utama difasilitasi tempat duduk yang nyaman untuk penumpang orang-orang Eropa dan Asia. Sedangkan kelas kedua pada Trem Mojokerto sendiri diisi dengan orang-orang Pribumi Hindia Belanda. Gerbong kelas kedua ini merupakan gerbong terpadat dan terbanyak dalam hal pengangkutan daripada gerbong pertama yang diisi orang-orang Eropa. Sepanjang tahun 1905, tercatat gerbong kelas kedua mengangkut sebanyak 537.933 orang sedangkan untuk gerbong kelas satu hanya mengangkut sebanyak 7.343 orang⁴².

F. Pengaruh Perusahaan Trem Mojokerto dalam Bidang Ekonomi dan Sosial

a. Bidang Ekonomi

Hadirnya transportasi trem dibawah perusahaan *Modjokerto Stoomtram Maatschappij* tidak lepas daripada hadirnya perkebunan dan industri gula di wilayah Mojokerto. Sebagai wilayah di Pulau Jawa, Mojokerto merupakan sebuah wilayah yang cukup subur dan dialiri oleh sungai brantas. Hal ini membuat semakin

bertambahnya pabrik gula dari tahun ke tahun. Di wilayah Mojokerto sendiri, masyarakat yang berkerja di bidang pertanian dan perkebunan mencapai 72.223 orang⁴³.

1. Tabel produksi gula di Mojokerto dari tahun 1894-1907

Tahun	Produksi gula (pikol)	Area penanaman tebu (dalam bau)
1894	684.994	6753,5
1895	735.423	7000,5
1896	718.791	7553,5
1899	1.045.244	8691,5
1901	1.553.783	10.252
1903	1.057.301	10.157
1904	1.280.140	10.732
1907	1.283.401	11.265

Sumber : Koloniaal verslag van 1895, Bijlage DDD; Koloniaal verslag van 1896, Bijlage CCC; Koloniaal verslag van 1897, Bijlage AAA; Koloniaal verslag van 1900, Bijlage TT; Koloniaal verslag van 1902, Bijlage QQ; Koloniaal verslag van 1904, Bijlage PP; Koloniaal verslag van 1905, Bijlage NN; Koloniaal verslag van 1908, Bijlage QQ.

Berdasarkan tabel diatas, wilayah Mojokerto mengalami kenaikan produksi gula yang cukup signifikan dari tahun 1896 ke tahun 1899. Pada tahun 1896, produksi gula di wilayah Mojokerto mencapai 718.791 pikol⁴⁴ dan pada tahun 1899 mencapai angka 1.045.244 pikol⁴⁵. Kemudian pada tahun 1907, produksi gula di wilayah Mojokerto mencapai angka 1.283.401 pikol⁴⁶. Dan bahkan pada tahun 1901, produksi gula mengalami kenaikan yang cukup tinggi yakni, 1.553.783 pikol⁴⁷.

Kenaikan jumlah produksi pabrik gula dari tahun ke tahun di Mojokerto juga diikuti dengan perluasan areal penanaman tebu oleh pabrik gula di Mojokerto. Pada tahun 1894, areal penanaman tebu oleh pabrik gula di Mojokerto mencapai 6.753,5 bau⁴⁸. Kemudian pada tahun 1901, jumlah areal penanaman tebu mencapai 10.252 bau⁴⁹. Dan pada tahun 1907, jumlah areal penanaman tebu oleh pabrik gula di Mojokerto mencapai 11.265 bau⁵⁰. Kenaikan produksi gula yang cukup signifikan dari tahun 1896 ke 1899 disebabkan salah satunya yakni, karena diresmikannya jalur transportasi trem dibawah perusahaan *Modjokerto Stoomtram*

⁴¹ Modjokerto Stoomtram Maatschappij, "Vier en Dertigste Jaaverslag," 1930, hlm.22.

⁴² Samarang Joana Stoomtram Maatschappij, *De Tramwegen Op Java* (M.M COUVE, 1907), Bijlage IV.

⁴³ Departement van Economische zaken, *Volkstelling 1930 Deel III* (Batavia: Landsdrukkerij, 1934), hlm.90.

⁴⁴ Tweede Kamer de Staten-Generaal, "Koloniaal verslag," 1897, Bijlage AAA.

⁴⁵ Tweede Kamer de Staten-Generaal, "Koloniaal verslag," 1900, Bijlage TT.

⁴⁶ Tweede Kamer de Staten-Generaal, "Koloniaal verslag," 1908, Bijlage QQ.

⁴⁷ Tweede Kamer de Staten-Generaal, "Koloniaal verslag," 1902, Bijlage QQ.

⁴⁸ Tweede Kamer de Staten-Generaal, "Koloniaal verslag," 1895, Bijlage DDD.

⁴⁹ Tweede Kamer de Staten-Generaal, *op. cit.*, 1902, Bijlage QQ.

⁵⁰ Tweede Kamer de Staten-Generaal, *op. cit.*, 1908, Bijlage QQ.

Maatchappij pada 1 november 1898 dengan trayek Mojokerto menuju Porong dan jalur simpang trayek Japanen menuju Pandaan.

Hadirnya transportasi trem di Mojokerto oleh perusahaan *Modjokerto Stoomtram Maatchappij* juga memberikan pelayanan pengangkutan barang untuk umum tak terkecuali barang milik Pribumi. Hal ini tentu membantu dalam perekonomian masyarakat di Mojokerto.

2. Tabel pengangkutan barang perusahaan *Modjokerto Stoomtram Maatchappij* (dalam Ton).

Barang	1914	1916	1919
Hewan Ternak	80,-	49,-	149,60
Kayu(berbagai jenis)	9.383,1	8.713,55	10.175,9
Beras	202,70	1.547,50	1.549,05
Padi dan gabah	-	300,-	43,65
Jeruk nipis	1775,90	1647,30	1330,75
Singkong	856,10	533,60	411,-
Kedelai	223,-	208,-	190,50
Kacang	94,-	18,-	57,60
Jagung	8,-	140,-	2.591,-
Kapuk	64,-	67,55	249,80
Bambu	464,-	423,-	-
Kantong goni	565,20	1.099,25	484,50

Sumber : *Modjokerto Stoomtram Maatchappij, Negentiende Jaaverslag*, 1915, hlm.20-22; *Modjokerto Stoomtram Maatchappij, Twintigate Jaaverslag*, 1916, hlm.16-18.

Beberapa pengangkutan barang cenderung naik dan turun. Akan tetapi, beberapa barang mengalami kenaikan pengangkutan seperti kapuk, beras, hewan ternak, dan jagung. Pengangkutan produk kapuk pada tahun 1914 mencapai angka 64,- ton⁵¹. Kemudian pada tahun 1919, pengangkutan kapuk mengalami kenaikan menjadi 249,80 ton⁵². Sedangkan untuk produk beras, pengangkutan pada tahun 1914 sebanyak 202,70 ton⁵³. Kemudian pada tahun 1919, Jumlah pengangkutan produk beras mencapai 1.549,05 ton⁵⁴. Untuk pengangkutan hewan ternak, pada tahun 1914 mencapai 80,- ton dan naik pada tahun 1919 mencapai 149,60 ton. Dan produk jagung, pada tahun 1914 hanya mencapai 8,- ton⁵⁵ dan naik secara signifikan pada tahun 1919 yang mencapai 2.591,- ton⁵⁶. Kenaikan pada pengangkutan barang seperti kapuk, beras, hewan ternak, dan jagung

menandakan semakin banyaknya masyarakat yang menggunakan jasa pengangkutan barang *perusahaan Modjokerto Stoomtram Maatchappij*.

Modernisasi transportasi berupa trem di Mojokerto membawa banyak perubahan pada bidang ekonomi maupun sosial. hal ini dikarenakan transportasi trem terbilang lebih efisien dibanding transportasi tradisional berupa dokar yang ditarik dengan kuda. Hal ini membuat transportasi tradisional di wilayah Mojokerto semakin tersisihkan.

3. Tabel populasi hewan ternak di Mojokerto tahun 1895-1905

Tahun	Kuda	Kerbau	Sapi
1895	8.016	15.302	59.908
1900	5.775	14.688	61.004
1905	3.900	8.612	53.225

Sumber : *Koloniaal verslag van 1897, Bijlage A*, hlm.25; *Koloniaal verslag van 1902, Bijlage A*, hlm.29; *Koloniaal verslag van 1907, Bijlage A*, hlm.17.

Populasi kuda di wilayah Mojokerto mengalami penurunan dari tahun ke tahun. Pada tahun 1895, jumlah populasi kuda sebanyak 8.016 kuda⁵⁷. Sedangkan pada tahun 1900, jumlah kuda mengalami penurunan menjadi 5.775 ekor⁵⁸. Dan kemudian pada tahun 1905, jumlah kuda mencapai angka 3.900 ekor⁵⁹.

Penurunan angka populasi kuda disebabkan karena beralihnya penggunaan transportasi hewan ke trem/ kereta api. Kuda yang sebelumnya merupakan hewan yang menarik dokar mulai tersingkirkan dan digantikan oleh transportasi yang lebih efisien dalam segi waktu maupun biaya. Keberadaan dokar di masa lalu merupakan transportasi utama jarak jauh untuk pengangkutan manusia maupun barang dan setelah beroperasinya trem hanya menjadi transportasi yang melayani manusia ketika ke tempat tujuan yang tidak dapat dicapai oleh trem maupun kereta⁶⁰. Untuk jumlah kerbau mengalami penurunan dikarenakan sawah yang dibajak digantikan dengan semakin meluasnya areal penanaman tebu di Mojokerto guna memenuhi kebutuhan produksi gula oleh pabrik gula di Mojokerto (tabel 1). Sedangkan, untuk jumlah sapi mengalami naik turun, hal ini dikarenakan sapi masih dimanfaatkan petani sebagai hewan ternak dan sebagai angkutan gerobak.

⁵¹ *Modjokerto Stoomtram Maatchappij, "Twintigate Jaaverslag," 1916, hlm.17.*

⁵² *Modjokerto Stoomtram Maatchappij, "Negentiende Jaaverslag," 1915, hlm.21.*

⁵³ *Modjokerto Stoomtram Maatchappij, op. cit., 1916, hlm.17.*

⁵⁴ *Modjokerto Stoomtram Maatchappij, op. cit., 1915, hlm.21.*

⁵⁵ *Modjokerto Stoomtram Maatchappij, op. cit., 1916, hlm.17.*

⁵⁶ *Modjokerto Stoomtram Maatchappij, op. cit., 1915, hlm.21.*

⁵⁷ *Tweede Kamer de Staten-Generaal, op. cit., 1897, Bijlage A.*

⁵⁸ *Tweede Kamer de Staten-Generaal, op. cit., 1902, Bijlage A.*

⁵⁹ *Tweede Kamer de Staten-Generaal, "Koloniaal verslag," 1907, Bijlage A.*

⁶⁰ Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I* (Bandung: Angkasa, 1997), hlm.86.

Hadirnya transportasi trem di Mojokerto oleh perusahaan *Modjokerto Stoomtram Maatchappij* mengancam eksistensi transportasi dokar. Perusahaan melebarkan jalur eksploitasi pengoperasian trem dari tahun ke tahun hingga sepanjang 77,63 Km⁶¹ serta menambah lokomotif yang semula pada tahun 1899, hanya 10 kereta dengan 16 gerbong dan 65 gerobak⁶² berkembang menjadi 12 lokomotif, 16 gerbong, dan 92 gerobak pada tahun 1912⁶³.

Pengembangan perusahaan dari tahun ke tahun mempengaruhi bertambahnya pendapatan perusahaan. Pada tahun 1899, pendapatan bruto perusahaan mencapai f.83.893⁶⁴. Pada tahun 1904, pendapatan perusahaan naik mencapai f.130.305⁶⁵. Pada tahun 1907, pendapatan perusahaan mencapai f.189.617⁶⁶. Pada tahun 1911, pendapatan bruto perusahaan naik hingga mencapai f.246.983⁶⁷.

4. Pendapatan perusahaan *Modjokerto Stoomtram Maatchappij* tahun 1899-1911

Tahun	Pendapatan Bruto	Pendapatan Netto
1899	f.83.893	f.41.946
1900	f.113.834	f.2.487
1901	f.109.865	f.-427
1902	f.103.536	f.48
1903	f.108.027	f.21.259
1904	f.130.305	f.41.321
1905	f.138.684	f.51.197
1906	f.174.023	f.74.836
1907	f.189.617	f.86.387
1908	f.196.812	f.85.822
1909	f.211.244	f.93.585
1910	f.223.255	f.106.816
1911	f.246.983	f.129.564

Sumber : Koloniaal verslag van 1900, Bijlage U; Koloniaal verslag van 1901, Bijlage V; Koloniaal verslag van 1902, Bijlage T; Koloniaal verslag van 1903, Bijlage S; Koloniaal verslag van 1904, Bijlage T; Koloniaal verslag van 1905, Bijlage Q; Koloniaal verslag van 1906, Bijlage R; Koloniaal verslag van 1907, Bijlage U; Koloniaal verslag van 1908, Bijlage T; Koloniaal verslag van 1909, Bijlage TT; Koloniaal verslag van 1910, Bijlage TT. Koloniaal verslag van 1911, Bijlage TT; Koloniaal verslag van 1912, Bijlage VV.

Salah satu penyebab kenaikan pendapatan Perusahaan adalah dikarenakan naiknya penggunaan jasa angkutan barang dan angkutan jasa penumpang.

Penggunaan jasa pengangkutan barang perusahaan *Modjokerto stoomtram maatchappij* pada tahun 1899 mencapai 19.049 ton⁶⁸. pada tahun 1900, perusahaan mengalami peningkatan pengangkutan barang hingga mencapai 35.598 ton⁶⁹. Pada tahun 1904, pengangkutan barang mencapai 66.342 ton⁷⁰. Dan pada tahun 1909, pengangkutan barang mencapai 117.931 ton⁷¹.

5. Tabel jumlah pengangkutan barang tahun 1899-1930 (dalam ton)

Tahun	Jumlah angkut
1899	19.049
1900	35.598
1903	48.334
1904	66.342
1905	70.932
1908	110.449
1909	117.931
1910	147.664
1911	157.880
1913	168.205
1918	149.898
1924	156.444
1929	256.919
1930	197.330

Sumber : Koloniaal verslag van 1900, Bijlage U; Koloniaal verslag van 1901, Bijlage V; Koloniaal verslag van 1904, Bijlage T; Koloniaal verslag van 1905, Bijlage Q; Koloniaal verslag van 1906, Bijlage R; Koloniaal verslag van 1909, Bijlage TT; Koloniaal verslag van 1910, Bijlage TT. Koloniaal verslag van 1911, Bijlage TT; Koloniaal verslag van 1912, Bijlage VV; Koloniaal verslag van 1914, Bijlage WW; Koloniaal verslag van 1919, Bijlage GG; *Modjokerto Stoomtram Maatchappij*, Acht en Twintigste Jaaverslag, 1924, hlm.9; *Modjokerto Stoomtram Maatchappij*, Vier en Dertigste Jaaverslag, 1930, hlm.12

Kenaikan jumlah pengangkutan barang perusahaan *Modjokerto Stoomtram Maatchappij* disebabkan karena kenaikan produksi gula oleh pabrik gula di wilayah Mojokerto dan sekitarnya dari tahun ke tahun (Tabel 1) dan semakin meningkatnya produk gula yang diangkut oleh perusahaan *Modjokerto Stoomtram Maatchappij* dari tahun ke tahun. Selain itu juga, masyarakat yang menggunakan jasa pengangkutan barang semakin bertambah.

b. Bidang Sosial

Mobilitas penggunaan jasa trem angkutan penumpang juga mengalami peningkatan dari tahun ke

⁶¹ *Modjokerto Stoomtram Maatchappij*, op. cit., 1921, Bijlage 4.

⁶² Tweede Kamer de Staten-Generaal, op. cit., 1900, Bijlage U.

⁶³ Tweede Kamer de Staten-Generaal, "Koloniaal verslag," 1913, Bijlage VV.

⁶⁴ Tweede Kamer de Staten-Generaal, op. cit., 1900, Bijlage U.

⁶⁵ Tweede Kamer de Staten-Generaal, "Koloniaal verslag," 1905, Bijlage Q.

⁶⁶ Tweede Kamer de Staten-Generaal, op. cit., 1907, Bijlage T.

⁶⁷ Tweede Kamer de Staten-Generaal, "Koloniaal verslag," 1912, Bijlage VV.

⁶⁸ Tweede Kamer de Staten-Generaal, op. cit., 1900, Bijlage U.

⁶⁹ Tweede Kamer de Staten-Generaal, "Koloniaal verslag," 1901, Bijlage V.

⁷⁰ Tweede Kamer de Staten-Generaal, op. cit., 1905, Bijlage Q.

⁷¹ Tweede Kamer de Staten-Generaal, "Koloniaal verslag," 1910, Bijlage TT.

tahun. Pada awal beroperasi pada 1 november 1898 hingga akhir tahun, jumlah penumpang jasa trem *Modjokerto Stoomtram* hanya mencapai 56.300 penumpang⁷² dan melesit di tahun berikutnya mencapai 478.518 penumpang⁷³. Jumlah penumpang *Modjokerto Stoomtram* pada tahun 1905 berjumlah 545.276 penumpang⁷⁴ dan mengalami kenaikan jumlah penumpang sehinggalah pada tahun 1915 jumlah penumpang trem berjumlah 1.383.153 penumpang, kemudian mengalami kenaikan pada tahun 1916 berjumlah 1.394.610 penumpang⁷⁵, kemudian pada tahun 1920 jumlah penumpang yang menggunakan jasa angkut trem berjumlah 1.858.275 penumpang⁷⁶.

6. Tabel Jumlah Penumpang dari tahun 1905-1920.

Tahun	Jumlah penumpang
1898	56.300
1899	478.518
1905	545.276
1915	1.383.153
1916	1.394.610
1918	1.323.856
1919	1.526.267
1920	1.858.275

Sumber : Central Bureau voor de Statistiek, *Jaarcijfers voor het Koninkrijk der Nederlanden Kolonien 1898, 1900*, hlm.93; Central Bureau voor de Statistiek, *Jaarcijfers voor het Koninkrijk der Nederlanden Kolonien 1899, 1901*, hlm.93; Samarang Joana Stoomtram Maatchappij, *De Tramwegen Op Java*(M.M. Couve,1907),n.IV; Modjokerto Stoomtram Maatchappij, *Negentiende Jaaverslag*,1915,hlm.13; Modjokerto Stoomtram Maatchappij, *Twintigste Jaaverslag*,1916,hlm.10; Modjokerto Stoomtram Maatchappij, *Vijf en Twintigste Jaaverslag*,1921,hlm.12

Kenaikan penggunaan jasa angkutan penumpang trem disebabkan karena kenaikan jumlah penduduk di wilayah Mojokerto. Pada tahun 1845 yakni, 89.063 jiwa dan sedangkan pada tahun 1930, jumlah populasi penduduk naik hingga mencapai 393.997 jiwa⁷⁷. Tingginya kenaikan populasi di wilayah Mojokerto disebabkan karena banyaknya pabrik terutama pabrik

gula di wilayah Mojokerto. Banyaknya pabrik gula yang berdiri di wilayah Mojokerto tentu membutuhkan banyak pekerja untuk mengoperasikan mesin untuk memproduksi gula, maka secara otomatis membutuhkan banyak lowongan pekerjaan⁷⁸.

Dampak lain yang dirasakan dengan adanya trem yakni, beralihnya pekerjaan jasa transportasi tradisional ke pekerjaan lainnya seperti pekerbunan maupun industri seperti gula. Hal ini dibuktikan pada Tabel 3 yang mana semakin berkurangnya populasi hewan seperti kuda. Dan juga, dengan adanya trem, maka membuka lowongan pekerjaan yang berkaitan dengan trem di Mojokerto. Pembukaan lowongan pekerjaan terlihat di lowongan pekerjaan pada koran *De Locomotief* yang terbit pada tanggal 8 januari 1917, dalam iklan tersebut perusahaan *Modjokerto Stoomtram Maatchappij* membuka lowongan pekerjaan bagi siapapun juga untuk seorang masinis dengan gaji f.125 per bulan⁷⁹.

G. Dampak Krisis Malaise terhadap Perusahaan Trem Mojokerto

Krisis global pada tahun 1930 membuat perusahaan *Modjokerto Stoomtram Maatchappij* mengalami penurunan pendapatan baik pendapatan kotor maupun pendapatan bersih. Pada periode setelah tahun 1930 perusahaan ini mengalami penurunan pendapatan dari tahun ke tahun, hal ini disebabkan karena krisis dunia yang berdampak pada perekonomian Hindia Belanda khususnya wilayah Mojokerto dan sekitarnya. Sebagai contoh, perusahaan *Modjokerto Stoomtram* pada tahun 1929 berhasil mendapatkan pendapatan kotor sebesar f. 524.516,49⁸⁰, sedangkan pada tahun 1930 hanya mendapatkan pendapatan kotor sebesar f. 375.193,50⁸¹, dan terus menurun hingga pada tahun 1933, pendapatan kotor perusahaan *Modjokerto Stoomtram Maatchappij* hanya mencapai f. 103.536⁸².

7. Tabel jumlah pendapatan perusahaan Modjokerto Stoomtram Maatchappij tahun 1929-1933.

Tahun	Bruto	Biaya Eksploitasi	Netto
1929	f. 524.516	f. 224.643	f. 299.873

⁷² Centraal Bureau voor de Statistiek, "Jaarcijfers voor het Koninkrijk der Nederlanden Kolonien 1898," 1900, hlm.93.

⁷³ Centraal Bureau voor de Statistiek, "Jaarcijfers voor het Koninkrijk der Nederlanden Kolonien 1899," 1901, hlm.93.

⁷⁴ Samarang Joana Stoomtram Maatchappij, *op. cit.*, Bijlage IV.

⁷⁵ Modjokerto Stoomtram Maatchappij, *op. cit.*, 1915, hlm.10.

⁷⁶ Modjokerto Stoomtram Maatchappij, *op. cit.*, 1921, hlm.12.

⁷⁷ Departement van Landbouw, *Volkstelling 1930 : Preliminary Results Of The Census Of 1930 In The Netherland East-Indies Part 1* (Batavia: Landsdrukkerij, 1931), hlm.70.

⁷⁸ Nur Maulidani Al Zaujainis, "Buruh Pabrik Gempolkrep tahun 1920-1965" (Universitas Airlangga, 2016), hlm.26.

⁷⁹ *De Locomotief*, "Dagblad de locomotief," 8 Januari 1917.

⁸⁰ Modjokerto Stoomtram Maatchappij, *op. cit.*, 1930, hlm.13.

⁸¹ *Ibid.*

⁸² N.V. Soerabaiaasch Handelsblad en Drukkerijen, "Soerabaiaasch-Handelsblad," 12 Juni 1934.

1930	£. 375.193	£. 201.183	£. 174.010
1931	£. 310.839	£. 179.487	£. 131.352
1932	£. 216.812	£. 133.804	£. 83.008
1933	£. 103.536	£. 94.735	£. 8.801

Sumber : Modjokerto Stoomtram Maatchappij, Vier en Dertigste Jaaverslag, 1930, hlm.13; De Indische Mercuur, 14 september 1932, hlm.590; Soerabaiasch-Handelsblad, 12 juli 1933, hlm.552; Soerabaiasch-Handelsblad, 12 Juni 1934.

Penurunan pendapatan ini dikarenakan ada beberapa faktor. Pertama adalah persaingan perusahaan trem dengan autobus dalam pengangkutan barang dan penumpang. Persaingan ini berakibat pada penurunan pendapatan dari sektor penumpang pada tahun 1930 sebesar 33,9% dan penurunan pada sektor angkutan barang sebesar 28,9% dari tahun sebelumnya⁸³. Persaingan ini juga menyebabkan penurunan harga angkutan trem agar dapat bersaing dengan angkutan autobus⁸⁴. Kedua adalah penurunan tajam harga produk pertanian yang berdampak pada lapangan pekerjaan yang rendah mengakibatkan penurunan dalam pengangkutan penumpang⁸⁵. Ketiga adalah pengurangan lapangan pekerjaan dan penurunan upah pekerja⁸⁶.

Pada tanggal 15 januari 1933, Jalur trem arah bangsal ke Pohjejer dan jalur Pandaan menuju bangil dihentikan dan dialihkan ke pengangkutan jasa bus⁸⁷. Penghentian jalur tersebut sebagai imbas daripada krisis malaise yang membuat pendapatan perusahaan menurun drastis dan menghemat biaya eksploitasi perusahaan. Penghentian jalur juga disebabkan tidak beroperasinya pabrik gula yang juga terkena imbas dari krisis malaise. Dari tujuh pabrik yang dilewati jalur trem Modjokerto Stoomtram, hanya dua pabrik gula yang beroperasi⁸⁸. Selain itu, perusahaan juga menurunkan biaya penumpang dari sebelumnya 1 sen per kilometer menjadi 0,5 sen per kilometer⁸⁹. Penurunan biaya oleh perusahaan ditujukan untuk meningkatkan jumlah penumpang pada masa krisis sekaligus meningkatkan pendapatan pada sektor penumpang.

PENUTUP

1. Kesimpulan

Kemajuan teknologi pada masa revolusi industri mempengaruhi modernisasi dan industrialisasi di Hindia Belanda. Banyaknya pembukaan industrialisasi dan perkebunan di Hindia Belanda pada masa *Cultuurstelsel* oleh Belanda menimbulkan permasalahan tersendiri karena tidak dibarengi dengan transportasi yang optimal untuk pengangkutan hasil produksi ke pelabuhan.

Peralihan sistem tanam paksa ke Undang-undang Agraria memberikan peluang besar swasta dalam menanamkan modalnya di Hindia Belanda. Salah-satunya yakni, perusahaan Modjokerto Stoomtram Maatchappij yang beroperasi di wilayah Mojokerto dan sekitarnya. Modjokerto Stoomtram Maatchappij merupakan perusahaan jasa transportasi berupa trem yang menyediakan angkutan berupa manusia maupun barang. Hadirnya perusahaan transportasi trem di wilayah Mojokerto disebabkan karena kebutuhan akan transportasi yang lebih efisien untuk pengangkutan hasil produksi perkebunan ke pelabuhan kota di Surabaya.

Kehadiran transportasi trem di Mojokerto memberikan dampak yang cukup signifikan bagi perkembangan masyarakat dalam bidang ekonomi maupun sosial di Mojokerto. Kehadiran transportasi berupa trem membawa dampak cukup signifikan dalam produksi pabrik gula di wilayah Mojokerto. selain itu, mobilitas masyarakat semakin meningkat setelah hadirnya trem. Disisi lain, masyarakat yang bekerja sebagai jasa transportasi tradisional semakin tersingkirkan dari transportasi jarak jauh menjadi transportasi alternatif masyarakat. Dan juga, adanya trem di Mojokerto membuka lapangan pekerjaan yang berkaitan dengan perkeretaapian kepada pribumi. Pada tahun 1930, perusahaan Modjokerto Stoomtram Maatchappij terimbas krisis malaise yang membuat perusahaan menutup jalur trem dan menurunkan harga tiket penumpang.

2. Saran

Trem merupakan salah satu transportasi yang pernah digunakan di Indonesia. Meskipun di masa sekarang trem sudah tidak digunakan lagi dan kurang efisien dalam penggunaan transportasi umum karena banyaknya kendaraan bermotor di Indonesia. Tetapi, menghidupkan aset-aset trem dirasa perlu untuk kebutuhan dalam bidang pariwisata maupun edukasi sejarah untuk generasi kedepan. Dan juga perlindungan akan aset-aset trem juga merupakan hal yang wajib bagi pemerintah maupun masyarakat guna untuk menjadikan sebuah memori sejarah akan peninggalan masa lalu yang membentuk masa sekarang.

⁸³ Modjokerto Stoomtram Maatchappij, *op. cit.*, 1930, hlm.14-16.

⁸⁴ *Ibid.*, hlm.14.

⁸⁵ *Ibid.*, hlm.6.

⁸⁶ De Bussy, "De Indische Mercuur," 30 Agustus 1933, hlm.552.

⁸⁷ *Ibid.*

⁸⁸ De Bussy, "De Indische Mercuur," 14 September 1932, hlm.552.

⁸⁹ De Bussy, "De Indische Mercuur," 1 Agustus 1934, hlm.482.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip

- Modjokerto Stoomtram Maatchappij. "Negentiende Modjokerto Stoomtram Maatchappij. "Negentiende Jaaverslag," 1915.
- . "Twintigste Jaaverslag," 1916.
- . "Vijf en Twintigste Jaaverslag," 1921.
- . "Acht en Twintigste Jaaverslag," 1924.
- . "Vier en Dertigste Jaaverslag," 1930.
- Centraal Bureau voor de Statistiek. "Jaarcijfers voor het Koninkrijk der Nederlanden Kolonien 1898," 1900.
- . "Jaarcijfers voor het Koninkrijk der Nederlanden Kolonien 1899," 1901.
- Departement van Economische zaken. *Volkstelling 1930 Deel III*. Batavia: Landsdrukkerij, 1934.
- Departement van Gouvernementsbedrijven. *Verzameling van Concessievoorwaarden der Particuliere Spoorwagens en Tramwegen met Machinale Beweegkracht*. Weltevreden: Boekhandel Visser & Co., 1910.
- Departement van Landbouw. *Volkstelling 1930: Preliminary Results Of The Census Of 1930 In The Netherland East-Indies Part 1*. Batavia: Landsdrukkerij, 1931.
- Tweede Kamer de Staten-Generaal. "Koloniaal verslag," 1895.
- . "Koloniaal verslag," 1896.
- . "Koloniaal verslag," 1897.
- . "Koloniaal verslag," 1899.
- . "Koloniaal verslag," 1900.
- . "Koloniaal verslag," 1901.
- . "Koloniaal verslag," 1902.
- . "Koloniaal verslag," 1903.
- . "Koloniaal verslag," 1904.
- . "Koloniaal verslag," 1905.
- . "Koloniaal verslag," 1906.
- . "Koloniaal verslag," 1907.
- . "Koloniaal verslag," 1908.
- . "Koloniaal verslag," 1909.
- . "Koloniaal verslag," 1910.
- . "Koloniaal verslag," 1911.
- . "Koloniaal verslag," 1912.
- . "Koloniaal verslag," 1913.
- . "Koloniaal verslag," 1914.
- . "Koloniaal verslag," 1919.

Surat Kabar

- De Indische Mercur. 14 September 1932.
- . 30 Agustus 1933.
- . 1 Agustus 1934.
- De Locomotief. 8 Januari 1917.
- . 28 Oktober 1896.
- Soerabaiasch-Handelsblad. 12 Juli 1933.
- . 12 Juni 1934.

Jurnal

- Fitroh, Nurudin. "Peranan Kereta Api di Jawa Timur

dalam Pengangkutan Hasil Perkebunan Ke Surabaya tahun 1878-1930" 3, no. 3 (2015): 487–94.

- Zaujainis, Nur Maulidani Al. "Buruh Pabrik Gula Gempolkrep tahun 1920-1965." *Verleden : Jurnal Kesejarahan* 9, no. 2 (2016).

Skripsi

- Rifusua, Agus Imam. "Analisis Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Busway di DKI Jakarta tahun 2004-2008." Universitas Indonesia, 2010.
- Sa'i, Muhammad. "Jaringan Transportasi Trem Uap di Surabaya 1888-1910." Universitas Airlangga, 2005.
- Sulistiyawan, Andrik. "Jaringan Transportasi dan Operasionalisasi Trem OJS di Karesidenan Surabaya 1889-1930." Universitas Airlangga, 2012.
- Zaujainis, Nur Maulidani Al. "Buruh Pabrik Gempolkrep tahun 1920-1965." Universitas Airlangga, 2016.

Buku

- Bleeker, Pieter. "Fragmenten Eeener Reis Over Java : Reis langs de Noordkust van Midden-Java." *Tijdschrift Nederlandsch Indie* 12, no. 1 (1850).
- Samarang Joana Stoomtram Maatchappij. *De Tramwegen Op Java*. M.M COUVE, 1907.
- Dwiatmoko, Hermanto. *Peran Transportasi Perkeretaapian dalam Pembangunan Nasional melalui Analisis Input Output*. Jakarta: Kencana Prenamedia, 2018.
- Kasdi, Amminudin. *Memahami Sejarah*. Surabaya: Unesa Press, 2011.
- Marwati Djoened Poesponegoro dan Nugroho Notosusanto. *Sejarah Nasional Indonesia IV*. Jakarta: Balai Pustaka, 1992.
- Mubyarto. *Gula : Kajian Sosial-Ekonomi*. Yogyakarta: Aditya Media, 1991.
- Raap, Oliver Johannes. *Sepoer Oeap di Djawa Tempo Doeloe*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2017.
- Reitsma, S.A. *Indische Spoorweg-Politiek VI*. Weltevreden: Albrecht & Co, 1920.
- . *Korte de Geschiedenis der Nederlandsch-Indhische Spoor en Tramwegen*. Weltevreden: G. Kolff, 1928.
- Sztompka, Piotr. *Sosiologi Perubahan Sosial*. Jakarta: Prenada Media, 2004.
- Tim Telaga Bakti Nusantara. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*. Bandung: Angkasa, 1997.

Internet

- BAPPEDA. "Draft Akhir Buku Potensi Daerah Kab/Kota," 2013.
<http://bappeda.jatimprov.go.id/bappeda/wp-content/uploads/potensi-kab-kota-2013/kab-mojokerto-2013.pdf>.
- "Het cultuurstelsel in Nederlands-Indië (vanaf 1830)." Diakses 1 Desember 2020.
<https://historiek.net/cultuurstelsel-nederlands-indie-gevolgen-kritiek/74608/>.
- "Mil, Kilometer, dan Pal." Diakses 1 Desember 2020.

<https://copiikhan.wordpress.com/2010/06/19/mil-kilometer-dan-pal/>

“Jejak Pabrik Gula di Mojokerto, Belasan Lenyap, Tersisa Gempolkrep.” Diakses 1 Desember 2020.

<https://radarmojokerto.jawapos.com/read/2019/03/14/125059/jejak-pabrik-gula-di-mojokerto-belasan-lenyap-tersisa-gempolkrep>.

