

PERKEMBANGAN TRANSPORTASI DARAT (BUS) DI PROBOLINGGO TAHUN 1933-1956

Iqbal Hastri Firmandani

Jurusan Pendidikan Sejarah
Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya
Email: iqbalfirmandani@mhs.unesa.ac.id

Agus Trilaksana

S-1 Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya
Email: agustrilaksana@unesa.ac.id

Abstrak

Sistem transportasi merupakan elemen dasar infrastruktur yang berpengaruh pada pola pengembangan perkotaan. Studi mengenai sistem transportasi juga dapat menggambarkan kondisi modernisasi seiring dengan perkembangannya. Penelitian ini menggunakan rumusan masalah bagaimana perkembangan transportasi darat (bus) di Probolinggo dalam kurun tahun 1933-1956? Penelitian ini memiliki tujuan untuk mengetahui perkembangan transportasi darat (bus) di Probolinggo, serta pengaruhnya terhadap perkembangan ekonomi dan sosial di Probolinggo. Metode penelitian yang digunakan oleh penulis adalah penelitian sejarah, dengan menguji dan menganalisis, serta merekonstruksi temuan sejarah dan catatan di masa lalu. Metode penelitian sejarah ini meliputi heuristik, kritik, interpretasi dan historiografi. Kondisi gementee Probolinggo, dari sisi ekonomi cukup potensial, karena Probolinggo merupakan daerah perkebunan yang subur dan memiliki pelabuhan yang melayani pelayaran ke beberapa daerah di sekitarnya. Seiring dengan berjalannya waktu, perkembangan ekonomi di gementee Probolinggo berkembang karena semakin meluasnya sistem ekspor hasil perkebunan. Hal ini pun dibersamai dengan berkembangnya sistem transportasi darat, sehingga proses perdagangan dapat berlangsung dengan maksimal. Perkembangan alat transportasi semakin meningkat, khususnya bus. Alat transportasi bus berkembang, seiring dengan adanya mobilitas massa yang bertambah, dengan berubahnya gaya hidup masyarakat yang merupakan imbas dari bertumbuhnya ekonomi masa itu. Perluasan trayek bus pun terjadi seiring dengan perkembangan ekonomi dan sosial yang mempengaruhi mobilitas massa secara signifikan.

Kata Kunci : Bus, Probolinggo, transportasi darat, trayek

Abstract

The transportation system is a basic element of infrastructure that influences the pattern of urban development. The study of the transportation system can describe the conditions of modernization along with its development. This study used a research question about the development of transportation (bus) in Probolinggo since 1933-1956? This study aims to determine the development of transportation (bus) in Probolinggo, as well as its effect on economic and social development in Probolinggo. The research method used by the author was historical research, by testing and analyzing, as well as reconstructing historical findings and records in the past. This historical research method included heuristics, criticism, interpretation and historiography. The condition of Probolinggo gementee, from an economic point of view, is quite potential, because Probolinggo is a fertile plantation area and has a port that serves shipping to several surrounding areas. Over time, the economic development in gementee Probolinggo grew due to the expansion of the export system for plantation products. This is also accompanied by the development of the land transportation system, so that the trade process can take place optimally. The development of transportation increases, especially buses. The means of bus transportation developed, along with the increasing mass mobility, with changes in people's lifestyles which were the impact of the growing economy at that time. The expansion of bus routes also occurred along with economic and social developments that significantly affected mass mobility.

Keywords: Bus, Probolinggo, Route, Transportation

PENDAHULUAN

Studi mengenai perkembangan transportasi dan jalan raya sangat berguna untuk mendeskripsikan proses modernisasi dari kota kolonial. Lebih dari di Eropa, variasi dari kendaraan bermotor yang muncul di kota-kota kolonial merefleksikan perbedaan status sosial dan pendapatan penduduk diluar perbedaan kelompok suku dan kelas sosial. Jalan raya modern dengan regulasi lalu lintas dan kendaraan bermotornya mengenalkan masyarakat untuk menggunakan jalan dengan cara modern pula.

Transportasi darat sendiri lahir dari dampak adanya revolusi industri yang melanda di Eropa. Semangat industrialisasi ini kemudian dibawa para insiyur-insiyur Eropa ke tanah jajahan, salah satunya ke Hindia Belanda. Imbas dari proses transfer teknologi tersebut membuat banyak aspek kehidupan di Hindia Belanda mulai menggunakan mesin, tak terkecuali sistem transportasi. Transportasi menjadi salah satu sistem komponen kebudayaan yang tidak bisa ditinggalkan manusia. Dari adanya sistem transportasi maka alur kehidupan seperti perdagangan, dan perpindahan penduduk semakin cepat.

Sistem transportasi merupakan elemen dasar infrastruktur yang berpengaruh pada pola pengembangan perkotaan. Pengembangan transportasi dan tata guna lahan memainkan peranan penting dalam kebijakan dan program pemerintah. Transportasi mencakup berbagai bidang yang cukup luas, karena hampir seluruh aspek kehidupan manusia tidak terlepas dari pengangkutan (transportasi).

Pengangkutan memberikan jasanya kepada masyarakat yang disebut jasa angkutan. Sebagaimana sifat jasa-jasa lainnya, jasa angkutan merupakan hasil perusahaan angkutan yang menyediakan beragam jenisnya sesuai dengan banyaknya jenis angkutan, baik itu jenis angkutan darat, perairan maupun udara.¹

Proses pengangkutan menurut Nasution merupakan gerakan dari tempat asal, darimana kegiatan angkutan dimulai, ke tempat tujuan, kemana kegiatan pengangkutan diakhiri. Dalam hubungan tersebut bahwa unsur-unsur pengangkutan meliputi atas: ada muatan yang diangkut, tersedia kendaraan sebagai alat angkutnya, ada jalanan yang dapat dilalui, ada terminal asal dan terminal tujuan dan sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut.² Sejalan dengan fungsi transportasi yakni untuk mengangkut penumpang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain, kebutuhan akan transportasi tergantung pada kegunaan setiap individu. Pada kenyataannya hubungan antara tingkatan ekonomi dengan kebutuhan menyeluruh akan transportasi. Jika aktivitas ekonomi meningkat maka kebutuhan akan transportasi juga meningkat.

Selain faktor dari industrialisasi yang disebutkan sebelumnya, kebijakan dari Gubernur Jenderal Herman Willem Daendels (1808-1811) memiliki peranan penting

dalam awal perkembangan jalan raya dan transportasi Hindia Belanda. Daendels diberikan tugas untuk mempertahankan wilayah jajahan dari serangan Inggris, khususnya wilayah Jawa. Sebagai bentuk pertahanan, Daendels membuat benteng alami yang disebut *Grote Poestweg* (jalan raya pos).³ Jalur ini membentang sejauh 1000 km dari kota Anyer hingga Panarukan. Pembuatan jalan raya pos difokuskan di wilayah pantai utara Jawa untuk persiapan menghadang serangan Inggris yang berhasil menduduki daratan Malaka. Jalan raya pos ini juga berfungsi sebagai jalur distribusi bantuan militer, pasokan pangan dan komunikasi (pos). Lambat laun jalan raya pos tersebut kemudian digunakan sebagai jalan utama untuk menjual hasil kebun kolonial.

Wilayah kota kolonial di sepanjang pesisir pantai utara Jawa berkembang cukup baik dari adanya kemajuan jalan raya pos, tak terkecuali Probolinggo. Probolinggo merupakan kawasan subur yang terletak di muara sungai Banger. Pada masa pemerintahan Daendels, kawasan muara Banger dijual kepada seorang partikelir tanah Tionghoa bernama Kapiten Han Tik Ko.⁴ Harga untuk menebus wilayah ini sebesar 1.000.000 ringgit (*rijksdaalders*).⁵ Namun pada tahun 1814 kekuasaan Han Tik Ko hancur akibat pemberontakan dan dia terbunuh dalam peristiwa tersebut. Setelah itu wilayah Probolinggo diambil kembali oleh Belanda hingga tahun 1940-an.

Pada tahun 1855, Probolinggo menjadi ibukota *afdeling* yang masuk dalam Karesidanan Pasuruan. Pada tahun 1918 setelah diusulkannya undang-undang desentralisasi, Probolinggo menjadistatus *gemeente* (kotamadya). Status ini semakin menegaskan Probolinggo sebagai salah satu kawasan yang penting bagi pemerintah kolonial. Hal ini disebabkan akan kondisi alam Probolinggo yang cukup subur dan laut yang mendukung untuk perdagangan. Probolinggo mempunyai daerah *hinterland*⁶ yang subur sebagai salah satu penghasil komoditi perkebunan yang cukup besar di Jawa. Hal ini membawa dampak langsung pada kotanya. Jalan-jalan dirancang untuk mendukung ekspor hasil perkebunan ke Eropa melalui pelabuhannya. Transportasi angkutan umum Probolinggo sangat mempengaruhi sendi kehidupan masyarakat baik dari sosial dan ekonomi. Pengangkutan yang dilakukan sebagai bentuk mobilisasi barang-barang kebutuhan kebun dan industri, serta urbanisasi penduduk yang menggunakan angkutan umum.

³ Peter J. M. Nas, Pratiwo, *Java and De Grootte Postweg, La Grande Route, the Great Mail Road, Jalan Raya Pos*, KITLV, Vol. 158, No. 4, hlm. 707-725.

⁴ Penggantiannamadari Banger ke Probolinggo adalah Bupati Tumenggung Jayanegara pada tahu 1768 dalam Hageman, Oosterlijk Java en Madoera, II. MS. 118, prgf 72.

⁵ Han Tik Ko kemudia dikenal dengan sebutan Babah Tumenggung Probolinggo. (Rapport van de Landschappen Besoeki en Panaroekan 1813, MS AN no. 6d hlm. 7-8)

⁶ *Hinterland* merupakan sebuah daerah pedalaman atau daerah penyokong serta penyuplai kebutuhan lihat dalam Purnawan Basundoro, *Pengantar Sejarah Kota*, Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2012, hlm. 96.

¹ Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transporrtasi Karakteristik, Teori dan Kebijakan*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003, hlm. 20-21.

² M. N. Nasution, *Manajemen Transportasi*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 2004, hlm. 15.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian sejarah, yakni proses menguji dan menganalisis serta merekonstruksi secara kritis catatan dan penemuan sejarah yang terjadi dimasa lalu.⁷Metode penelitian sejarah meliputi heuristik, kritik, interpretasi dan historiografi. Setelah topik ditentukan, langkah berikutnya adalah dengan menelusuri keberadaan data dan sumber yang menjadi bahan utama untuk menulis sejarah.⁸Sumber sejarah dapat dikategorikan menjadi dua, yakni primer dan sekunder. Sumber primer tidak lain ialah sumber asli yang menjadi bukti sejarah selama rentang waktu setidaknya sezaman. Temuan sumber primer berupa arsip dan artikel. Sumber tersebut akan didukung oleh sumber lainnya yang disebut sumber sekunder. Sumber sekunder biasanya berupa buku, jurnal, artikel ataupun penelitian terdahulu. Penelusuran sumber primer tertulis dilakukan melalui Perpustakaan Daerah Jawa Timur, Perpustakaan Medayu Agung Surabaya, Perpustakaan Nasional serta Arsip Nasional Jakarta. Dari beberapa penelusuran ditemukan sumber-sumber berupa lembaran negara (*Staatsblad*) yang didapatkan dari Badan Arsip Jatim dan juga berita-berita dari koran kolonial yang ditelusuri melalui situs penyedia arsip digital *delpher.nl*. Selain itu, sumber primer versi digital bisa dibaca dan diunduh dari situs penyimpanan arsip seperti *digitalcollection.kitlv.nl*, serta website resmi milik ANRI yaitu *anri.go.id*. Mayoritas sumber-sumber primer yang didapatkan berupa artikel dalam surat kabar berbahasa Belanda.

Tahap berikutnya yaitu kritik sumber yang digunakan sebagai uji kebenaran atas sumber yang berhasil ditemukan. Ada dua cara yang bisa dilakukan ketika melalui proses ini antara lain kritik eksternal (autentitas) dan kritik internal (kredibilitas). Autentitas bertujuan mengetahui apakah sumber data yang terkumpul masuk dalam kategori asli, atau tidak. Kritik eksternal berkaitan dengan kondisi fisik seperti bahan pembuatan (kayu, jenis kertas, tinta, kaimat, huruf). Lain halnya dengan sumber dari internet yang mendominasi, kritik eksternal sangat penting berkaitan dengan siapa lembaga penyedia arsip digitalisasi itu.⁹Langkah berikutnya yakni interpretasi, dimana proses ini merupakan penafsiran sumber atau fakta secara obyektif. Hasil yang didapatkan dari tahapan interpretasi adalah rangkaian fakta sejarah yang tersusun secara sistematis dan kronologis. Historiografi, merupakan tahapan akhir dalam sebuah penelitian sejarah. Dalam tahapan ini menghasilkan suatu tulisan/penyajian yang. Aspek penyajian data historis yang telah dianalisis-sintesis dengan kronologis menunjukkan bahwa karakteristik penelitian sejarah adalah diakronis bukan sinkronis yang artinya menekankan pada perhatian perubahan yang berjalan diatas bentang waktu bukan ruang.¹⁰

⁷Louis Gottschalk, *MengertiSejarah*, Jakarta: UI Press,1986, hlm. 32

⁸Kuntowijoyo, *PengantarIlmuSejarah*, Yogyakarta: Tiara Wacana, 2013, hlm. 69-81.

⁹Kuntowijoyo, *ibid*.

¹⁰Kuntowijoyo, *ibid*.

PEMBAHASAN

A. Kondisi Gementee Probolinggo

Salah satu kebijakan dari pemerintah kolonial untuk memajukan wilayah di daerah adalah dengan mengeluarkan Undang-Undang *Decentralisatie Wetgeving* pada tahun 1903.¹¹ Undang-undang ini sering dikenal sebagai undang-undang desentralisasi lama dalam masa kolonial Hindia Belanda.¹² Secara tata hukum negara, adanya undang-undang ini menambahkan isi pada *Regering Reglement* tahun 1854. Pasal-pasal baru yang ditambahkan yakni pasal 68a, pasal 68b, pasal 68c yang mana memuat materi mengenai pembentukan daerah baru. Daerah baru tersebut pada nantinya akan memiliki tata kelola keuangan sendiri untuk membiayai kebutuhan daerahnya, sebagai *gewest, plaats*, atau *gemeente*.¹³Pada periode 1918, Jawa sendiri sudah terbentuk 18 wilayah gemeente, salah satunya Probolinggo.

Probolinggo menjadi pemerintahan gementee dikarenakan posisi geografisnya yang cukup strategis, memiliki daerah bukit dan pelabuhan. Dalam faktanya, status gementee tidak diberikan begitu saja. Meskipun tampaknya ketetapan gemeente bagi Probolinggo terkesan bernuansa politis yang berpihak pada kepentingan orang kulit putih pada masa itu, namun sebenarnya dari sisi persyaratan berdirinya sebuah gemeente, Probolinggo dipandang sudah memenuhi syarat. Probolinggo yang memiliki daerah *hinterland* yang subur mendukung aspek pemberian status menjadi sebuah kota gementee. Kawasan yang subur ini mendukung untuk ditanamnya tebu dengan kualitas panen yang cukup melimpah. Pabrik-pabrik gula juga dibangun sebagai upaya untuk mendukung proses pengolahan tebu menjadi gula yang nantinya akan diekspor ke berbagai wilayah Hindia Belanda, bahkan hingga Eropa.¹⁴

Pabrik gula tersebut menyerap tenaga kerja yang cukup banyak untuk mengoperasikan mesin-mesin produksi. Beberapa diantaranya terdiri dari golongan Eropa yang ditempatkan sebagai kepala pabrik, administratur, juru hitung, dan mandor. Sedangkan golongan pribumi diperkejakan sebagai kuli angkut, buruh mesin, dan kuli tanam. Tidak sedikit kaum pribumi yang pada akhirnya bekerja untuk menjadi kuli tanam dikarenakan tidak adanya pemilihan atas lahan pribadi.

Sebagai sarana pendukung aktifitas masyarakat di Probolinggo, juga dibangun sarana pendidikan bagi kaum Eropa dan elit pribumi. Selain itu, bank kolonial (*Javasche Bank*) berdiri untuk menjamin kas pemerintahan, kas pabrik, dan kredit pembiayaan para pengusaha.¹⁵Apabila dicermati memang Probolinggo

¹¹Undang-Undang ini lebih tepatnya untuk mempercepat pendapatan kas pemerintah kolonial. Jan Luiten van Zanden, *Ekonomi Indonesia 1800-2010*, Jakarta: Kompas Gramedia Pustaka, 2012, hlm. 27.

¹²Khairul Muluk, 2005, *Desentralisasi dan Pemerintahan Daerah*, Malang:Bayumedia Publishin, hlm.130.

¹³The Liang Gie, 1993, *Pertumbuhan Pemerintahan Daerah di Negara Republik Indonesia*, Yogyakarta:Liberty, hlm.15.

¹⁴Ruli Muji Astutik, *Gemeente Probolinggo 1918-1926*, Jurnal Avatara, Vol 1 No. 3, Oktober 2013.

¹⁵Jan Luiten van Zanden, *op.cit.*, hlm. 145.

sudah memenuhi syarat untuk menjadi sebuah *gemeente* dan telah mampu mengurus daerahnya sendiri. Ada berbagai keistimewaan dari suatu daerah untuk ditetapkan menjadi sebuah *gemeente*. Seperti halnya daerah-daerah lain di Hindia Belanda, Probolinggo akan ditetapkan menjadi sebuah kotapraja jika telah memenuhi beberapa syarat seperti keuangan, penduduk dan keadaan setempat. Semua syarat tersebut dapat dilihat dari beberapa potensi yang dimiliki oleh Probolinggo.

Potensi ekonomi *gementee* Probolinggo juga didukung dari ramainya kegiatan pelayaran di pelabuhan. Pelabuhan Probolinggo memegang peranan penting dalam mendukung perekonomian di wilayah Jawa Timur. Selama kurun waktu 1921-1927 saja, wilayah ini berhasil mengimpor barang sejumlah 23.000 ton muatan.¹⁶ Jauh meninggalkan Pasuruan, Panarukan, ataupun Banyuwangi yang tidak lebih dari 14.000 ton muatan yang didatangkan. Hal ini dikarenakan jumlah penduduk Probolinggo yang cukup padat sehingga membutuhkan suplai kebutuhan tambahan untuk para penduduknya. Dari segi ekspor barang pun, tercatat sekitar 250.000 ton barang telah berlayar dari Pelabuhan Probolinggo. Potensi ekspor impor barang ini memicu pertumbuhan ekonomi di kawasan ini. Pesatnya arus perdagangan yang terjadi di Pelabuhan Probolinggo membuat pelabuhan ini dijadikan sebagai pintu keluar masuk bagi komoditas perdagangan Belanda.¹⁷ Kondisi ini didukung dari dibangunnya infrastruktur trem dan kereta yang menuju ke wilayah pelabuhan. Jalur-jalur transportasi darat juga mulai diaspal dan diperlebar untuk mempercepat akses pengangkutan barang.

B. Transportasi Darat di Probolinggo

Berkendara melalui jalanan di Probolinggo yang ramai saat ini, atau berjalan di sepanjang trotoar di tengah bisingnya deru kendaraan motor dan mobil, sulit dibayangkan bahwa pada suatu waktu orang-orang yang berjalan kaki atau naik kereta kudalah yang memiliki peranan untuk menentukan kecepatan tersebut. Bentuk transportasi perkotaan yang lebih cepat, seperti kereta kuda, trem listrik, mobil, dan sepeda, memberikan banyak efek dan kemajuan pada hampir keseluruhan sistem transportasi di kota. Jalanan harus disesuaikan untuk mengakomodasi transportasi darat yang lebih cepat misalnya, jalur lalu lintas yang lebih lebar, permukaan yang diperkeras, dan, jika mungkin, tikungan yang melengkung, bukan belokan sudut yang tiba-tiba. Kadang-kadang pohon ditebang untuk memberikan ruang lebih bagi jalan atau tempat parkir yang lebih lebar. Sarana transportasi yang lebih baik dapat memungkinkan orang kaya untuk tinggal di pinggiran kota, yang mengarah pada adanya perubahan besar dalam sistem juga tata ruang kota itu sendiri.

Perkembangan transportasi di Nusantara sudah dimulai dari transportasi air. Bangsa Belanda yang datang

kemudian mempengaruhi perkembangan transportasi. Perkembangan tersebut ditandai dengan meningkatnya kebutuhan sarana transportasi ketika pihak swasta masuk dan membangun pusat-pusat perkebunan.

Probolinggo sampai abad ke-19 digambarkan sebagai kawasan perkebunan yang cukup ramai. Meskipun demikian, daya saing kota ini masih kalah dibandingkan dengan kota pelabuhan lain seperti Surabaya.¹⁸ Adanya berbagai sumber daya alam yang dihasilkan Probolinggo dan sekitarnya saat itu membuat perekonomian Probolinggo terus berkembang. Banyaknya pedagang yang singgah menjadikan kota Probolinggo sebagai kota transit para pedagang yang akan menuju ke daerah lain.

Sebelumnya, pengangkutan barang di bagian pedalaman menggunakan jalur transportasi melalui sungai-sungai besar. Namun, seiring dengan pembabatan lahan lambat laun sungai-sungai besar mulai mengalami pendangkalan. Meski tidak serta merta mematikan penggunaan sungai sebagai jalur transportasi, pemerintah tetap berupaya untuk mencari solusi lain untuk membuat transportasi yang lebih efisien.

Kebutuhan transportasi kemudian lebih meningkat kembali ketika komoditas ekspor mulai banyak ditanam di daerah pedalaman yang cukup subur. Naiknya permintaan terhadap komoditas seperti gula membuat pemerintah Hindia Belanda harus menambah infrastruktur untuk mendukung perdagangan. Pemerintah kemudian berupaya membuka jalur-jalur baru untuk memudahkan proses distribusi komoditas perkebunan.¹⁹

Dalam penjelasan sejarawan Schrieke, pada abad ke-19 hampir di seluruh wilayah di Jawa –tak tekecuali Probolinggo– sudah memiliki jalan darat yang menghubungkan satu desa ke desa lainnya.²⁰ Hingga pada abad ini, jaringan jalan dari dan menuju ke wilayah Probolinggo sudah ada. Salah satu buktinya tersedianya jalur darat yang melintasi wilayah Probolinggo yakni adanya jalan raya pos. Jalur ini berupa jalanan tanah yang dipadatkan dengan batu cadas sebagai bahan fondasi untuk jalannya. Di samping kanan kiri jalan tumbuh pohon asam sebagai penanda jalan dan untuk tempat istirahat sejenak.²¹

Probolinggo dalam kurun periode yang sama (abad ke-19) alat transportasi darat yang ada merupakan alat transportasi manual atau tradisional yang tidak menggunakan tenaga mesin, melainkan masih ditarik oleh hewan seperti kuda, lembu, ataupun manusia. Barang-barang dagangan maupun barang lain yang diangkut dari desa menuju ke pasar pinggiran kota menggunakan beragam alat transportasi tradisional. Terkadang para pedagang mengangkut barang dagangannya dengan menempatkan keranjang yang ditempatkan di atas punggung kuda ataupun lembu. Jumlah barang yang

¹⁸Ruli Muji Astutik, *Gemeente Probolinggo 1918-1926*, *Jurnal Avatara*, Vol 1 No. 3, Oktober 2013.

¹⁹Peter H. W. Sitsen, *Industrial Development in Nederlands Indie*, Batavia: The Institute of Pacific Reations, 1994.

²⁰B. Schrieke, *Indonesian Sociological Studies*, Part Two, The Hague and Bandung: W. Van Hoeve Ltd., 1957, hlm. 111-112.

²¹Purnawan Basundoro, *Arkeologi Transportasi*, Surabaya: Airlangga University Press, 2019, hlm. 155.

¹⁶*Statistisch jaaroverzicht van Nederland-Indie (kolonien) jaargang 1926*, hlm. 242 dan *Verslag 1 van de kleine havens in Nederland Indie over het jaar 1923*

¹⁷*Staatsblad van Nederlandsch Indie* tahun 1920 no 424.

mampu terangkut pun masih dalam jumlah terbatas. Di sisi lain masyarakat memanfaatkan kuda sebagai tunggangan untuk perjalanan jauh. Para pejabat pemerintah menggunakan kuda sebagai alat transportasi utama untuk berpergian.²²

Para pedagang tidak jarang membawa barang dagangan sendiri -yang jumlahnya sedikit- dengan cara dipikul oleh pemiliknya atau ditaruh di atas kepala. Kebiasaan seperti ini biasanya dikerjakan oleh laki-laki. Sementara kaum perempuan biasanya lebih suka membawa barang dagangan dengan cara menaruhnya di punggung (digendong). Kebiasaan-kebiasaan menggendong, atau menyunggi barang di atas kepala biasanya ditemukan di pelosok-pelosok desa yang jalanan di tempat tersebut belum memadai untuk dilewati gerobak atau kendaraan tradisional lain. Kondisi geografis yang naik turun dan berbukit-bukit menyulitkan pengguna untuk alat angkut yang ditarik hewan.

Alat transportasi darat yang ditarik oleh lembu dan dokar yang ditarik kuda biasanya digunakan untuk mengangkut barang dalam jumlah yang cukup banyak. Jalur tertentu dapat menggunakan alat transportasi tersebut terutama jalur jalan landai atau rata, seperti jalur di wilayah pesisir dan jalur *hereenstraat*. Sampai pada tahun 1800-an, alat transportasi yang menggunakan tenaga binatang di daerah Probolinggo masih tergolong banyak jumlahnya. Jumlahnya antara lain sebanyak 550 gerobak ditarik dengan kerbau, 2.013 gerobak ditarik menggunakan lembu, dan sebanyak 1.239 delman ditarik oleh binatang kuda. Dari abad ke-19 hingga abad ke-20 alat transportasi meliputi pedati, gerobak, dan delman atau dokar masih sangat lazim dipergunakan. Alat-alat transportasi tersebut pun banyak digunakan pula di daerah-daerah di luar kota besar, seperti Probolinggo. Alat-alat transportasi tersebut, bukansekadar digunakan oleh masyarakat sebagai pengangkut hasil-hasil tani atau pekerjaan lain, tetapi juga digunakan untuk bepergian oleh penumpangnya, terutama untuk perjalanan yang tidak membutuhkan banyak barang atau dalam jangkauan wilayah yang cukup terbatas.²³ Menurut G. H. Von Faber, dokar atau delman adalah kereta kecil tanpa bangku yang dapat digunakan untuk tempat duduk, sehingga penumpang yang masuk harus melewati bagian depan keretanya dengan merangkak untuk selanjutnya duduk atau bisa juga tiduran di dalam dokar.²⁴

Revolusi industri yang terjadi di Eropa memicu penemuan-penemuan baru yang memancing pergeseran teknologi, salah satunya mesin. Masuknya mobil di *gemeente* Probolinggo diperkirakan sejak abad ke 19 dimana mobil pertama dimiliki oleh kepala pabrik gula.²⁵ Mobil menjadi simbol modernisasi pada masa itu sebab transportasi tersebut telah menggunakan teknologi yang maju dibandingkan dengan kendaraan yang ditarik oleh

hewan ataupun manusia. Mobil juga difungsikan untuk dipakai pejabat pemerintah kolonial yang khusus menangani dan mengawasi perkebunan.

Dengan masuknya modal swasta ke Hindia Belanda pada tahun 1870 ditandai dengan diberlakukannya Undang-Undang Agraria. Undang-Undang ini selanjutnya dapat meningkatkan hasil produksi perkebunan beserta dengan turunannya di beberapa daerah. Dengan adanya hal tersebut, maka, para pekerja membutuhkan lebih banyak dan berbagai alat transportasi atau pengangkut yang dapat membawa barang-barang hasil produksi tersebut ke pelabuhan dengan cepat dan aman, sehingga selanjutnya dapat diteruskan ke pasaran impor. Barang-barang hasil produksi dengan kualitas impor tersebut, khususnya berbagai barang hasil produksi dari industri di Eropa, juga tentunya perlu didistribusikan kepada para agen dan konsumen di berbagai daerah, bahkan juga di pedalaman.

Selama masa-masa awal dioperasikannya kendaraan bermotor untuk angkutan umum, dampaknya belum begitu terasa terhadap keberadaan alat angkutan tradisional karena jumlah kendaraan bermotor yang beroperasi di daerah Probolinggo belum begitu banyak. Alat angkutan tradisional masih mendominasi jalanan, sedangkan alat angkut modern dengan mesin (bus) belum banyak bermunculan.

Perkembangan Transportasi Bus di Probolinggo 1933-1956

Munculnya potensi mengenai kebutuhan transportasi masyarakat, membuat salah seorang pengusaha pribumi yang tinggal di Probolinggo untuk mengembangkan usaha transportasi. Perusahaan ini dimiliki oleh seorang bernama Ali Karman yang didirikan sejak tahun 1933.²⁶ Awalnya, Ali Karman mengawali usaha dari sebuah bengkel yang melayani perbaikan mesin motor. Setelah cukup modal, beberapa mobil bekas dibeli sebagai awal untuk membuka layanan mobil pengangkut barang dan manusia. Mobil tersebut digunakan untuk mengantar penumpang dan barang ke sekitar wilayah Probolinggo. Pada masa ini juga, mobil juga merupakan barang mewah sehingga hanya sedikit orang yang mampu menyewa jasa layanan angkut tersebut. Umumnya, penumpang yang menggunakan jasa ini berasal dari orang-orang Eropa dan kaum priyayi.

Keberadaan kendaraan ini sangat membantu mereka dalam melakukan perjalanan dinas. Karena adanya kendaraan ini perjalanan mereka lebih cepat jika dibandingkan biasanya yang menggunakan kuda atau dokar.²⁷ Bahkan masyarakat juga lebih memilih untuk meninggalkan kereta api, karena faktor perbedaan tarif dan waktu pelayanan.²⁸

Ali Karman kemudian membeli truk yang akan digunakan untuk mengangkut barang dagangan hasil bumi. Truk ini tidak hanya dipakai untuk keperluan pribadi, namun juga disewakan. Truk ini beroperasi untuk

²²“Uitbrek van een beschrijving van Java, 1834”, dalam *TNI*, 4e Jaargang, 11, 1842

²³*Eerste Nederlandsch Ingerichte Encyclopaedies; Verkeer en Vervoer, zeventende deel*, Amsterdam: E.N.S.I.E., 1950) hlm. 322.

²⁴ G.H. von Faber, *Oud Soerabaja*, Soerabaja: Gemeente Soerabaja, 1931.

²⁵Afrita Maya Kusumastuti, *Transportasi Kereta Api di Kediri pada Tahun 1884-1930*, *Skripsi*, Surabaya, 2018.

²⁶ De Locomotief, 16-03-1934.

²⁷*Ibid.*

²⁸Indische Courant, 17 Oktober 1934.

mengangkut barang hasil perkebunan, hasil bumi, dan kebutuhan pokok sehari-hari. Periode operasinya hanya sebatas 2 kali perjalanan dalam sehari, yakni ketika pagi membawa barang perkebunan dari wilayah Probolinggo dan siang mengangkut barang kebutuhan pokok seperti beras.²⁹ Pada tahun 1936 usaha pelayanan angkutan dikembangkan lagi dengan membeli bus kecil. Bus kecil tersebut didapatkan dengan membeli dari pengusaha otomobil di kota lain. Bus kecil ini kemudian mengawali rute pertama perjalanan antara Probolinggo-Bremi. Pemilihan rute ini karena daerah tersebut belum didukung sarana transportasi kereta dan juga intensitas pengangkutan hasil perkebunan dari Bremi ke Probolinggo cukup tinggi.

Pada pengoperasian pertama kali, bus ini hanya mampu mengangkut penumpang dengan kapasitas 16-18 orang. Bus yang dipakai memiliki ciri rangka kayu pada bagian atasnya dan pintunya terbuat dari seng. Sedangkan bagian penting lainnya terbuat dari besi. Kaca bus hanya terletak di bagian depan saja, sedangkan pintu dan jendela bus belum terpasang kaca. Ketika menaiki bus, penumpang tidak bisa bebas memilih posisi duduk dengan bebas karena tempat duduk dibagi menjadi dua. Bagian depan diberi jok empuk dan menghadap kedepan. Bagian belakang terbuat dari rotan dan menghadap belakang. Biasanya orang-orang Eropa dikhususkan untuk menaiki bus di bagian depan, sedangkan sisanya di belakang untuk orang pribumi.³⁰

Pelayanan bus juga mengenakan perbedaan tarif antara golongan Eropa dan pribumi. Orang yang menaiki bus hanya kalangan orang kulit putih seperti Eropa, Cina dan Timur lainnya. Bagi masyarakat pribumi sendiri hanya bisa dilakukan oleh kaum priyayi saja. Orang biasa seperti pedagang kecil dan rakyat biasa lebih memilih jasa pengangkutan dengan kereta yang ditarik lembu ataupun berjalan kaki daripada menaiki bus. Tahun 1937, Ali Karman membangun garasi Ooesthoek. Sebelumnya adanya garasi, bus terparkir di halaman rumahnya. Semenjak adanya garasi, bus bisa terparkir di dalam garasi. Empat tahun kemudian (1929), fungsi garasi dikembangkan untuk melayani reparasi dan pelayanan sendiri.

Trayek yang ditempuh bus Ooesthoek sejak awal berdirinya yaitu tahun 1933 hingga 1956 meliputi a) Probolinggo-Bremi, b) Probolinggo-Sukapura c) Pasuruan-Probolinggo. Kemudian mengalami perkembangan rute pelayanan Probolinggo-Lumajang-Jember, Probolinggo-Pasuruan-Surabaya, Probolinggo-Malang. Perusahaan bus juga menentukan tarif yang didasarkan pada peraturan pemerintah gementee Probolinggo yang disesuaikan atas pemerintah kolonial pusat di Batavia.³¹ Hingga tahun 1936 tarif paling murah hanya sebesar 30 sen. Tarif dasar ini cenderung stabil dikarenakan harga bahan bakar pada saat itu tidak banyak mengalami kenaikan. Pada tahun 1939 mengalami

tambahan peraturan berdasarkan instruksi pemerintah kolonial mengenai jumlah barang bawaan dan bagasi. Sejak tahun ini penumpang yang membawa barang bawaan berlebih (lebih dari 30kg) dan membutuhkan ruang di bagasi dikenakan biaya tambahan separuh harga (15 sen).³²

Jumlah kendaraan bus yang dijadikan kendaraan umum semakin bertambah dari waktu ke waktu, sehingga trayek yang dilayani juga bertambah. Penambahan jumlah trayek ini membuat minat masyarakat untuk memakai bus semakin bertambah. Hal tersebut disebabkan keunggulan jenis kendaraan bus dibandingkan kereta api pada waktu itu. Dari segi kecepatan, bus bisa dipacu lebih cepat dibandingkan kereta api. Pada masa itu, kereta api masih menggunakan mesin uap sedangkan bus sudah memakai mesin dengan bahan bakar minyak. Bus juga dinilai lebih fleksibel ketika menyusuri jalan. Selama jalan lebar, halus, keras, dan padat maka bus bisa melewatinya. Di samping itu, penumpang bisa memilih tempat berhenti di manapun selama masih sejalur dengan trayek bus. Berbeda dengan kereta api dan trem yang hanya dapat berhenti di stasiun atau halte. Perusahaan juga mulai menurunkan tariff dasar untuk penumpang. Dampak paling nyata justru dirasakan oleh kereta api karena sejak beroperasinya kendaraan bus untuk angkutan umum, jumlah penumpang kereta api cenderung mengalami penurunan.

Perusahaan bus juga memperhatikan mengenai masalah tenaga kerja yang andil dalam armada bus.³³ Sistem perekrutan pegawai di perusahaan ini adalah semi terbuka. Beberapa posisi yang pernah ditawarkan seperti sopir dan montir. Biasanya jika ada lowongan kerja akan diinfokan kepada para pegawai agar bisa menawarkannya kepada keluarga mereka. Jika posisi yang kosong belum bisa terisi dari orang terdekat karyawan, maka pihak perusahaan akan mencarinya dari luar. Beberapa bidang pekerjaan lain juga kerap ditawarkan seperti tenaga bantu khusus, administrasi, kondektur, dan kernet.

Para pegawai merasa sangat diperhatikan oleh perusahaan. Perusahaan membayar gaji pegawai setiap bulan.³⁴ Selain itu para pegawai juga mendapatkan uang khusus (uang jalan) yang bekerja sebagai kernet, kondektur, dan sopir. Kesejahteraan keluarga pegawai tak luput diperhatikan. Setiap ada anggota keluarga yang sakit diberikan biaya untuk berobat ke dokter dan tidak boleh mantri. Mereka juga mendapat tambahan tunjangan apabila ada istri dari pegawai yang melahirkan. Jika ada pihak keluarga yang meninggal, mereka akan mendapat santunan.

Pemerintah juga memiliki peranan dalam mendukung perkembangan bus. Pemerintah membuka jalan baru dan mengaspal jalan untuk menunjang arus hilir mudik penumpang bus. Di sisi lain, keberadaan bus

²⁹Ibid.

³⁰PO Oosthoek, Arsip, Surabaya: Badan Arsip dan Perpustakaan Daerah Jawa Timur

³¹Staatsblad van Nederlandsch Indiëno. 86 tahun 1933 "Wegverkeersordonnantie"

³²Soerabaiasch Handelsblad, 13 Juni 1937.

³³Indische Courant, 17 Oktober 1934.

³⁴Indische Courant, 17 Oktober 1934.

juga memberikan sumbangsan terhadap kemajuan kota yakni dengan pajak yang dibayarkan (*motorveerker*).³⁵

Sumbangsih perusahaan bus yang bisa langsung diarasakan yakni peran sentral dalam melayani pengangkutan penumpang di Probolinggo dan sekitarnya. Beberapa kali bus Ooesthoek digunakan sebagai angkutan massal para pedagang sehingga memudahkan mereka untuk mencapai pasar. Keberadaan bus Ooesthoek memberikan dampak ekonomi khususnya pasar, daerah – daerah yang dilalui bus Ooesthoek, tempat pemberhentian atau terminal bus. Perbaikan pasar dan tututan akan komoditas perkebunan dari daerah perbukitan Probolinggo juga menuntut perusahaan untuk bisa mengimbangi arus sirkulasi perdagangan. Aktivitas ekonomi mikro seperti penjual makanan dan minuman juga muncul di tempat-tempat pemberhentian bus. Kemudahan perpindahan pedagang antar pasar inilah juga menjadi sebab munculnya kuli angkut di sekitar pasar.

Dilihat dari segi sosial, kemudahan perpindahan penduduk antar wilayah menciptakan interaksi sosial yang baik. Kebutuhan antar daerah bisa terpenuhi dengan baik. Selain itu, masyarakat banyak singgah dan tak sedikit ang menetap di Probolinggo. pada hari raya, jumlah penumpang meningkat pesat dibandingkan hari hari sebelumnya. Para penumpang biasanya lebih memilih bus sebagai layanan transportasi karena bisa dinaiki sewaktu-waktu.

Pada tahun 1950, pasca merdeka Indonesia mulai menata diri sebagai sebuah negara baru. Banyak penyesuaian yang dilakukan pemerintah pusat untuk mengurus pekerjaan rumah setelah menjadi negara merdeka. Sebuah aturan hukum dijalankan sebagai syarat menjalankan kehidupan bernegara. Salah satunya yakni mengenai undang-undang pajak motor. Dari adanya aturan tersebut, kepemilikan motor bagi para warga negara Indonesia jauh lebih susah karena tingkat harga pajak kepemilikan kendaraan bermotor yang semakin naik.

Selama diberlakukannya aturan ini, perusahaan Ooesthoek mengalami kemuduran dalam pendapatan. Sebab terbesar dikarenakan adanya defisit dari pemasukan dan pengeluaran pajak motor yang harus dibayarkan setiap tahunnya.

Kondisi sosial di Probolinggo ikut menyumbang sebab dari kemuduran perusahaan Ooesthoek. Banyaknya konflik dan ketegangan di lapisan masyarakat yang terjadi sebagai imbas sikap anti asing yang melanda sebagian besar warga Indonesia. Ooesthoek mulai kehilangan penumpangnya yang sebagian besar dari kalangan Eropa. Mereka sedikit demi sedikit kembali ke Eropa untuk mencari kehidupan yang lebih aman. Hingga lambat laun, Ooesthoek mulai berhenti beroperasi sebagai jasa penyedia angkutan penumpang di Probolinggo.

SIMPULAN

Salah satu kebijakan dari pemerintah kolonial untuk memajukan wilayah di daerah adalah dengan

mengeluarkan Undang-Undang *Decentralisatie Wetgeving* pada tahun 1903.³⁶ Undang-undang ini sering dikenal sebagai undang-undang desentralisasi lama dalam masa kolonial Hindia Belanda.

Pada periode 1918, Jawa sendiri sudah terbentuk 18 wilayah gemeente, salah satunya Probolinggo. Probolinggo menjadi pemerintahan gementee dikarenakan posisi geografisnya yang cukup strategis, memiliki daerah bukit dan pelabuhan. Potensi ekonomi gementee Probolinggo juga didukung dari ramainya kegiatan pelayaran di pelabuhan. Pelabuhan Probolinggo memegang peranan penting dalam mendukung perekonomian di wilayah Jawa Timur. Selama kurun waktu 1921-1927 saja, wilayah ini berhasil mengimpor barang sejumlah 23.000 ton muatan. Hal ini dikarenakan jumlah penduduk Probolinggo yang cukup padat sehingga membutuhkan suplai kebutuhan tambahan untuk para penduduknya. Kondisi ini didukung dari dibangunnya infrastruktur trem dan kereta yang menuju ke wilayah pelabuhan. Jalur-jalur transportasi darat juga mulai diaspal dan diperlebar untuk mempercepat akses pengangkutan barang.

Munculnya potensi mengenai arus lalu lintas masyarakat, membuat salah seorang pengusaha pribumi yang tinggal di Probolinggo untuk mengembangkan usaha transportasi. Perusahaan ini dimiliki oleh seorang bernama Ali Karman yang didirikan sejak tahun 1933. Awalnya, Ali Karman mengawali usaha dari sebuah bengkel yang melayani perbaikan mesin motor. Setelah cukup modal, beberapa mobil bekas dibeli sebagai awal untuk membuka layanan mobil pengangkut barang dan manusia.

Selama awal beroperasi, perusahaan bus Ooesthoek masih kesusahan dalam menjaring penumpang. Ali Karman kemudian meluaskan trayek bus dan mendirikan garasi untuk perawatan armada. Bus lambat laun menjadi moda transportasi utama di Probolinggo karena tarif yang lebih murah dan mudah ditemukan. Meski demikian, mayoritas penumpang dari bus masih didominasi dari kalangan Eropa dan sedikit priyayi pribumi.

Perusahaan bus Ooesthoek mulai mengalami kemuduran sejak muncul undang-undang pajak kendaraan bermotor. Aturan ini membuat perusahaan bus Ooesthoek kesulitan untuk membayarkan tingginya harga pajak yang harus disetor. Selain itu, mundurnya perusahaan diperparah dengan kondisi sosial di masyarakat akibat sikap anti asing yang terjadi. Hingga lambat laun, perusahaan ini Perusahaan bus Ooesthoek juga memberikan sumbangsih terhadap perubahan wajah transportasi darat di Probolinggo. Pajak yang dibayarkan oleh perusahaan juga memberikan sumbangsih terhadap kemajuan ekonomi di Probolinggo.

³⁵*Staatsblad van Nederlandsch Indie* no. 86 tahun 1933 “Wegverkeersordonnantie”

³⁶Undang-Undang ini lebih tepatnya untuk mempercepat pendapatan kas pemerintah kolonial. Jan Luiten van Zanden, *Ekonomi Indonesia 1800-2010*, Jakarta: Kompas Gramedia Pustaka, 2012, hlm. 27.

DAFTAR PUSTAKA**Arsip**

De Locomotief, 16Maret1934.
Eerste Nederlandsch Ingericte Encyclopaedies; Verkeer en Vervoer, zavende deel, Amsterdam: E.N.S.I.E., 1950.
 G.H. von Faber, *Oud Soerabaja*, Soerabaja: Gemeente Soerabaja, 1931.
 Hageman, *Oosterlijk Java en Madoera*, II. MS. 118, prgf 72.
Indische Courant, 17 Oktober 1934.
Indische Courant, 17 Oktober 1934.
 PO Oosthoek,Arsip, Surabaya: Badan Arsip danPerpustakaan Daerah Jawa Timur.
Rapport van de Landschappen Besoeki en Panaroekan 1813, MS AN no. 6d.
SoerabaiaschHandelsblad, 13 Juni 1937.
Staatsblad van Nederlandsch Indie no. 424 tahun 1920
Staatsblad van Nederlandsch Indie no. 86 tahun 1933
 “Wegverkeersordonnantie”.
Statistisch jaaroverzicht van Nederland-Indie (kolonien) jaargang 1926, hlm. 242 dan Verslag 1 van de kleine havens in Nederland Indie over het jaar 1923.
 Uitreksel van eene beschrijving van Java, 1834, dalam *TNI*, 4e Jaargang, 11, 1842

Buku

B. Schrieke.*Indonesian Sociological Studies*, Part Two. The Hague and Bandung: W. Van Hoeve Ltd. 1957.
 Basundoro, Purnawan. *Arkeologi Transportasi*. Surabaya: Airlangga University Press, 2019.

_____. *Pengantar Sejarah Kota*. Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2012.

Gie, The Liang. *Pertumbuhan Pemerintahan Daerah di Negara Republik Indonesia*,Yogyakarta:Liberty, 1993.

Gottschalk, Louis. *MengertiSejarah*, Jakarta: UI Press, 1986.

Kamaluddin,Rustian.*Ekonomi Transposrtasi Karakteristik, Teori dan Kebijakan*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003.

Kuntowijoyo, *PengantarIlmuSejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana, 2013.

Muluk, Khairul. *Desentralisasi dan Pemerintahan Daerah*. Malang:Bayumedia Publishing, 2005.

Sitsen, Peter H. W. *Industrial Development in Nederlands Indie*. Batavia: The Institute of Pacific Reations, 1994.

van Zanden, Jan Luiten. *Ekonomi Indonesia 1800-2010*. Jakarta: Kompas Gramedia Pustaka, 2012.

Publikasi Ilmiah

Astutik, RuliMuji. *Gemeente Probolinggo 1918-1926. Jurnal Avatara*, Vol 1 No. 3, Oktober 2013.

Kusumastuti,Afrita Maya. *TransportasiKeretaApi di Kediri padaTahun 1884-1930. Skripsi.IlmuSejarahUnair*.Surabaya, 2018.

Peter J. M. Nas, Pratiwo, *Java and De Groote Postweg, La Grande Route, the Great Mail Road, Jalan Raya Pos.KITLV*. Vol. 158, No. 4.

