

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan salah satu faktor penting dalam menunjang kehidupan masyarakat. Baik untuk menunjang lancarnya mobilitas sehari-hari maupun untuk menunjang kelancaran kegiatan perekonomian. Transportasi telah memudahkan perpindahan masyarakat dari suatu tempat menuju tempat lainnya dengan usaha yang lebih sedikit. Alat transportasi juga semakin berkembang seiring dengan perkembangan zaman dan peradaban manusia. Pada awalnya manusia menemukan roda yang ditemukan pada tahun 3500 Sebelum Masehi¹, penemuan roda ini merupakan sebuah terobosan dalam perkembangan teknologi manusia pada zaman itu. Seiring dengan perkembangan zaman maka manusia semakin berkembang pula, maka manusia mengembangkan penemuan roda ini dengan menggabungkan dengan tenaga hewan. Maka dari sinilah muncul sebuah kereta kuda. Zaman pun berkembang, begitu pula dengan pemikiran manusia. Maka lahirlah sebuah teknologi transportasi berbasis rel.

Alat transportasi ini berkembang dan menjelma menjadi alat transportasi massal yang efektif dan memiliki daya angkut yang masif. Pada awalnya kereta ini diutamakan untuk mengangkut barang-barang. Namun lama-kelamaan kereta ini menjelma menjadi sebuah angkutan yang mampu mengangkut manusia juga. Perkembangan kereta api dari masa ke masa tidak dapat dipisahkan dari

¹ Sakti Adji Sasmita, *Jaringan Transportasi Teori dan Analisis* (Yogyakarta:Graha Ilmu, 2011), hlm. 4.

perkembangan teknologi yang berkembang pada zamannya. Seperti contohnya mula-mula kereta api mengandalkan tenaga lokomotif yang dayanya berasal dari tenaga uap. Tenaga uap ini berasal dari hasil dari pembakaran batubara. Kemudian teknologi kereta bertenaga uap ini dianggap tertinggal dan digantikan oleh tenaga listrik, hal ini juga tidak dapat dilepaskan dari faktor perkembangan teknologi listrik yang saat itu sedang berkembang. Tenaga listrik ini dikembangkan dan diterapkan ke dalam dunia perkeretaapian, sehingga merangsang perkembangan teknologi diesel elektrik yang kemudian diimplementasikan pada lokomotif.

Sementara apabila ditinjau dari segi jenis dan fungsionalitasnya, kereta dibagi ke dalam beberapa jenis. Yaitu kereta barang dan kereta penumpang². Kereta barang digunakan untuk mengangkut barang-barang yang berupa sumber daya alam dan barang-barang yang merupakan komoditas perekonomian, tak hanya itu kereta barang juga digunakan untuk memperlancar proses distribusi barang menuju daerah-daerah yang dilalui jalur kereta api.

Kereta penumpang digunakan untuk memudahkan mobilitas orang-orang dari suatu tempat menuju daerah lain. Kereta penumpang ini kemudian diklasifikasikan menjadi berbagai macam sesuai dengan panjang rute dan cakupan wilayah yang dilalui. Kereta api jarak jauh digunakan untuk mengangkut orang-orang yang bepergian ke luar kota yang jaraknya sangatlah jauh, bahkan di provinsi yang berbeda. Kemudian ada kereta lokal yang memiliki rute melewati beberapa kota, namun masih dalam suatu wilayah yang kecil. Sementara kereta yang memiliki ruang lingkup yang relatif kecil yang menghubungkan wilayah-

² Abdul Somad, *Stasiun Kereta Api Tawang Semarang*. (Yogyakarta; UII, 1995), hlm 18

wilayah dalam suatu kota yang sama, kereta ini disebut dengan trem. Trem digunakan untuk mobilitas para pekerja di dalam kota.

Pemerintah Hindia Belanda menjalankan kebijakan *Cultuurstelsel* yang berlangsung pada tahun 1830 hingga tahun 1870, pada tahun tersebut pemerintah Hindia Belanda mewajibkan warga bumiputera untuk menanam komoditas-komoditas yang sudah ditentukan oleh pemerintah, salah satu komoditas yang banyak dibudidayakan adalah tebu. Meski tanam paksa berakhir pada tahun 1870, namun praktik perkebunan tebu masih tetap berlanjut. Salah satu wilayah produsen Gula terbesar di Hindia Belanda ada di Mojokerto.

Mojokerto masuk ke dalam wilayah Karesidenan Surabaya. Karena Mojokerto dilalui oleh aliran sungai Brantas maka Mojokerto menjadi wilayah yang subur, tanah yang subur ini menyebabkan Mojokerto menjadi wilayah pertanian dan perkebunan. Komoditas tanaman yang ditanam di Mojokerto adalah persawahan padi dan tebu. Keberadaan tebu sangatlah penting pada abad ke-18 hingga awal abad ke-20 karena gula menjadi komoditas penting bagi pemerintah Hindia Belanda, karena selain memiliki harga jual yang tinggi, gula produksi Hindia Belanda memiliki kualitas yang bagus di pasar internasional pada saat itu.

Keberadaan perkebunan tebu yang luas di Mojokerto pada saat itu menjadikan Mojokerto sebagai kota yang cukup ramai oleh pendatang. Pekerja di perkebunan di Mojokerto, selain diisi oleh kalangan warga lokal Mojokerto sendiri, banyak orang-orang yang datang dari luar kota Mojokerto dan bekerja di wilayah perkebunan di Mojokerto. Hal ini membuat demografi penduduk Mojokerto semakin beragam. Meskipun tidak memiliki komposisi penduduk yang

se-kompleks Surabaya, Mojokerto pada masa kolonial terdiri atas warga Bumiputera, orang-orang Eropa, orang-orang China, dan Timur asing. Mereka datang ke Mojokerto dengan berbagai latar belakang ekonomi dan tujuan. Namun jika dideskripsikan secara umum orang-orang bumiputera bekerja sebagai pekerja kasar, orang-orang Eropa bekerja sebagai petinggi dan pemimpin perkebunan, sementara orang China dan timur jauh bekerja sebagai pedagang.³

Perkembangan lahan perkebunan dan pertanian ini juga diikuti oleh perkembangan pabrik-pabrik gula di wilayah Mojokerto. Di Mojokerto sendiri terdapat beberapa pabrik gula yang menjadi roda penggerak perekonomian Mojokerto pada saat itu. Pabrik gula yang terdapat di Mojokerto ada sebelas, dimana pabrik-pabrik ini membutuhkan moda transportasi pendukung untuk menunjang kegiatan produksi gula yang dilakukan oleh beberapa pabrik gula yang ada pada saat itu. Hal ini merupakan faktor pendorong akan berkembangnya moda transportasi pada saat itu. Pada masa pemerintahan Hindia Belanda sebelum abad ke-20 moda transportasi berbasis tenaga hewan menjadi moda transportasi andalan kala itu.

Hingga pada akhir abad ke-19 moda transportasi yang ada di Hindia Belanda semakin berkembang ke arah modern. Moda transportasi berbasis rel mulai berkembang di wilayah pemerintahan Hindia Belanda, terutama di pulau Jawa. Mojokerto termasuk ke dalam golongan kota yang merasakan modernisasi di bidang transportasi ini. di Mojokerto sendiri terdapat tiga jaringan moda transportasi berbasis rel yang dikelola oleh tiga perusahaan berbeda. Tiga

³ Wiwik Yulianingsih. "Sejarah Kota Mojokerto (1918-1942)." *Skripsi Jurusan Sejarah-Fakultas Ilmu Sosial UM* (2012), hlm 2

perusahaan itu adalah *Staatsspoorwegen* yang disingkat sebagai SS. SS merupakan perusahaan kereta api yang dikelola oleh negara, moda transportasi yang dikelola adalah kereta api, di mana kereta api ini memiliki ukuran lebih besar dan daya jelajah lebih jauh.

Perusahaan lain yang menjalankan roda bisnisnya di Mojokerto adalah perusahaan swasta bernama *Oost-Java Stoomtram Maatschappij* yang disingkat sebagai OJS. Jika diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia memiliki arti kurang lebih “*Perusahaan Trem Jawa Timur*”. OJS mengoperasikan jenis transportasi berbasis rel, namun berbeda dengan kereta api, OJS menjalankan Trem sebagai armada andalannya. Wilayah operasionalisasi OJS ada di kota Surabaya, Sidoarjo, Mojokerto, Jombang, dan Kediri. Selanjutnya perusahaan transportasi yang berbasis di Mojokerto adalah MSM yang memiliki kepanjangan *Modjokerto Stoomtram Maastschappij* yang jika diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia memiliki arti *Perusahaan Trem Mojokerto*.

MSM memiliki beberapa kesamaan dengan OJS, yaitu sama-sama merupakan perusahaan swasta yang bergerak pada bidang jasa angkutan layanan transportasi massal. Keduanya juga mengandalkan armada trem dalam mengantarkan penumpang dan barang. Trem digunakan untuk mengangkut penumpang atau barang yang kemudian diantarkan ke dalam wilayah-wilayah di dalam kota atau residen, sehingga trem tidak didesain untuk mengantar penumpang atau barang

dalam jarak jauh. Untuk mengantar muatan antar kota dalam jarak jauh, tugas ini diemban oleh kereta api, seperti yang dioperasikan oleh SS.⁴

Trem yang dioperasikan oleh *Modjokerto Stoomtram Maatschappij* banyak berguna untuk menghubungkan beberapa pabrik gula yang ada di Mojokerto. Trem-trem ini bermanfaat selain untuk moda transportasi pekerja pegawai pabrik tebu, trem ini juga digunakan untuk mempermudah distribusi pasokan logistik dari dan menuju pabrik-pabrik gula yang ada di Mojokerto, selain itu trem yang dioperasikan oleh MSM banyak digunakan oleh warga untuk mengakses tempat pengobatan. Lokasi MSM sangat strategis dalam menjalankan roda bisnisnya, karena MSM mengandalkan sektor angkutan barang dan angkutan penumpang. Tidak seperti dua perusahaan trem lainnya, yaitu OJS dan BDSM yang terlalu mengandalkan pemasukan dari sektor penumpang. Bahkan BDSM mengalami kebangkrutan dan harus menjual perusahaannya kepada pemerintah Hindia Belanda.⁵

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas mengenai MSM. Maka rumusan masalah yang dapat diambil adalah:

1. Bagaimana mekanisme bekerjanya perusahaan Modjokerto Stoomtram Maatschappij?
2. Bagaimana pengelolaan MSM dalam menghadapi krisis?

⁴ Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1* (Bandung: Angkasa, 1997), hlm. 1

⁵ *Besluit van Gouverneur Generaal 15 Januari 1916 nr. 2, Bundel Algemeen Secretari*, Koleksi BAPPEDA

1.3 Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian sejarah memerlukan batasan temporal dan spasial yang tegas. Batasan spasial yang akan digunakan adalah wilayah operasionalisasi MSM yang meliputi Mojokerto, Porong, Japara, Pandaan, dan Bangil. Dalam menjalankan perusahaannya MSM mengangkut gula dari berbagai pabrik gula yang ada di Mojokerto, kemudian gula ini dikirim menuju pelabuhan yang ada di Kalianyar, Bangil. Maka dari itu pembangunan jalur MSM juga meliputi wilayah Pasuruan sebagai tempat untuk mengekspor gula. Wilayah operasionalisasi MSM juga mencakup Porong lebih tepatnya stasiun Porong, hal ini dikarenakan petinggi MSM ingin memberikan layanan kereta sambungan bagi pelanggan MSM yang ingin melanjutkan perjalanan menggunakan kereta milik *Staatspoorwegen* dengan titik transit di stasiun Porong.⁶

Sementara untuk batasan temporal yang akan digunakan adalah tahun 1896-1959. Pemilihan Batasan awal penelitian adalah pada tahun 1896, hal ini dikarenakan MSM berdiri pada tahun 1896. Dengan penyerahan modal sebesar f1.500.000, hal ini tertera pada akta pendirian MSM. Sementara itu batasan akhir dari penelitian ini adalah tahun 1959. Nasionalisasi MSM yang dilakukan mulai tahun 1959 yang menjadi dasar pemilihan batasan akhir dari penelitian ini yang didasari oleh Peraturan Pemerintah No.40 Tahun 1959 yang memerintahkan nasionalisasi perusahaan-perusahaan kereta api yang ada di Indonesia. Salah satu dari perusahaan yang dimaksud adalah perusahaan MSM

⁶ Voorbehouden, *OFFICIEELE REISGIDS der Spoor en tramwegen en aan-sluitende Aäutomobisldfnikten op Java en Madoera*, BIBLIOTHEEK KITLV. hlm 2

1.4 Tujuan dan Manfaat penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Menjelaskan bagaimana proses berdirinya MSM.

MSM resmi berdiri pada tahun 1896, namun faktor-faktor yang mendorong berdirinya MSM dapat ditelusuri jauh sebelum itu. Penelitian ini akan menjelaskan mengenai bagaimana kondisi Mojokerto sebelum berdirinya MSM yang menarik minat pengusaha untuk membangun jaringan trem di Mojokerto. Setelah itu penelitian ini juga membahas mengenai bagaimana jatuh-bangun para investor untuk mendirikan perusahaan trem di Mojokerto, sebelum perusahaan MSM resmi berdiri.

2. Menjelaskan bagaimana pengelolaan MSM

Ketika perusahaan telah berdiri, yang dibutuhkan oleh perusahaan adalah tenaga kerja. Tenaga kerja berperan untuk menjalankan dan mengelola perusahaan. Salahsatu tujuan dari penelitian ini adalah menjelaskan bagaimana teknis pengelolaan MSM, baik itu pengelolaan sarana, SDM, dan manajemen.

3. Menjelaskan kontribusi MSM dalam perkembangan wilayah

MSM beroperasi di wilayah Mojokerto dan Pasuruan, di sepanjang jalur dan wilayah operasinya terdapat beberapa bekas stasiun. Di wilayah sekitar bekas stasiun ini biasanya terdapat pusat pemukiman atau pusat kegiatan masyarakat. Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan bagaimana operasionalisasi MSM dapat berpengaruh terhadap wilayah sekitar jalur relnya.

Setelah menganalisis proses berdirinya MSM, penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan bagaimana pengelolaan MSM beserta segala dinamika dan segala

aspek yang ada di dalam perusahaan Modjokerto Stoomtram Maatschappij. Penelitian ini bertujuan untuk mengamati dan menjelaskan bagaimana MSM dapat mempengaruhi proses perkembangan di wilayah Mojokerto jika ditinjau dalam berbagai aspek, seperti aspek sosial, ekonomi, dan demografi. Penelitian ini juga bertujuan untuk menjelaskan bagaimana proses nasionalisasi perusahaan Modjokerto Stoomtram Maatschappij beserta 11 perusahaan berbasis rel lainnya yang ditandai dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 tahun 1959 Tentang Nasionalisasi Perusahaan Kereta Api Milik Belanda.

Dari permasalahan yang telah dijabarkan di atas, maka bisa didapat dua manfaat yaitu manfaat praktis dan akademis. Manfaat praktis yang didapat adalah menambah wawasan mengenai perusahaan trem yang pernah beroperasi di Mojokerto serta bagaimana dampak operasionalisasi MSM terhadap perkembangan daerah di sekitar wilayah operasionalisasi MSM. Sementara itu manfaat akademis yang didapat adalah memperluas kajian seputar sejarah transportasi di Hindia Belanda.

1.5 Tinjauan Pustaka

Penelitian mengenai moda transportasi pada masa Hindia Belanda sudah cukup sering dilakukan, sejarah transportasi di Indonesia mengacu kepada dua kiblat, yaitu transportasi Air yang memiliki kedekatan dengan kajian sejarah Maritim. Kemudian Sejarah mengenai transportasi darat yang lebih identik dengan sejarah Agraria. Transportasi darat terbagi ke dalam sejarah transportasi berbasis Jalan raya dan transportasi berbasis rel. Moda transportasi berbasis rel

terdiri atas kereta api dan trem yang mana tersusun atas Lokomotif, Gerbong barang, dan Kereta penumpang.⁷ Penelitian ini lebih memfokuskan kepada perusahaan *Modjokerto Stoomtram Maatschappij* beserta perannya dalam perkembangan kota Mojokerto dan sekitarnya.

Sebagai hasil dari studi pustaka yang dilakukan oleh peneliti, maka telah didapat buku yang dapat dijadikan acuan dalam proses penelitian ini. Buku yang dijadikan rujukan utama dalam penulisan penelitian ini adalah buku karya Djoko Marihandono dengan judul *Dari Hilir Ke Hulu Bengawan Solo: Pembangunan Jalur Kereta Api dan Trem di Keresidenan Surabaya 1878-1958*. Buku ini membahas dan menganalisis secara cukup mendalam mengenai proses berdirinya perusahaan-perusahaan kereta api yang ada di Jawa Timur. Salah satu pembahasan dalam buku ini adalah bagaimana perdebatan dan jatuh bangun para investor untuk mendirikan MSM. Buku ini juga membahas mengenai pembangunan jalur rel MSM beserta pengembangannya, teknis mengenai operasionalisasi MSM juga dibahas, namun tidak secara mendalam, karena buku ini lebih berfokus pada pembangunan jalur rel MSM. Buku ini digunakan sebagai acuan dalam mendapatkan garis besar gambaran masa awal perusahaan dan proses pembangunan jaringan trem.⁸

Buku dari Robert Van Niel dengan judul *Java Under Cultivation System* digunakan oleh penulis untuk mendapatkan gambaran secara detail mengenai latar

⁷ Handinoto, *Perkembangan Kota dan Arsitektur Kolonial Belanda Surabaya 1870-1940* (Yogyakarta: Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat Universitas Kristen Petra Surabaya dan ANDI, 1996), hlm. 95

⁸ Marihandono, Djoko, *Dari Hilir Ke Hulu Bengawan Solo: Pembangunan Jalur Kereta Api dan Trem di Keresidenan Surabaya 1878-1958*. (Bandung: Aset non railway)

belakang, teknis, jenis tanaman, dan berakhirnya tanam paksa di Hindia Belanda. Buku dari Van Niel juga menjelaskan bagaimana Jawa Timur menjadi wilayah sentral pada bidang produksi gula. Industri Gula menjadi salahsatu faktor yang mendasari kelahiran MSM, karena tujuan utama didirikannya MSM adalah untuk mengangkut gula yang ada di Mojokerto.⁹

Penulis bernama Boedi Harsono menulis buku dengan judul *Hukum Agraria Indonesia (Sejarah Pembentukan Undang-Undang Pokok Agraria, Isi dan Pelaksanaannya)*. Buku tersebut menjelaskan bagaimana pemerintah Hindia Belanda menerbitkan *Suiker Wet* yang mengatur mengenai izin swasta dalam mendirikan industri gula di Hindia Belanda. Undang-undang agraria tersebut menjadi tonggak berakhirnya era *cultuurstelsel* dan dimulainya era liberalisasi ekonomi, di mana pemodal swasta mendapat kemudahan untuk mendirikan industri gula di Hindia Belanda.¹⁰

Untuk menganalisis kondisi sosial ekonomi di Jawa pada masa *cultuurstelsel*, penulis menggunakan buku milik Peter Boomgaard dengan judul *Anak Jajahan Belanda: Sejarah Sosial dan Ekonomi Jawa 1795-1880*. Buku tersebut menjelaskan secara detail mengenai latar belakang kemunculan *cultuurstelsel*, praktik, hingga berakhirnya era *cultuurstelsel*. Buku tersebut juga menjelaskan bagaimana dampak yang diakibatkan oleh *cultuurstelsel* kepada dinamika masyarakat Jawa.¹¹

⁹ Robert Van Niel, *Java Under Cultivation System*. (Den Haag; KITLV Press, 1992).

¹⁰ Boedi Harsono, *Hukum Agraria Indonesia. (Sejarah Pembentukan Undang-Undang Pokok Agraria, Isi dan Pelaksanaannya)*. (Jakarta; Djambatan, 2008).

¹¹ Peter Boomgaard, *Anak Jajahan Belanda: Sejarah Sosial dan Ekonomi Jawa 1795-1880*. (Jakarta:KITLV, 2004)

Buku dengan judul *Lokomotif & Kereta Rel Diesel di Indonesia* karya Ir. Hartono membahas tentang perkeretaapian di Indonesia secara umum. Di dalam buku tersebut dijelaskan secara singkat lokomotif yang pernah beroperasi di Hindia Belanda termasuk lokomotif uap yang banyak dioperasikan pada masa pemerintahan Hindia Belanda. Selain membahas tentang lokomotif uap, buku ini juga membahas mengenai infrastruktur kereta api, seperti stasiun, wesel, dan persinyalan.¹²

Selain itu skripsi dengan judul “*Babat-Djombang Stoomtram Maatschappij*” yang ditulis oleh Ahmad Dinan Silmi juga merupakan salah satu referensi dalam penelitian ini. Di mana skripsi ini memiliki kemiripan temporal awal dan kondisi geografis dengan penelitian mengenai *Modjokerto Stoomtram Maatschappij*. Karena ketiga wilayah (Babat, Jombang, dan Mojokerto) ini identik secara geografis dan demografis. Wilayah Babat dan Jombang lebih didominasi oleh wilayah pedesaan perkebunan yang mirip dengan morfologi wilayah Mojokerto. Berbeda dengan morfologi wilayah Surabaya yang sebagian besar sudah berupa wilayah perkotaan. Namun skripsi ini memiliki kelemahan tersendiri yaitu temporalnya yang sangat singkat, hanya mencakup tahun 1896 hingga tahun 1916. Skripsi ini digunakan dalam untuk mendapat gambaran bagaimana angkutan trem beroperasi di Jawa Timur pada awal abad ke-20.¹³

¹² Hartono, *Lokomotif & Kereta Rel Diesel di Indonesia*. (Depok: Ilalang Sakti Komunikasi, 2012)

¹³ Ahmad Dinan, *Babat-Djombang Stoomtram Maatschappij*, (Surabaya: Program Studi Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Airlangga).

Sumber pendukung dalam penulisan penelitian ini adalah buku karya Purnawan Basundoro dkk. Yang berjudul *Tempo Doeloe Selaloe Aktoeal*. Karena di dalam buku ini turut membahas mengenai moda transportasi rel pada masa kolonial Belanda. Di dalam buku ini terdapat lima fokus utama tema sejarah. Salahsatu tema besar yang diangkat adalah keberadaan infrastruktur pada masa pemerintahan Hindia Belanda, yang mana di dalamnya terdapat pembahasan mengenai perusahaan Trem yang beroperasi di wilayah lembah sungai Serayu yaitu *Serajoeal Stoomtram Maatschappij*. Selain itu perusahaan trem swasta yang dibahas dalam buku ini adalah *Madoera Stoomtram Maatschappij* yang merupakan perusahaan trem yang beroperasi di wilayah Madura. Pembahasan mengenai dua perusahaan ini memiliki peran penting dalam penulisan penelitian mengenai perusahaan *Modjokerto Stoomtram Maatschappij* karena penulis bisa mendapatkan gambaran mengenai perusahaan trem swasta yang ada pada masa pemerintahan Hindia Belanda.¹⁴

Tulisan dari Purnawan Basundoro yang juga dijadikan rujukan dalam penulisan penelitian ini adalah buku yang berjudul *Arkeologi Transportasi: Perspektif Ekonomi dan Kewilayahan Karesidenan Banyumas 1830-194 an*. Buku ini memiliki kesamaan pembahasan dengan buku *Tempo Doeloe Selaloe Aktoeal* yaitu kesamaan dalam membahas mengenai perusahaan *Serajoeal Stoomtram Maatschappij*. Di dalam buku ini dijelaskan bagaimana latar belakang proses pembangunan jaringan rel kereta api, di dalam buku ini juga dijelaskan bagaimana perkembangan wilayah sebelum dan sesudah kehadiran perusahaan trem. Buku ini

¹⁴ Purnawan Basundoro, Dkk., *Tempo Doeloe Selaloe Aktoeal*, (Yogyakarta: Ar-Ruz Media, 2007)

berguna sebagai dasar analisis perkembangan wilayah antara sebelum kehadiran perusahaan trem dan sesudah kehadiran perusahaan trem.¹⁵

Sumber mengenai perusahaan trem yang ada di Jawa Timur yang bisa dijadikan referensi adalah skripsi milik Andrik Sulistiawan yang berjudul “*Jaringan Transportasi Dan Operasionalisasi Trem OJS di Karesidenan Surabaya 1889-1930-an*”. Skripsi ini memiliki peranan penting untuk dijadikan tinjauan bagaimana aspek-aspek yang diperhitungkan dalam proses penelitian mengenai sebuah perusahaan trem. Selain itu skripsi ini juga bisa digunakan sebagai gambaran umum mengenai kebijakan pemerintah Hindia Belanda pada tahun 1889-1930-an. Hal ini karena adanya kemiripan temporal antara penelitian yang akan diteliti dengan skripsi milik Andrik Sulistiawan.¹⁶

Kemudian buku dengan judul *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*, dan *Jilid II* yang ditulis oleh Tim Telaga Baki Nusantara yang bekerja sama dengan APKA (Asosiasi Perkeretaapian Indonesia). Buku ini membahas perkeretaapian di Indonesia secara umum, dan di dalamnya juga membahas mengenai trem dan semua perusahaan transportasi berbasis rel di Indonesia. Baik perusahaan Kereta Api maupun perusahaan Trem. Buku ini juga membahas bagaimana mekanisme perkeretaapian di Indonesia semenjak kedatangan kereta api untuk pertama kalinya di Indonesia.

¹⁵ Purnawan Basundoro, *Arkeologi Transportasi: Perspektif Ekonomi dan Kewilayahan Karesidenan Banyumas 1830-1940an*, (Surabaya: Pusat Percetakan dan Penerbitan Universitas Airlangga, 2019)

¹⁶ Andrik Sulistyawan, *Jaringan Transportasi dan Operasionalisasi Trem OJS di Karesidenan Surabaya 1889-1930-an*, (Surabaya: Skripsi Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Airlangga, 2012)

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan skripsi milik Rachmad Ersan Satrio dengan judul *Pengelolaan Transportasi Kereta Api Di Regentschap Sidoarjo Tahun 1875-1942* untuk mendapatkan gambaran mengenai situasi perkeretaapian di Jawa Timur pada abad XIX hingga abad XX. Skripsi tersebut menjelaskan dengan detail mengenai situasi sosial dan ekonomi yang ada di Sidoarjo pada abad XIX-XX.¹⁷

Jurnal dari Ikhsan Rosyid dengan judul *Sistem Transportasi Darat Perkotaan Surabaya Masa Kolonial 1900-1942* yang membahas mengenai perkembangan moda transportasi di Surabaya. Di dalam jurnal tersebut dijelaskan dengan urut bagaimana perkembangan transportasi di Surabaya dipengaruhi oleh industrialisasi yang terjadi di Surabaya dan perkembangan jumlah penduduk Surabaya. Penulis menggunakan jurnal tersebut untuk menganalisa bagaimana perkembangan industri gula yang terjadi di Mojokerto bisa merangsang modernisasi jaringan transportasi yang ada di Mojokerto.¹⁸

1.6 Kerangka Konseptual

Transportasi adalah kegiatan untuk memindahkan manusia, hewan, atau barang dari suatu tempat asal menuju tempat tujuan menggunakan suatu alat yang dapat digerakkan berupa hewan maupun mesin. Definisi lain dari transportasi adalah jasa yang diberikan untuk menolong orang dan barang dari suatu tempat ke

¹⁷ Rachmad Ersan, *Pengelolaan Transportasi Kereta Api di Regentschap Sidoarjo tahun 1875-1942*, (Surabaya: Skripsi Departemen Ilmu Sejarah Universitas Airlangga, 2020),

¹⁸ Ikhsan Rosyid, *Sistem Transportasi Darat Perkotaan Surabaya Masa Kolonial 1900-1942* dalam jurnal Mozaik Vol. 17 No.2 2017

tempat lainnya atau usaha dan kegiatan mengangkut barang dari suatu tempat ke tempat lainnya.¹⁹

Terdapat penjelasan lain mengenai transportasi yang menyatakan bahwa transportasi adalah bagian dari kegiatan ekonomi masyarakat yang memberi kepuasan kepada manusia dengan memberikan perubahan geografis bagi manusia maupun barang. Dan transportasi digunakan untuk memindahkan bahan-bahan mentah dari suatu tempat ke tempat lainnya supaya biaya produksinya bisa lebih murah.²⁰

Mojokerto merupakan wilayah produsen gula yang cukup besar di Jawa Timur pada akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20. Hal ini direpresentasikan dengan banyaknya pabrik gula yang ada di Mojokerto. Gula-gula ini diproduksi dengan tujuan untuk diekspor menuju pasar luar negeri. Dalam proses antara produksi dan konsumsi ini terdapat proses distribusi²¹ yang dilakukan oleh MSM. MSM berperan dengan mengantar gula dari pabrik gula, menuju pelabuhan di Kalianyar di Bangil. Selain melalui pelabuhan Kalianyar, MSM juga mengantar gula menuju stasiun milik SS untuk kemudian dikirim menggunakan kereta milik SS menuju stasiun Ujung untuk diekspor.

Pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda lebih ditekankan untuk pengangkutan barang, terutama gula dibanding pengangkutan penumpang. Pembangunan jalur kereta api ditujukan untuk menghubungkan pabrik-pabrik gula

¹⁹ Rustian Kamaludin, *Ekonomi Transportasi : Karakteristik, Teori, dan Kebijakan* (Jakarta : Ghalia Indonesia, 2003), hlm. 13.

²⁰ Don Benson dan Geoffrey Whitehead, *Transport and Distribution Made Simple* (London: Richard Clay The Chaucer Press, 1975), hlm 1

²¹ *Ibid.* hlm. 7

yang ada di pedalaman dengan jalur pelayaran yang terhubung lewat pelabuhan. Pada peralihan abad XIX ke XX moda transportasi berbasis rel merupakan moda transportasi yang paling modern, karena kapasitasnya yang besar dalam sekali perjalanan. Moda transportasi berbasis rel dianggap sebagai teknologi yang modern dan bisa diandalkan pada masanya²², maka dari itu moda ini banyak beroperasi di Hindia Belanda, terutama di pulau Jawa.

Perusahaan trem pada masa Hindia Belanda memiliki konsep beberapa perusahaan swasta yang ada akan bekerja sama dengan satu perusahaan milik negara. Perusahaan milik negara yang dimaksud adalah *Staatsspoorwegen*, perusahaan-perusahaan swasta banyak yang beroperasi dan berfokus untuk mengakses wilayah pedalaman di suatu wilayah, contoh dari perusahaan trem swasta ini adalah MSM, OJS, BDSM, KSM. Perusahaan-perusahaan trem swasta ini bekerja sama dengan SS dengan cara menyuplai angkutan barang maupun penumpang dari pedalaman menuju stasiun transit milik SS.²³

Kereta api pada masa kolonial sebagian besar dioperasikan oleh SS. SS memiliki orientasi untuk membangun jalur yang menghubungkan kota-kota yang ada di pulau Jawa. Perusahaan ini memiliki jangkauan yang lebih luas dari perusahaan-perusahaan trem swasta, karena hal ini SS mengoperasikan kereta api yang memiliki kecepatan tinggi, daya jangkau lebih luas, dan kapasitas angkut yang lebih besar dibandingkan trem.

²² Ikhsan Rosyid, *Sistem Transportasi Darat Perkotaan Surabaya Masa Kolonial 1900-1942* dalam jurnal Mozaik Vol. 17 No.2 2017, hlm. 230

²³ Arrilnis Putra, *Perusahaan Trem Malang Tahun 1897-1942*, (Surabaya: Program Studi Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Airlangga). hlm. 81

Trem adalah moda transportasi berbasis rel yang sebagian besar beroperasi di wilayah perkotaan, meski tak menutup kemungkinan bagi trem untuk beroperasi di wilayah pedesaan. Jalur yang dilalui oleh trem pada umumnya berkelok-kelok, maka dari itu untuk mengakomodasi tikungan tajam, badan trem didesain lebih pendek daripada kereta api. Badan trem yang ramping memudahkan trem untuk berbelok, selain badan yang lebih ramping, trem memiliki bobot yang lebih ringan dibandingkan dengan kereta api. Trem pada masa kolonial ditarik oleh lokomotif dan terdiri atas beberapa gerbong penumpang dan barang.

Trem di Hindia Belanda pada umumnya dioperasikan oleh perusahaan swasta yang beroperasi di kawasan tertentu. Perusahaan trem swasta berfokus untuk menghubungkan wilayah-wilayah terpencil yang berada di dalam wilayah karesidenan, atau *regentschap*. Trem memiliki kecepatan rata-rata yang lebih lambat dibanding dengan kereta api, berkisar 30km/jam. Karena beroperasi di wilayah yang relatif lebih kecil maka trem memiliki jangkauan yang lebih pendek dibanding kereta api. Selain itu trem juga lebih menekankan frekuensi perjalanan yang tinggi dibanding menekankan kapasitas yang besar. Perusahaan trem swasta menghubungkan wilayah pedalaman dengan stasiun SS yang biasanya berada di kawasan kota.²⁴

Contoh dari pola operasi kereta pada masa kolonial adalah perusahaan MSM yang menghubungkan pemukiman dan pabrik gula di Pohjejer dengan stasiun SS

²⁴ <https://heritage.kai.id/page/Pembangunan%20Trem%20Lintas%20Karawang%20Rengasdengklok#:~:text=Karateristik%20trem%20berbeda%20dengan%20kereta,jarak%20temp%20yang%20lebih%20dekat>. (Diakses pada 16 Desember 2022 pukul 02.15 WIB)

yang ada di kawasan kota Mojokerto. Pohjejer yang berada di pedalaman memiliki potensi berupa angkutan penumpang, penumpang yang ada di kawasan Pohjejer bisa pergi ke Surabaya dengan cara menaiki kereta milik MSM menuju stasiun Mojokerto. Di stasiun Mojokerto penumpang ini bisa melakukan transit menjadi menggunakan kereta milik SS untuk menuju Surabaya.

1.7 Metode Penelitian

Penelitian sejarah membutuhkan metode penelitian yang tepat agar dapat menghasilkan tulisan yang berkualitas. Dalam menentukan metode penelitian, sangat penting untuk menyesuaikan teknik penelitian dengan alur pemikiran umum beserta gagasan teoretis.²⁵ Metode penelitian dimulai dari pemilihan topik hingga penulisan historiografi. Untuk menghasilkan historiografi yang baik dibutuhkan metode yaitu metode sejarah. Metode sejarah merujuk kepada lima tahapan penelitian sejarah, yaitu pemilihan topik, pengumpulan sumber, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi²⁶.

Pemilihan topik merupakan langkah pertama dari penelitian ini. Penulis memilih topik mengenai MSM karena penulis memiliki kedekatan secara emosional dan intelektual dengan dunia perkeretaapian dan Mojokerto, maka dari itu penulis memilih MSM sebagai obyek penelitian.

Setelah menentukan topik, Langkah selanjutnya adalah pengumpulan sumber atau biasa disebut dengan heuristik. Sumber penulisan diklasifikasikan ke dalam dua kategori, yaitu sumber primer dan sumber sekunder. Sumber primer yang

²⁵ J. R. Rarco, *Metode Penelitian Kualitatif: Jenis, Karakteristik, dan Keunggulannya*, (Jakarta: PT. Grasindo, 2010), hlm. 1

²⁶ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta: Tiara Wacana, 2013), hlm. 69.

digunakan dalam penelitian ini meliputi publikasi pada masa kolonial seperti peta, *Besluit*, *Jaarverslag*, *Staatsblad*. Sumber-sumber primer ini didapat dari situs KITLV dan Delpher. Setelah mengumpulkan berbagai sumber primer, penulis melakukan seleksi terhadap sumber-sumber tersebut agar sesuai dengan tema yang akan diteliti.

Sumber sekunder yang digunakan untuk menunjang penelitian ini adalah buku-buku dengan tema yang memiliki pembahasan mengenai hal-hal di sekitar sejarah perkeretaapian di Hindia Belanda. Selain buku, sumber sekunder yang digunakan adalah skripsi dan jurnal yang membahas perkeretaapian di Jawa Timur pada masa kolonial. Sumber-sumber penulisan ini didapat dari berbagai tempat, seperti koleksi pribadi, koleksi sesama pegiat sejarah perkeretaapian, Perpustakaan Departemen Ilmu Sejarah Universitas Airlangga, dan Perpustakaan BAPPEDA Jawa Timur.

Setelah melakukan pengumpulan sumber primer dan sekunder maka penulis akan melakukan kritik terhadap sumber yang sudah didapat. Kritik terhadap sumber terdiri atas kritik ekstern dan kritik intern. Kritik ekstern dilakukan dengan cara memperhatikan bentuk fisik dari sumber, tata bahasa, tahun penerbitan sumber tersebut. Sementara kritik intern adalah kritik mengenai substansi dari sumber yang digunakan²⁷.

Sumber-sumber yang telah didapat segera dikelompokkan sesuai dengan pembahasan masing-masing, serta diurutkan sesuai dengan tahun sumber tersebut. Setelah proses pengelompokkan dan periodisasi, penulis menerjemahkan sumber-

²⁷ *Ibid.* hlm. 77.

sumber yang masih menggunakan bahasa Belanda dan menafsirkan untuk mendapat gambaran mengenai kondisi MSM pada tahun 1896-1942. Setelah penulis mendapatkan gambaran mengenai kondisi MSM beserta peristiwa-peristiwa yang terjadi pada MSM, penulis melakukan proses historiografi untuk menarasikan secara kronologis mengenai dinamika yang dialami oleh MSM selama tahun 1896-1942.

1.8 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan berguna agar penulisan sejarah dapat sesuai dengan alur dan dapat disajikan secara berurutan. Jika sistematika penulisan sesuai dengan prosedur yang berlaku, maka penelitian akan dapat mudah dicerna oleh pembaca. Sistematika penulisan harus tersusun secara sistematis dan sesuai dengan kerangka pemikiran. Periodisasi berdasarkan rentetan peristiwa juga merupakan bagian penting dalam penelitian ini. Maka dari itu sistematika penulisan dari penelitian ini akan disajikan sebagai berikut.

Bab I adalah bagian di mana peneliti memaparkan bagaimana latar belakang dari penelitian yang akan dilakukan. Dilanjutkan dengan rumusan masalah yang berguna untuk mempermudah pembaca menganalisis mengenai apa saja yang akan menjadi pokok pembahasan dari penelitian ini, tujuan dan manfaat penelitian berfungsi agar pembaca mengetahui tujuan dan manfaat dari penelitian yang dilakukan. Lalu ruang lingkup penelitian yang terdiri atas ruang lingkup Spasial dan Temporal, di mana hal ini penting, agar pembahasan penelitian tetap pada jalurnya, dengan membatasi secara temporal maupun spasial. Tinjauan pustaka merupakan bagian yang cukup penting dalam penelitian ini, karena dalam

penelitian mengenai sejarah, penggunaan sumber sangatlah penting, maka di dalam tinjauan pustaka dijelaskan sumber-sumber yang dijadikan rujukan dalam penelitian ini, beserta alasan mengapa sumber-sumber tersebut dijadikan bahan penelitian. Kerangka konseptual berguna agar pembaca memahami bagaimana konsep yang digunakan dalam proses penelitian ini. Metode penelitian digunakan untuk menjabarkan bagaimana metode sejarah yang digunakan dalam penelitian ini. Metode penelitian sejarah ini terdiri atas empat proses yaitu Heuristik, Kritik, Interpretasi, dan Historiografi. Dan bab I diakhiri dengan Sistematika penulisan yang akan menjabarkan bagaimana proses penulisan mengenai *Modjokerto Stoomtram Maatschappij* akan dilakukan berdasarkan struktur dan pembabakan sejarah.

Bab II membahas mengenai latar belakang situasi politik, ekonomi, dan sosial yang sedang terjadi di Hindia Belanda dan Mojokerto. Bab ini juga membahas Liberasi ekonomi yang terjadi di Hindia Belanda. Liberasi ekonomi juga berkontribusi atas berkembangnya perusahaan Modjokerto Stoomtram Maatschappij. Bab II juga menganalisis mengenai rute-rute utama pembangunan jalur rel MSM

Bab III Membahas tentang berdirinya *Modjokerto Stoomtram Maatschappij* beserta segala permasalahan sebelum berdirinya MSM. Bab III juga membahas permasalahan yang dialami oleh para investor MSM dalam pembangunan jaringan trem MSM. Berbagai permasalahan yang dihadapi oleh MSM juga akan dibahas pada bab ini.

Bab IV berisi penutup yang berisi dari kesimpulan dari penelitian yang dilakukan.