

Jalur Trem Modjoagoeng-Ngoro: pendapatan dan pengaruhnya bagi masyarakat Jombang tahun 1890-1900

Dimas Bagus Aditya

Universitas Airlangga, Jl. Airlangga No. 4-6, Kota Surabaya, Jawa Timur, 60115, dimas.bagus.aditya-2019@fib.unair.ac.id

Abstract

The Modjoagoeng-Ngoro tramway is a branch of the Mojokerto-Gemekan-Ngoro tramway. The Oost-Java Stoomtram Maatschappij railway line with the Mojoagung-Ngoro segment is used to transport plantation products at several sugar factories connected to this line, such as the Soekodhono Sugar Factory, Seloredjo Sugar Factory, and Ngoro Sugar Factory. The construction of the Mojoagung-Ngoro railway has an impact on the lives of the people of Jombang so that a small market is formed near the station stop. This paper aims to describe the Modjoagoeng-Ngoro tramline which includes the history of the establishment of the OJS tramline in Surabaya Regency, including Mojoagung-Ngoro line, the income earned by the OJS line in the Modjoagoeng-Ngoro segment, and the effects caused by the establishment of the OJS line. The method used in this paper is the historical method which consist of heuristics, source critism, interpretation, and historiography. The results obtained in this study are the gross income obtained by the Oost-Java Stoomtram Maatschappij (OJS) company experiencing ups and downs in income. This reflects that the OJS line is highly dependent on the fluctuations in sugar and coffee production along this railway. The impact felt by the community due to the construction of the Modjoagoeng-Ngoro tramline is the formation of a small trading area around the OJS stop station.

Keywords

Mojoagung; Ngoro; Oost-Java Stoomtram Maatschappij; Jombang.

Abstrak

Jalur trem Modjoagoeng-Ngoro merupakan rangkaian cabang dari jalur trem Mojokerto-Gemekan-Ngoro. Jalur rel kereta api *Oost-Java Stoomtram Maatschappij* dengan segmen Mojoagung-Ngoro digunakan untuk mengangkut hasil perkebunan di beberapa pabrik gula yang terhubung dengan jalur ini, seperti Pabrik Gula Soekodhono, Pabrik Gula Seloredjo, dan Pabrik Gula Ngoro. Pembangunan jalur rel Mojoagung-Ngoro berdampak terhadap kehidupan masyarakat Jombang sehingga terbentuk pasar kecil di dekat stasiun pemberhentian. Tulisan ini bertujuan untuk memaparkan mengenai jalur trem Modjoagoeng-Ngoro yang didalamnya mencakup sejarah pendirian jalur trem OJS di Keresidenan Surabaya termasuk jalur lintas Mojoagung-Ngoro, pendapatan yang diperoleh jalur OJS segmen Modjoagoeng-Ngoro, dan pengaruh yang ditimbulkan akibat didirikannya jalur OJS. Metode yang digunakan dalam penulisan ini adalah metode sejarah yang terdiri atas heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Hasil yang didapatkan dalam penelitian ini adalah pendapatan bruto yang diperoleh oleh perusahaan *Oost Java Stoomtram Maatschappij* (OJS) mengalami pasang surut pendapatan. Hal ini mencerminkan bahwa jalur OJS sangat bergantung pada naik turunnya produksi gula dan kopi di sepanjang jalur rel ini. Dampak yang dirasakan oleh

masyarakat akibat dibangunkannya jalur trem Modjoagoeng-Ngoro adalah terbentuknya tempat perdagangan kecil di sekitar stasiun pemberhentian OJS.

Kata kunci

Mojoagung; Ngoro; Oost-Java Stoomtram Maatschappij; Jombang.

**Received:* 15 November 2022

**Accepted:* 30 January 2023

**Revised:* 04 January 2023

**Published:* 31 January 2023

PENDAHULUAN

Dalam kebudayaan Jawa terdapat adagium *'mene lek wes onok kereta tanpo jaran, tanah Jawa kalungan wesi'* yang dimaknai kelak jika sudah ada kereta tanpa kuda, tanah Jawa bakal berkalung besi. Maksud dari serat itu adalah kehadiran kereta api di Jawa berdampak pada pembangunan rel kereta api yang membentang di seluruh Jawa. Sebelum abad XIX kutipan itu tidak dihiraukan oleh masyarakat Jawa. Tetapi mulai berubah saat sarana transportasi tidak hanya cukup dengan mengandalkan transportasi berupa cikar dan pedati saja. Kebijakan ekonomi liberal menghendaki para pengusaha berbondong-bondong membangun perusahaan berbasis tanaman komoditas utama, seperti kopi, gula, dan nila (Brown, 2003). Komoditas ini memerlukan angkutan transportasi yang cocok untuk sarana pengangkutan itu. Hampir seluruh daerah di Jawa mengalaminya, tidak terkecuali di Jombang.

Jombang merupakan pusat industri gula di Karesidenan Surabaya. Inez Hollander mengungkapkan bahwa Jombang sebagai pusat industri gula. Kandungan tanah yang subur menyebabkan Jombang sejajar dengan Mojokerto dan Sidoarjo sebagai kota gula (Padmodiwiryo, 2015). Industri gula di Jombang memerlukan sarana transportasi pengangkutan dari daerah pedalaman ke Pelabuhan di Surabaya. Transportasi konvensional sudah tidak dapat memenuhi pengangkutan dengan kapasitas besar. Oleh sebab itu, pemerintah kolonial membuka jalur kereta api di Jombang dihubungkan ke Surabaya. Salah satu jalur rel yang beroperasi di Jombang ialah *Oost Java Stoomtram Maatschappij* (OJS). *Oost Java Stoomtram Maatschappij* (OJS) membuka tiga lintasan, yaitu Mojokerto-Gemekan-Ngoro, Ujung-Sepanjang-Krian, dan Gemekan-Dinoyo.

Awalnya, *Oost Java Stoomtram Maatschappij* (OJS) hanya membuka jalur lintas Mojokerto-Gemekan-Ngoro dan diresmikan pada tanggal 1 Oktober 1889 untuk OJS jalur segmentasi Mojokerto-Mojoagung. Pembangunan OJS jalur Mojoagung-Ngoro selesai dibangun pada tanggal 1 Januari 1890 (*Oost-Java Stoomtram Maatschappij*, 1902). Jalur Mojoagung-Ngoro ialah cabang dari jalur utama *Oost Java Stoomtram Maatschappij* (OJS) sehingga dapat dikatakan jalur segmen ini merupakan jalur sekunder. Jalur sekunder OJS segmen Mojoagung-Ngoro merupakan jalur trem yang bersebelahan dengan jalan raya antar Mojoagung-Ngoro. Jalur rel kereta api OJS segmen Mojoagung-Ngoro digunakan untuk menghubungkan beberapa pabrik gula di Jombang, seperti Pabrik Gula Soekodhono, Pabrik Gula Seloredjo, dan Pabrik Gula Ngoro. Jalur

trem OJS segmen Mojoagung-Ngoro berada di wilayah Kawedanan Mojoagung yang waktu itu masih menjadi bagian dari *afdeeling* Mojokerto.

Kawedanan Mojoagung merupakan daerah yang subur dengan sumber daya alam yang beragam, hamparan daratan rendah yang luas memadai untuk pembukaan lahan perkebunan bagi pemerintah kolonial. Lahan perkebunan yang dibuka secara luas menjadi kebijakan baru bagi pemerintah kolonial untuk memberikan kebebasan bagi swasta untuk menanamkan modalnya mendirikan perkebunan partikelir di Jombang dan sekitarnya (Khudori, 2005). Tidak heran jika pemerintah kolonial membangun jalur rel OJS dengan persimpangan di Mojoagung-Ngoro. Jalur ini nantinya terhubung dengan beberapa pabrik gula yang beroperasi di wilayah Mojoagung dan Ngoro. Pembangunan jalur rel kereta api ini membawa pengaruh bagi kehidupan masyarakat, khususnya masyarakat Jombang.

Berkaca dari uraian yang telah dipaparkan di atas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian mengenai **Jalur Trem Modjoagoeng-Ngoro: Pendapatan dan Pengaruhnya Bagi Masyarakat Jombang Tahun 1890-1900**. Berdasarkan latar belakang di atas, maka beberapa rumusan masalah yang menjadi fokus penelitian, sebagai berikut: (1) Bagaimana pengoperasian jalur trem Modjoagoeng-Ngoro? (2) Apa pengaruh yang ditimbulkan dari pembangunan dan pengoperasian jalur trem Modjoagoeng-Ngoro terhadap masyarakat sekitar?

Dalam penelitian ini terdapat ruang lingkup, yaitu: (1) lingkup spasial atau tempat, (2) lingkup temporal atau waktu, dan (3) lingkup perspektif atau kajian. Lingkup spasial yang menjadi fokus penelitian adalah jalur trem OJS dengan segmen Mojoagung-Ngoro. Lingkup temporal kajian ini dimulai dari tahun 1890 sampai tahun 1900. Pemilihan tahun 1890 digunakan sebagai batasan temporal awal karena pembangunan jalur trem Mojoagung-Ngoro telah selesai diresmikan, sedangkan pemilihan tahun 1900 dikarenakan pada tahun itu merupakan akhir dari abad XX. Adapun lingkup perspektif atau kajian penelitian ini adalah lingkup ekonomi.

Kajian tentang perkeretaapian ditulis oleh Tim Telaga Bakti Nusantara (1997) dengan judul *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*. Pada buku ini menggambarkan jaringan kereta api milik pemerintah dan swasta. Buku ini memiliki isi mengenai peran besar jaringan kereta api dalam perekonomian negara. Menurut buku ini, jaringan kereta api terhenti akibat krisis *malaise* dan perang dunia. Jaringan kereta api digunakan sebagai alat perang pada masa pendudukan Jepang. Kajian tentang kereta api ditulis oleh Silmi (2018) dengan judul *Babad-Djombang Stoomtram Maatschappij (BDSM) Tahun 1896-1916*. Dalam skripsi ini memaparkan mengenai sejarah berdirinya jalur BDSM, pendapatan perusahaan pertahun, struktur manajemen perusahaan, pengaturan rute dan stasiun pemberhentian bagi jalannya kereta api hingga pengaruh BDSM diberbagai bidang bagi masyarakat Babad dan Jombang. Dengan membaca skripsi ini juga menjadikan penulis mampu memahami kondisi sosial ekonomi masyarakat Jombang sehingga dapat membantu penyelesaian artikel ini.

Papacostas (1987) mengartikan transportasi sebagai kesatuan yang terdiri dari berbagai fasilitas tertentu. Sistem ini mempunyai pengontrol dan arus yang memungkinkan manusia dan barang berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya secara cepat. Perpindahan ini dilakukan secara efisien mungkin sebagai sarana kegiatan manusia (Shah, 2011). Pendapat serupa juga dikemukakan oleh Bowersox (1981) mengenai transportasi yaitu mobilitas barang atau penumpang dari satu lokasi ke lokasi lainnya. Pada dasarnya, transportasi terbagi kedalam tiga jenis, yaitu transportasi darat, laut, dan udara. Transportasi memiliki peran penting bagi kehidupan manusia dikarenakan moda jenis ini merupakan alat vital untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia. Dari ketiga jenis transportasi tersebut, transportasi darat adalah transportasi yang sering digunakan oleh masyarakat.

Transportasi darat memiliki dua unsur penunjang yang tidak dapat dipisahkan. Kedua unsur itu ialah sarana dan prasarana. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) sarana adalah segala sesuatu yang dapat digunakan sebagai alat untuk mencapai maksud dan tujuan itu, sedangkan prasarana adalah segala sesuatu yang menunjang terwujudnya suatu proses (usaha pembangunan). Dalam penelitian ini, penulis berfokus pada transportasi darat, yaitu kereta api. Menurut Undang-undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007, perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri dari sarana prasarana, fasilitas, dan sumber daya manusia. Perkeretaapian membutuhkan sejumlah operasional angkutan kereta api berupa lokomotif, kereta penumpang, dan gerbong barang. Tak hanya itu, operasional kereta api juga memerlukan prasarana seperti stasiun, sinyal tebang, jembatan, terowongan, dan jaringan rel sebagai lintasan kereta api (Pemerintah Pusat, 2007).

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), istilah jalur memiliki arti kolom yang lurus dan panjang, serta strip yang lebar. Melalui hal itu, jalur dapat diartikan sebagai bagian jalan yang digunakan sebagai lalu lintas kendaraan. Adapun jalur kereta api yang menjadi fokus penelitian ini adalah jalur trem *Oost Java Stoomtram Maatschappij* segmen Mojoagung-Ngoro yang terletak di Jombang. Dalam penelitian ini menggunakan pendekatan sosial dan ekonomi. Pendekatan sosial digunakan untuk memaparkan dampak yang ditimbulkan akibat pembukaan jalur trem Modjoagoeng-Ngoro bagi para pengguna jasa transportasi kereta api di wilayah Jombang. Pendekatan ekonomi digunakan untuk menganalisa keuntungan yang jalur trem ini berharap pengangkutan komoditas gula di sepanjang jalur rel kereta api ini.

METODE PENELITIAN

Penulisan artikel ini merujuk pada metode penelitian sejarah. Metode penelitian sejarah dapat didefinisikan sebagai langkah-langkah pengujian dan penganalisaan secara mendalam rekaman memori dan sumber data peninggalan masa lalu. Penelitian dengan judul *Jalur Trem Modjoagoeng-Ngoro: Pendapat dan Pengaruhnya Bagi Masyarakat Jombang Tahun 1890-1900* menggunakan metode penelitian sejarah yang terdiri atas empat langkah-langkah (Notosusanto, 1978), yakni:

Langkah pertama adalah heuristik. Heuristik adalah mencari dan mengumpulkan sumber-sumber baik sumber primer ataupun sumber sekunder. Sumber yang dikumpulkan seperti koran, majalan, buku sezaman, dan artikel jurnal. Langkah kedua adalah verifikasi atau kritik sumber. Kritik sumber terbagi menjadi dua macam, yaitu kritik ekstern dan kritik intern (Syamsuddin, 2007). Dalam kritik sumber dilakukan penilaian dan pengujian bahan-bahan sumber dengan kritik ekstern dan kritik intern untuk menentukan keotentikan sumber yang ditemukan.

Langkah ketiga ialah interpretasi. Interpretasi merupakan kegiatan untuk menafsirkan kenyataan atau fakta-fakta yang didapat untuk mendapatkan hubungan dari fakta-fakta yang didapat. Langkah terakhir penelitian sejarah adalah historiografi. Historiografi memiliki arti rekonstruksi peristiwa masa lampau dengan dilakukan kegiatan penulisan atau pengarang (*art of writing*).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pembangunan Jalur Trem *Oost Java Stoomtram Maatschappij* (OJS) di Karesidenan Surabaya

Oost Java Stoomtram Maatschappij merupakan satu asosiasi perusahaan dengan *Kediri Stoomtram Maatschappij* (KSM) dengan rute Kediri-Pare-Djombang. Trayek OJS dibangun setelah mendapatkan izin dari pemerintah kolonial tertanggal 10 Juni 1888. Menurut surat kabar *Soerabaijasch Handelsblad* edisi 13 Juli 1888, trayek *Oost Java Stoomtram Maatschappij* (OJS) dimulai jalur dari Surabaya ke Jembatan Bibusburg, Kramat Gantong-Wonokromo-Sepanjang menuju Kupang dan jalur lain dari Pabrik Gula Kapettangan-Mojokerto Kotta dan Mojoagung-Ngoro (Soerabaijasch Handelsblad, 1888).

Mengacu pada surat kabar *Soerabaijasch Handelsblad* edisi 27 Februari 1889 memberitakan tentang *Oost Java Stoomtram Maatschappij* yang akan mengadakan kesepakatan terkait dengan pembangunan jalur trem dengan segmen Mojokerto-Ngoro. Sumber pendapatan penting bagi *Oost Java Stoomtram Maatschappij* (OJS) adalah pengangkutan hasil perkebunan seperti tebu, kopi, dan karet. Beberapa pabrik gula yang mengadakan Kerjasama dengan OJS adalah Pabrik Gula Dinoyo, Pabrik Gula Sentanen Lor, Pabrik Gula Brangkal, Pabrik Gula Sumengko. Pabrik Gula Soekodhono, Pabrik Gula Seloredjo, dan Pabrik Gula Ngoro (Soerabaijasch Handelsblad, 1889).

Jalur trem yang pertama kali beroperasi adalah jalur trem trayek Pabrik Gula Spiritus Wates-Mojokerto Kotta-Gemekan dengan segmen lintas Pabrik Gula *Kapettangan*/Mojokerto Kali-Mojoagung. Adapun tanggal peresmian jalur trayek pertama ini adalah 1 Oktober 1889 dengan panjang lintasan yakni 17 km. Beberapa tahun setelahnya, jalur ini diperpanjang dari Mojokerto Kali-Wates dengan panjang lintasan 3 km diresmikan pertama kali pada tanggal 1 April 1909. Jalur kedua yang dibangun menghubungkan Gemekan-Ngoro segmen lintas Mojoagung-Ngoro dengan panjang lintasan 17 km. Legalitas pembuatan trayek ini tertuang dalam *Gouvernements Besluit* 11

Mei 1887 No.8/c (Algemene Secretarie, 1887). Jalur trem ini resmi beroperasi pada tanggal 1 Januari 1890 (Oost-Java Stoomtram Maatschappij, 1902).

Keluarnya *Gouvernements Besluit* 31 Mei 1890 No.7 menandai pengerjaan trayek trem Gemekan-Dinoyo dengan panjang lintasan 8 km (Algemene Secretarie, 1890). Jalur trem ini diresmikan oleh pemerintah kolonial pada tanggal 5 Maret 1892. Dengan diresmikannya jalur ini menjadikan seluruh daerah di Karesidenan Surabaya bagian selatan telah tersambung oleh transportasi kereta api. Melalui hal itu memudahkan proses pengangkutan hasil perkebunan tebu yaitu tebu, kopi, dan karet yang menjadi primadona kawasan Karesidenan Surabaya. Alasan pemilihan Karesidenan Surabaya bagian selatan sebagai daerah yang terintegrasi jalur rel kereta api tidak terlepas dari faktor ekonomi.

Pembukaan jalur OJS Segmen Modjoagoeng-Ngoro

Keluarnya *Gouvernements Besluit* 11 Mei 1887 No.8/c oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda menandai izin pembangunan jalur rel Gemekan-Ngoro (Algemene Secretarie, 1887). Jalur rel kereta ini selesai dibangun pada tanggal 1 Oktober 1889 untuk jalur segmentasi Mojokerto-Mojoagung, sedangkan pada tanggal 1 Januari 1890 diresmikan jalur Mojoagung-Ngoro dengan panjang lintasan 17 km. Pada jalur ini, beberapa pabrik gula terhubung dengan trayek trem ini diantaranya Pabrik Gula Soekodhono, Pabrik Gula Seloredjo, dan Pabrik Gula Ngoro.

Tabel 1. Daftar Stasiun di Jalur Trem Mojoagung-Ngoro

No.	Nama Stasiun	Singkatan	Letak
1.	Mojoagung	MAG	km 16+700
2.	Rosobo	ROS	km 17+200
3.	Dikusari	DKS	km 19+600
4.	Gayam	GYM	Km 22+000
5.	Selorejo	SRE	km 22+600
6.	Mojojejer	MJJ	km 25+300
7.	Mojowangi	MWI	km 26+500
8.	Mojowarno	MJW	km 27+100
9.	Kajen	KJN	km 28+000
10.	Guwo	GUW	Km 29+400
11.	St. Ngoro (OJS)	NRO	km 33+500

Sumber: Data diolah dari Subdit Jalan Rel dan Jembatan (2004)

Dalam tabel 1 terdapat 11 stasiun halte pemberhentian di trayek rel Mojoagung-Ngoro. Adapun 11 stasiun halte pemberhentian yaitu Rosobo, Dukusari, Gayam, Seloredjo, Mojojejer, Mojowangi, Mojowarno, Kajen, Guwo, dan St. Ngoro (OJS). Kesebelas stasiun pemberhentian ini digunakan untuk menaikturunkan penumpang dan barang. Salah satu penjualan yang sering dilakukan di stasiun pemberhentian *Oost Java Stoomtram Maatschappij* jalur rel Mojoagung-Ngoro adalah bibit/benih tebu.

Pendapatan jalur trem Modjoagoeng-Ngoro

Pendapatan bruto OJS tahun 1890 menghasilkan saldo laba f7.204,76 yang membuat anggota dewan pengawas untuk pertama kalinya membuka rekening baru. Menurut surat kabar *Soerabaijasch Handelsblad* edisi 1 Juli 1890 angkutan barang terutama yang berasal dari Pabrik Gula Brangkal, Pabrik Gula Seloredjo, dan Pabrik Gula Ngoro harus dibatasi. Jalur-jalur ini dioperasikan untuk mengangkut kopi dan gula dari pabrik-pabrik yang terletak di sepanjang jalur. Kontrak untuk keempat pabrik gula termasuk jalur rel (Pabrik Gula Brangkal, Pabrik Gula Soekodhono, Pabrik Gula Seloredjo, dan Pabrik Gula Ngoro) telah disepakati. Pengangkutan barang selama 1889-1890 sebanyak f14.667,32 dan untuk angkutan penumpang selama 1889-1890 sebesar f994,05 (*Soerabaijasch Handelsblad*, 1890).

Tabel 2. Pendapatan Bruto *Oost Java Stoomtram Maatschappij* (OJS) bulan September 1893

No.	Trayek/Jalur Rel	Total Pendapatan
1.	Jalur Modjokerto-Dinojo-Ngoro	f14.878,00
2.	Jalur Soerabaija-Sepandjang	f11.652,00
Total Pendapatan dari Januari- September 1893		
1.	Jalur Modjokerto-Ngoro-Dinoyo	f76.508,00
2.	Jalur Soerabaija-Sepandjang	f107.293,00
Total		f183.801,00

Sumber: Data diolah dari *Soerabaijasch Handelsblad* (1893)

Dalam tabel 2 pendapatan bruto *Oost Java Stoomtram Maatschappij* selama bulan September 1893 sebanyak f26.530,00 dengan rincian total pendapatan jalur Modjokerto-Ngoro-Dinojo sebesar f14.878,00 dan jalur Soerabaija-Sepandjang sebesar f11.652,00. Sedangkan total pendapatan dari Januari sampai September 1893 sebesar f183.801,00 dengan rincian total pendapatan jalur Modjokerto-Ngoro-Dinojo sebesar f76.508,00 dan total pendapatan jalur Soerabaija-Sepandjang sebesar f107.293,00. Total pendapatan ini meningkat drastis dibandingkan tahun 1889-1890.

Tabel 3. Pendapatan Bruto *Oost-Java Stoomtram Maatschappij* (OJS) bulan Juni 1895

No.	Trayek/Jalur Rel	Total Pendapatan
1.	Jalur Modjokerto-Ngoro-Dinojo	f13.431
2.	Jalur Soerabaija-Sepandjang	f14.006
Total Pendapatan dari Januari- Juni 1895		
1.	Jalur Modjokerto-Ngoro-Dinoyo	f39.405,00
2.	Jalur Soerabaija-Sepandjang	f87.751,00
Total		f127.156,00

Sumber: Data diolah dari *De Locomotief* (1895)

Dalam tabel 3 total pendapatan bruto *Oost Java Stoomtram Maatschappij* bulan Januari 1895 sebesar f27.437,00 dengan rincian total pendapatan jalur Soerabaija-

Sepandjang sebesar f14.006,00. Sedangkan total pendapatan *Oost-Java Stoomtram Maatschappij* antara bulan Januari sampai Juni 1895 adalah f127.156,00 dengan rincian total pendapatan jalur Modjokerto-Ngoro-Dinojo sebesar f39.405,00 dan total pendapatan jalur Soerabaija-Sepandjang sebesar f87.751,00. Pada tahun 1895, total pendapatan bruto cukup menurun drastis dibandingkan dengan tahun 1893, tetapi perlu digaris bawahi bahwa dua tabel itu total pendapatannya berakhir dibulan yang berbeda. Dalam tabel 2 total pendapatan yang dihitung berakhir pada bulan September 1893 sementara tabel 3 total pendapatan yang dihitung berakhir pada bulan Juni 1895.

Tabel 4. Pendapatan Bruto *Oost-Java Stoomtram Maatschappij* bulan Juni 1897

No.	Trayek/Jalur Rel	Total Pendapatan
1.	Jalur Modjokerto-Ngoro-Dinojo	f10.638,00
2.	Jalur Soerabaija-Sepandjang	f13.313,00
Total		f23.951,00
Total Pendapatan dari Januari- Juni 1897		
1.	Jalur Modjokerto-Ngoro-Dinojo	f34.124,00
2.	Jalur Soerabaija-Sepandjang	f75.126,00
Total		f109.250

Sumber: Data diolah dari *Bataviaasch Nieuwsblad*, (1897)

Berdasarkan tabel 4 total pendapatan *Oost Java Stoomtram Maatschappij* per Juni 1897 sebesar f23.951,00 dengan rincian jalur Modjokerto-Ngoro-Dinojo sebesar f10.638,00 dan jalur Soerabaija-Sepandjang sebesar f13.313,00. Adapun total pendapatan *Oost Java Stoomtram Maatschappij* antara bulan Januari sampai Juni sebesar f109.250 dengan rincian masing-masing jalur Modjokerto-Ngoro-Dinojo sebesar f34.124,00 dan jalur Soerabaija-Sepandjang sebesar f75.126,00. Adapun total pendapatan bruto OJS selama Januari-Juni 1897 sebesar f109.250,00. Pada periode ini total pendapatan bruto OJS menyusut sebesar f17.906,00 pada periode yang sama dengan perbandingan antara tahun 1895 dan 1897.

Tabel 5. Pendapatan *Oost Java Stoomtram Maatschappij* (OJS) Jalur Modjokerto-Ngoro Tahun 1899-1900

No.	Periode	Jarak	Pendapatan (kg)	
1.	Agustus 1900	(41 km)	f16.700	f13,20
2.	Agustus 1899	(44 km)	f18,100	f14,30
Total Peningkatan			f1.400	f1,10

Sumber: Data diolah dari *Bataviaasch Nieuwsblad*, (1900)

Dalam tabel 5 total pendapatan *Oost Java Stoomtram Maatschappij* (OJS) jalur Modjokerto-Ngoro selama setahun antara Agustus 1899 sampai Agustus 1900 memiliki jumlah peningkatan sebesar f1.400 dengan pendapatan paling tinggi didapat pada bulan Agustus 1899. Sementara total pendapatan perhari yaitu mengalami penurunan

pendapatan sebesar f1.10. Peningkatan pendapatan di bulan Agustus 1899 dikarenakan pada tahun itu terjadi perluasan panjang lintasan jalur *Oost Java Stoomtram Maatschappij* (OJS) sepanjang 3 km. Oleh karena itu, jarak lintasan OJS segmen Modjokerto-Ngoro mengalami perpanjangan relasi seluas 3 km.

Melalui lima tabel yang telah dipaparkan diatas, tabel 1, tabel 2, tabel 3, tabel 4, dan tabel 5 dapat dikatakan jika *Oost Java Stoomtram Maatschappij* dengan jalur trem rute Modjoagoeng-Ngoro mengalami pasang surut pendapatan. Pasang surut pendapatan itu tidak terlepas dari berbagai dinamika yang melanda kawasan Hindia-Belanda kala itu. Melalui tabel 1, tabel 2, tabel 3, tabel 4, dan tabel 5 juga mengindikasikan bahwa jalur OJS sangat bergantung pada produksi gula dan kopi di sepanjang jalur ini.

Pengaruh jalur trem Modjoagoeng-Ngoro terhadap perekonomian masyarakat Jombang Tahun 1890-1900

Jalur trem Gemekan Ngoro dengan lintas cabang Mojoagung-Ngoro memiliki peran yang penting bagi perekonomian Jombang dan Mojokerto. Peran itu tidak terlepas dari beberapa pabrik gula yang melakukan kerjasama dengan *Oost Java Stoomtram Maatschappij* untuk mengangkut hasil perekonomiannya. Beberapa pabrik gula jalur ini tampaknya seringkali membuat kesepakatan terkait dengan harga pengangkutan dengan tarif rendah. Kesepakatan pengangkutan dengan tarif rendah sering dijajaki oleh Pabrik Gula Seloredjo dan Pabrik Gula Sentanen-lor. Lapangan pekerjaan baru tercipta dengan adanya pembukaan jalur trem Gemekan-Ngoro dengan lintas cabang Mojoagung-Ngoro.

Stasiun pemberhentian kereta api dimanfaatkan oleh penduduk untuk menjajakan barang dagangannya kepada penumpang kereta api. Para pedagang itu menjual barang dagangannya saat kereta berhenti di stasiun. Pedagang-pedagang itu berkumpul dan berkerumun di sekitar stasiun untuk menjajakan barang dagangannya yang sengaja dibawa dari kota (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997). Barang dagangan yang biasanya dijual di sekitar stasiun yaitu umbi-umbian, ketela, singkong, dan lain-lain. Barang dagangan ini merupakan hasil petikan dari lahan di dekat rumahnya. Oleh sebab itu, di beberapa stasiun pemberhentian terdapat pasar-pasar kecil yang aktif di hari-hari tertentu. Sebagai contoh pasar yang beroperasi di sepanjang jalur trem Modjoagoeng-Ngoro adalah Pasar Mojoagung, Pasar Gayam, dan Pasar Mojowarno.

KESIMPULAN

Trayek *Oost-Java Stoomtram Maatschappij* (OJS) dibangun setelah mendapatkan izin konsesi dari Pemerintah Hindia-Belanda. Pengembangan trayek *Oost-Java Stoomtram Maatschappij* dimulai dari jalur Surabaya ke Jembatan Bibursburg-Kramat Gantung, Wonokromo-Sepanjang dengan cabang ke Kupang, dan cabang dari Pabrik Gula Kapettangan-Mojoagung-Ngoro. Pendirian jalur OJS dimaksudkan untuk mengangkut hasil perkebunan seperti tebu, kopi, dan teh di sepanjang jalur ini. Hal ini

sesuai dengan dikeluarkannya *Gouvernements Besluit* tertanggal 11 Mei 1887 No.8/c menjadi awal perizinan jalur rel Gemekan-Ngoro dengan lintas cabang Mojoagung-Ngoro. Jalur rel ini memiliki dua segmentasi jalur yaitu segmentasi Mojokerto Kota-Mojoagung dan jalur segmentasi Mojoagung-Ngoro. Adapun total panjang lintasan jalur ini sepanjang 17 km. Dalam jalur ini terdapat 11 stasiun pemberhentian dengan stasiun pemberhentian terakhir berada di Halte Stasiun Ngoro (OJS) yang terletak di Kawedanan Mojoagung. Pembangunan jalur rel Mojoagung-Ngoro juga mendatangkan manfaat bagi penduduk. Penduduk di sepanjang jalur rel Mojoagung-Ngoro seringkali menjajakan barang dagangannya berupa umbi-umbian, ketela, singkong, dan lain-lain kepada para penumpang kereta api. Selain itu di beberapa stasiun pemberhentian terdapat pasar-pasar kecil yang hanya aktif di hari-hari tertentu. Beberapa pasar yang berdiri di sepanjang jalur Mojoagung-Ngoro diantaranya Pasar Mojoagung, Pasar Gayam, dan Pasar Mojowarno.

DAFTAR RUJUKAN

- Algemene Secretarie. (1887, May 11). *Gouvernements Besluit No. 8/c*.
- Algemene Secretarie. (1890, May 31). *Gouvernements Besluit No.7*.
- Bataviaasch Nieuwsblad. (1897, July 24). *Spoor-en Tramtvangsten, enz*.
- Bataviaasch Nieuwsblad. (1900, October 22). *Spoor-en Tramontvangsten, enz*.
- Bowersox, D. J. (1981). *Introduction to transportation*. Macmillan Publishers.
- Brown, C. (2003). *A short history of Indonesia: the unlikely nation?* Allen & Unwin.
- De Locomotief. (1895, July 24). *Spoorwegen*.
- Khudori. (2005). *Gula Rasa Neoliberalisme: Pergumulan Empat Abad Industri Gula*. LP3ES.
- Notosusanto, N. (1978). *Masalah Penelitian Sejarah Kontemporer (Suatu Pengalaman)*. Yayasan Idayu.
- Oost-Java Stoomtram Maatschappij. (1902). *Verslag der Oost Java Stoomtram Maatschappij*.
- Padmodiwiryo, S. (2015). *Student soldiers: A Memoir of The Battle That Sparked Indonesia's National Revolution*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Papacostas, C. S. (1987). *Fundamentals of Transportation Engineering*. Prentice Hall.
- Pemerintah Pusat. (2007, April 23). *Undang-undang (UU) No 23 tentang Perkeretaapian*. <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/39896#:~:text=Undang-Undang Nomor 23 tahun, Negara Republik Indonesia Nomor 3479>.
- Shah, G. (2011). *Kajian Hubungan Kerja di Sektor Transportasi Darat*. Inti Prima Promosindo.
- Silmi, A. D. (2018). *Babad-Djombang Stoomtram Maatschappij (BDSM) Tahun 1896-1916* [Universitas Airlangga]. <https://repository.unair.ac.id/72855/>
- Soerabaijasch Handelsblad. (1888, July 13). *Uit de Duitse Mail*.
- Soerabaijasch Handelsblad. (1889, February 27). *Nederlandsch-Indie*.
- Soerabaijasch Handelsblad. (1890, July 1). *Oost-Java Stoomtram Maatschappij*.
- Soerabaijasch Handelsblad. (1893, October 23). *Oost-Java Stoomtram Maatschappij*.
- Subdit Jalan Rel dan Jembatan. (2004). *Buku Jarak Antarstasiun dan Perhentian*. PT Kereta Api (Persero).

Syamsuddin, H. (2007). *Metodologi Sejarah*. Ombak.

Tim Telaga Bakti Nusantara. (1997). *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*. CV
Angkasa.