

Sejarah transportasi dokar di Malang tahun 1920-1942

History of dokar transportation in Malang 1920-1942

Siti Maisaroh^{a*}, Aniek Handajani^b

siti.maisaroh.2107326@students.um.ac.id, aniekhandajani.fis@um.ac.id

^aUniversitas Negeri Malang, Jl. Semarang 5, Kota Malang 65145 Jawa Timur, Indonesia

^bUniversitas Negeri Malang, Jl. Semarang 5, Kota Malang 65145 Jawa Timur, Indonesia

*Corresponding email: siti.maisaroh.2107326@students.um.ac.id

ARTICLE INFO

Received: June 11, 2025

Revised: August 15, 2025

Accepted: September 12, 2025

Published: December 31, 2025

Permalink/DOI

10.17977/um020v19i22025p240-255

Copyright © 2025.

Sejarah dan Budaya

Email: jsb.journal@um.ac.id

Print ISSN: 1979-9993

Online ISSN: 2503-1147

How to Cite APA Style:

Maisaroh, S., & Handajani, A. (2025). Sejarah transportasi dokar di Malang tahun 1920-1942. *Sejarah dan Budaya: Jurnal Sejarah, Budaya, dan Pengajarannya*, 19(2), 240-255. <http://dx.doi.org/10.17977/um020v19i22025p240-255>



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International (CC BY-SA 4.0) license.

ABSTRACT

This study examines the history of “Dokar”, a traditional two-wheeled cart pulled by a horse. It was one of the traditional transportations during the colonial era in Malang *Gemeente* between 1920 – 1942. This writing aims to narrate the history of Dokar in Malang, its development, the function and design of Dokar in Malang in 1920-1942. This study is qualitative research using the historical method proposed by Kuntowijoyo. This study employs research data from archives sources, especially Dutch-language newspapers and photos from the KITLV collection. Also is uses books, scientific articles, and other related literatures. By using theory of social change, this study shows that Dokar still existed and dominated the streets in Malang. The focus of this research is on the history of Dokar transportation in Malang, starting from its development, its function and the design of Dokar in Malang during that period.

KEYWORDS

Dokar; transportation; colonial; history; Malang

ABSTRAK

Penelitian ini mengkaji mengenai sejarah “Dokar” sebagai salah satu alat transportasi tradisional era kolonial yang beroperasi di masa *Gemeente* Malang antara tahun 1920-1942. Penulisan ini bertujuan untuk menarasikan sejarah perkembangan dokar di Malang, serta fungsi dan desain dokar di Malang tahun 1920-1942. Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah oleh Kuntowijoyo, yang menggunakan sumber-sumber dari arsip terutama koran-koran berbahasa Belanda, foto dari koleksi KITLV, dan didukung dengan buku, artikel ilmiah, dan beberapa literatur yang kredibel dengan penelitian ini. Dengan menggunakan teori pendekatan perubahan sosial, penelitian ini berhasil menunjukkan bahwa, walaupun ada banyak transportasi lain yang berkembang di Malang selain dokar namun, hingga akhir masa kolonial dokar tetap eksis dan turut mendominasi jalanan di Malang. Fokus penelitian ini mengenai sejarah transportasi dokar di Malang, mulai dari sejarah perkembangannya, fungsi dan peminat dokar di Malang, serta desain dokar di Malang pada periode tersebut.

KATA-KATA KUNCI

Dokar; transportasi; kolonial; sejarah; Malang

PENDAHULUAN

Penelitian ini akan membahas mengenai sejarah dokar di masa *Gemeente* Malang antara tahun 1920 – 1942. Dokar adalah alat transportasi yang ditarik memakai tenaga kuda. Dokar menjadi alat transportasi tradisional di beberapa wilayah di Hindia Belanda pada masa kolonial, salah satunya di wilayah Malang. Sebelum dokar eksis di Malang hampir seluruh aktivitas masyarakat menggunakan tenaga kuda. Menurut Istianto (2019) bahwa perkembangan transportasi mengikuti perkembangan manusia, oleh karenanya seiring meningkatnya kebutuhan manusia, kemudian kuda diberi gerobak di belakangnya agar dapat menampung orang dan barang. Sehingga berkembanglah kendaraan yang ditarik dengan menggunakan tenaga kuda yang salah satunya dokar ([Arsip Nasional Republik Indonesia, 2017](#)).

Pada periode awal kolonial, kuda banyak digunakan untuk kepentingan militer. Tetapi kemudian dokar dipakai untuk mengangkut hasil Perkebunan, seperti Perkebunan yang terletak di daerah pedalaman menuju ke Malang. Dokar semakin berkembang di Malang. Bahkan di tahun 1900-an di kawasan Comboran (sekarang Pasar Loak Comboran Malang) merupakan tempat pangkalan dokar di Kota Malang ([Radite, 2015](#)). Comboran dijadikan tempat pangkalan dokar karena lokasinya yang strategis. Comboran dekat dengan stasiun dan tempat pemberhentian trem sehingga pada saat penumpang turun dari trem atau kereta api mereka akan melanjutkan perjalanannya memakai dokar ([Widodo, 2006](#)). Dokar semakin eksis setelah dibentuknya *Gemeente* Malang, bahkan menjadi salah satu transportasi penting bagi masyarakat di masa itu. Hal ini dibuktikan dengan terbitnya peraturan tentang kepemilikan kendaraan dokar yang dibuat oleh pemerintah di awal periode *Gemeente* Malang antara tahun 1916 – 1917 bersama dengan peraturan-peraturan lainnya ([Yuliati, 2016](#)).

Akan tetapi mulai tahun 1920-an banyak koran-koran berbahasa Belanda yang memberitakan kecelakaan antara dokar dengan kendaraan lainnya di Malang. Bahkan kecelakaan dokar yang serupa masih menjadi berita utama sampai tahun 1940-an. Hal ini berarti eksistensi transportasi dokar mengalami tantangan karena harus bersaing dengan kendaraan modern seperti trem, kereta api, mobil dan kendaraan lainnya yang ada di jalanan Kota Malang. Namun, kenyataannya transportasi dokar tetap eksis dan bertahan hingga akhir masa kolonial. Karena hal tersebut artikel ini bertujuan untuk menjelaskan sejarah dokar di Malang mulai tahun 1920-1942, dimulai dari sejarah perkembangan dokar, fungsi dan peminat dokar, serta desain dokar di Malang pada periode tersebut.

Berbagai riset mengenai transportasi dokar telah banyak dilakukan oleh para akademisi hingga saat ini. Riset yang dilakukan oleh Edi Susilo dan Edy Budi Santoso (2015) yang berjudul "Transformasi Dokar di Surabaya Tahun 1900-1945" yang menitikberatkan pada transformasi atau perubahan dokar dari era kolonial, periode munculnya transportasi modern dan berlanjut sampai pada masa pemerintahan Jepang. Sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Praditya Diska Wijayanti (2018) yang berjudul "Eksistensi Dokar di Kecamatan Babat Kabupaten Lamongan" membahas mengenai eksistensi dokar dan kusir dokar di daerah Babat. Sementara itu studi yang dilaksanakan oleh Noti Ratna Dewi dan Dedy Saputra (2022) yang berjudul "Transportasi Tradisional

Sado di Kota Jambi 1980-2010" membahas mengenai Sado. Penelitian ini menunjukkan bahwa Sado di Kota Jambi mengalami kemunduran fungsi dan makna, yaitu pada mulanya kendaraan pribadi kemudian menjadi angkutan umum. Dari beberapa riset terdahulu mengenai transportasi dokar dapat dilihat bahwa belum ada penelitian yang membahas mengenai sejarah dokar khususnya pada masa *Gemeente* Malang. Di tahun 1920 setelah berakhirnya Perang Dunia Pertama, *Gemeente* Malang mengalami pertumbuhan yang pesat. Hal ini mengakibatkan populasi meningkat dua kali lipat antara tahun 1920-1930 menjadi lebih dari 85.000 jiwa, sehingga Malang menjadi Kota dengan pertumbuhan tercepat di Hindia-Belanda pada periode tersebut. Terdapat beberapa faktor yang berperan dalam hal ini yaitu, peningkatan urbanisasi secara umum di seluruh Jawa, peran Malang yang semakin besar sebagai pusat regional sehingga koneksi lalu lintas terus membaik, dan peluang baru yang ditawarkan Kota Malang sebagai tempat tinggal yang menarik karena memiliki iklim pegunungan yang sejuk (Schaik, 1996). Oleh karenanya penelitian ini akan membahas mengenai Sejarah Dokar di Malang dengan harapan studi ini dapat memberikan kebaruan dalam historiografi tentang transportasi di era kolonial khususnya di kawasan Kota Malang.

Berdasarkan sumber koran berbahasa Belanda dan beberapa riset terdahulu, penulis akan membahas mengenai bagaimana sejarah perkembangan dokar di *Gemeente* Malang tahun 1920-1942. Peneliti akan membahas sejarah munculnya dokar di Malang dan menarasikan perkembangan dokar di *Gemeente* Malang tahun 1920-1942. Kemudian peneliti akan membahas mengenai bagaimana fungsi dokar bagi masyarakat di *Gemeente* Malang antara tahun 1920-1942. Selain itu, peneliti akan menjelaskan tentang siapa saja peminat dokar di Malang pada periode tersebut. Semakin banyak yang menggunakan transportasi dokar maka dokar akan tetap eksis di Malang. Selanjutnya peneliti akan membahas tentang bagaimana perkembangan desain dokar di Malang antara tahun 1920-1942. Oleh karena banyak alat transportasi yang memakai tenaga kuda selain dokar, peneliti akan membahas tentang perbedaan dokar dengan transportasi lain tersebut.

Untuk menjawab beberapa permasalahan penelitian tersebut maka penulis menggunakan teori perubahan sosial. Menurut teori ini, suatu hal mengalami perkembangan secara bertahap bermula dari bentuk yang sederhana menuju ke bentuk yang semakin kompleks. Teori ini dapat menjelaskan sejarah perkembangan transportasi dokar di masa *Gemeente* Malang antara tahun 1920-1942. Selama periode tersebut dokar mengalami beberapa tantangan diantaranya harus bersaing dan beradaptasi dengan kendaraan modern seperti mobil, demmo, dan amko atau taksi di jalanan Malang. Adanya banyak kendaraan modern di jalanan Malang disebabkan karena peningkatan populasi yang terjadi di Malang, banyaknya orang-orang Eropa yang menetap di Malang sehingga membutuhkan lebih banyak transportasi yang efisien agar mempermudah perjalanan. Namun, dokar masih mampu beradaptasi dengan kondisi ini, sehingga sampai akhir masa kolonial dokar tetap eksis di Kota Malang. Hal ini membuktikan bahwa dokar mampu bersaing dengan kemajuan zaman. Meskipun dokar termasuk kedalam transportasi tradisional, namun dokar tidak kalah dengan kendaraan modern yang berkembang di jalanan Kota Malang.

Penelitian tentang perkembangan dokar di *Gemeente* Malang antara tahun 1920-1942 ini penting dilakukan untuk mengembangkan satu perspektif histori baru yang belum membahas mengenai sejarah dokar di Malang era kolonial. Pada kenyataannya transportasi dokar sudah mulai terlupakan bahkan sudah jarang ditemui di beberapa wilayah di Malang pada saat ini. Dokar sekarang lebih dimanfaatkan untuk berwisata bukan lagi sebagai angkutan umum seperti dulu. Bahkan jalanan di Kota Malang sudah dikuasai oleh transportasi modern seperti mobil dan sepeda motor. Dengan kajian mengenai dokar ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pengetahuan bagi penulisan historiografi sejarah kolonial khususnya sejarah transportasi dokar di Malang.

METODE

Penelitian yang berjudul “Sejarah Transportasi Dokar di Malang Tahun 1920-1942” adalah penelitian kualitatif menggunakan metode penulisan sejarah oleh Kuntowijoyo dengan menggunakan teori pendekatan perubahan sosial. Penelitian sejarah menurut Kuntowijoyo terdiri dari lima tahapan yaitu pemilihan topik, heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi. Penulis menggunakan teori pendekatan perubahan sosial untuk menunjukkan bagaimana perkembangan dokar di Malang selama periode tahun 1920-1942. Pertama peneliti menentukan tema dengan membaca beberapa literatur atau pustaka yang didapat secara *online* maupun *offline*. Selanjutnya peneliti mencari sumber yang kredibel dengan mengutamakan sumber primer. Dalam penelitian ini sumber primer yang digunakan berasal dari koran-koran bahasa Belanda yang terbit antara tahun 1920-1942. Selain itu, sumber primer yang digunakan juga berasal dari foto-foto dokar di Malang tahun 1920-1942 yang berasal dari beberapa koleksi KITLV, dan dari *website collectivenederland*. Sedangkan sumber sekunder berasal dari buku yang diperoleh dari beberapa perpustakaan di Kota Malang, artikel yang diperoleh secara *online*, dan beberapa skripsi yang diperoleh secara *online* dan *offline*.

Untuk memastikan kevalidan dari sumber-sumber yang diperoleh, penulis melakukan tahapan selanjutnya yaitu kritik sumber secara eksternal dan internal. Kritik eksternal digunakan untuk menguji keabsahan sumber yang telah diperoleh yaitu meliputi jenis kertas, tekstur, gaya tulisan, tinta, bahasa, dan jenis huruf yang digunakan. Dalam hal ini peneliti melakukan kritik eksternal terhadap koran-koran bahasa Belanda yang diperoleh dengan melihat jenis kertas, tekstur, gaya tulisan, tinta, bahasa, dan jenis huruf yang digunakan dan harus sesuai dengan tahun terbitnya koran tersebut. Hal ini juga dilakukan saat mengkritik buku, artikel ataupun skripsi. Untuk sumber foto-foto yang diperoleh, peneliti juga melakukan kritik eksternal yaitu dengan melihat jenis kertas foto yang digunakan, foto tersebut hitam putih atau berwarna kemudian disesuaikan dengan tahun saat foto tersebut diambil, sehingga layak untuk dijadikan sebagai sumber bagi penelitian ini. Selanjutnya peneliti melakukan kritik internal yang dilakukan setelah melakukan kritik sumber secara eksternal. Salah satu cara kerja kritik internal adalah melakukan perbandingan dengan berbagai sumber, seperti membandingkan koran bahasa Belanda yang memuat suatu peristiwa dengan melihat koran bahasa Belanda lainnya yang memuat peristiwa yang sama. Dengan demikian dapat dibuktikan bahwa peristiwa tersebut benar-benar terjadi sehingga dimuat di beberapa koran. Sedangkan untuk sumber foto, buku,

artikel, dan skripsi dilakukan perbandingan dengan sumber lainnya untuk memastikan kebenaran dari informasi yang dimuat di dalamnya.

Tahapan selanjutnya melakukan Interpretasi, yaitu penafsiran fakta dari sumber tersebut dan kemudian fakta-fakta yang telah dikritik atau diverifikasi dirangkai untuk menjadi satu kesatuan yang harmonis, lalu dianalisis dengan melakukan sintesis. Sintesis merupakan tahap penyatuan dari data yang telah terkumpul dari berbagai sumber. Data yang telah dikumpulkan menjadi satu tersebut kemudian dapat menghasilkan sebuah fakta baru. Setelah melakukan tahapan tersebut yang terakhir melakukan Historiografi, yaitu merupakan sebuah tahapan penulisan sejarah (Kuntowijoyo, 2003). Dalam penulisan artikel ini peneliti menggunakan teori perubahan sosial. Hal ini sesuai dengan penelitian ini yang membahas dokar dimulai dari sejarah perkembangan dokar di Malang, kemudian berlanjut fungsi, peminat, dan desain dokar di Malang selama periode 1920-1942. Penelitian ini menunjukkan bagaimana eksistensi dan perkembangan dokar yang terjadi di Malang selama periode 1920-1942.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Sejarah Perkembangan Transportasi Dokar di *Gemeente* Malang Tahun 1920-1942

1. Perkembangan Transportasi Dokar di *Gemeente* Malang Sebelum Tahun 1920

Kota Malang sebelum diubah menjadi *Gemeente* Malang oleh pemerintah kolonial Belanda pada tahun 1914 masih berada di bawah Karesidenan Pasuruan. Kota Malang pada abad 19-an masih menjadi sebuah kota kecil yang terletak di wilayah pedalaman. Pada masa itu aktivitas masyarakat di Malang sangat ditunjang oleh kuda, misalnya dipakai bupati untuk tur keliling, lalu kontrolir ke pedukuhan. Selain itu kuda dipakai untuk kepentingan militer, dan untuk melayani jalur pos di sepanjang jalan dari Malang hingga ke Pasuruan (Hudiyanto, 2009). Kemudian Kota Malang mengalami kemajuan di beberapa bidang setelah diterbitkannya UU Gula (*Suiker Wet*) dan UU Agraria (*Agrarische Wet*) pada tahun 1870. Undang-Undang tersebut menyatakan pemodal swasta diberikan kebebasan untuk menanamkan modalnya di kawasan Hindia Belanda yang salah satunya di Malang. Berdasarkan UU Agraria tersebut pihak swasta dapat menanamkan modalnya. Mereka diberikan izin menyewa tanah untuk dijadikan Perkebunan selama 75 tahun. Hal ini semakin didukung dengan kondisi geografis Malang yang dekat dengan Kota Surabaya sebagai pusat perekonomian di masa itu. Sehingga banyak para penanam modal yang datang ke Malang untuk mengelola Perkebunan, hal ini sangat menguntungkan karena membuat kawasan Malang semakin ramai dan tidak terisolasi lagi (Basundoro, 2009).

Adanya banyak Perkebunan di Malang ini menguntungkan terutama di bidang perekonomian. Perputaran ekonomi di Malang salah satunya berasal dari penjualan hasil-hasil kebun yang juga dijual sampai di daerah luar Malang seperti dikirimkan ke Surabaya. Untuk mendukung aktivitas pengiriman hasil Perkebunan ini, pada tahun 1879 mulai dibangunlah jalur kereta api dari Surabaya-Malang. Namun, kegiatan ini juga memerlukan alat transportasi lain disebabkan Perkebunan di Malang berada di daerah pedalaman yang mengelilingi Kota Malang (Basundoro, 2009). Salah satu transportasi tradisional yang dipakai untuk menunjang kegiatan ini yaitu dokar untuk membawa hasil Perkebunan dari daerah pedalaman menuju ke Malang yang kemudian diangkut oleh

kereta api menuju arah Surabaya (Basundoro, 2009). Hal ini dibuktikan dengan adanya pangkalan dokar yang dekat dengan jalur kereta api dan trem di tahun 1900-an di daerah Comboran. Di masa kolonial penyebutan dokar yaitu *Dogcart*, yang berasal dari Bahasa Inggris dapat diartikan sebagai kereta anjing. Jika melihat koran Bahasa Belanda yang terbit di masa kolonial, masyarakat Belanda menyebut dokar sebagai *dogcart*.

Di tahun 1880 sampai 1900-an dokar digunakan untuk mengangkut hasil Perkebunan dan juga untuk mengangkut penumpang dari satu tempat ke tempat lainnya yang ingin dituju. Dari beberapa koleksi foto di KITLV di periode tersebut menunjukkan beberapa dokar yang sedang beroperasi di sekitar Alun-alun Malang. Selain itu masyarakat Malang juga memakai dokar untuk melakukan perjalanan dari Malang ke Batu untuk berwisata atau hal lainnya. Di tahun 1900-an terdapat Perusahaan penyewaan dokar di Malang. Perusahaan inilah yang menyewakan dokar bagi orang-orang yang datang ke Malang, salah satunya untuk tujuan wisata. Hal ini dibuktikan dengan adanya catatan perjalanan dari Malang ke Batu di koran *Soerabaijisch handelsblad* (17 Maret 1904). Koran tersebut menceritakan perjalanan wisata ke Batu dengan memakai dokar karena di daerah tersebut banyak pemandangan alam yang bisa dinikmati di sepanjang jalan. Selain itu juga untuk melihat berbagai tanaman seperti sayur dan buah yang ditanam di kawasan tersebut. Perjalanan wisata ini dilakukan dengan berkeliling dari Malang, Batu, Pujon dan tempat-tempat lainnya menggunakan dokar. Selain untuk melakukan perjalanan wisata, dokar juga dimanfaatkan oleh orang eropa yang berprofesi sebagai penanam modal Perkebunan di Malang untuk bepergian dari Perkebunan menuju Kota Malang. Hal ini tertulis di koran *Deli courant* (24 Februari 1937) yaitu menarasikan mengenai perjalanan Tuan Vlierboom yang tinggal di dekat Perkebunan karet di Malang. Catatan tersebut menjelaskan bahwa perjalanan ke Malang sebelum tahun 1920-an merupakan pekerjaan yang cukup melelahkan, karena memerlukan kuda tunggang, dokar, dan trem uap dari Gondanglegi. Bahkan pertemuan singkat atau berbelanja di kota pun mustahil dilakukan karena perjalanan pulang pergi ke kota memakan waktu 4 jam. Dari beberapa keterangan tersebut dapat dilihat bahwa Dokar sudah dibutuhkan untuk menunjang aktivitas masyarakat di Malang sebelum menjadi *Gemeente* Malang.



Gambar 1. Pasar di alun-alun Malang sekitar tahun 1880.
(sumber: Koleksi KITLV, Leiden)

Malang menjadi semakin berkembang setelah dijadikan *Gemeente* Malang di tahun 1914 oleh pemerintah Belanda. Perkembangan kawasan Malang didukung dengan pembangunan sarana dan prasarana di beberapa aspek di Malang. Akibatnya wilayah jalanan di Malang juga mulai ramai oleh beberapa transportasi yang beroperasi di masa itu salah satunya dokar. Namun di awal periode *Gemeente* Malang sebagian besar jalanan di Kota Malang belum diaspal, sehingga menimbulkan banyak debu bagi penduduk setempat terutama di musim kemarau. Pada tahun 1920 dilakukan pengaspalan di jalan utama Kayutangan, kemudian berlanjut dengan jalan di Oro-Oro Dowo pada tahun 1924 (Schaik, 1996). Di periode awal *Gemeente* Malang dokar dibutuhkan untuk menunjang aktivitas masyarakat untuk bepergian dari satu tempat ke tempat lainnya. Hal ini dibuktikan dengan adanya berita mengenai kecelakaan dokar yang dimuat di koran *Het nieuws* (6 Juli 1914). Dalam koran tersebut memberitakan mengenai tabrakan yang terjadi di daerah rel lintasan kereta api antara dokar dengan kereta api yang ingin melaju. Kereta itu sudah dekat dengan jalan namun dokar tetap melaju sehingga tabrakan tidak bisa dihindari. Terdapat satu kusir dan satu penumpang wanita pribumi yang menjadi korban dalam kecelakaan tersebut. Dari koran ini dapat dilihat bahwa dokar memang beroperasi di sekitar kawasan jalur kereta api dan digunakan untuk mengangkut orang atau penumpang. Dengan demikian terbukti bahwa dokar sudah eksis di Malang sejak abad 19-an dan tetap eksis hingga akhir masa kolonial.

2. Perkembangan Transportasi Dokar di *Gemeente* Malang tahun 1920-1942

Perkembangan dokar di periode *Gemeente* Malang antara tahun 1920-1942 mengalami persaingan dengan kendaraan modern di jalanan Malang. Pada awal tahun 1920-an *Gemeente* Malang banyak mengalami kemajuan, karena ditahun tersebut Malang mengalami peningkatan populasi setelah pulih dari Perang Dunia Pertama. Peningkatan populasi manusia menyebabkan wilayah Malang memiliki beragam penduduk terdapat warga pribumi, orang-orang Eropa, Tionghoa, dan Timur Asing (Schaik, 1996). Peningkatan jumlah populasi ini berpengaruh terhadap kebutuhan untuk transportasi, sehingga menyebabkan jalanan di Malang mulai ramai oleh mobil pribadi ataupun mobil penumpang umum. Oleh karena kecepatan mobil yang lebih tinggi jika dibandingkan dokar, sering kali menyebabkan kecelakaan di jalanan Malang (Hudiyanto, 2009). Seperti berita mengenai tabrakan dokar di jalanan Malang yang dimuat dalam koran *De Indische courant* (6 November 1925). Tabrakan ini terjadi sekitar pukul setengah satu siang, di jalan umum Kayutangan antara mobil dengan dokar. Keduanya mengalami kerusakan ringan, namun pengemudi mobil yang harus disalahkan, karena ia menabrak bagian belakang dokar tersebut dan menyebabkan kerusakan.

Sampai akhir 1920-an berita mengenai kecelakaan antara dokar dengan kendaraan lainnya di jalanan Malang masih sering diberitakan di koran bahasa Belanda. Seperti di koran *Soerabaijasch handelsblad* terbit pada 8 Juli 1929. Dalam koran tersebut menyatakan tabrakan dokar dengan trem di Embong Malang tepat di seberang *Kunstkringhuis*, di dalam dokar tersebut terdapat dua penumpang ibu-ibu. Penyebab tabrakan itu kemungkinan besar karena kuda tersebut dikejutkan oleh kusirnya dan lari. Berita kecelakaan dokar lainnya dimuat dalam koran *De indische courant* (28 Oktober 1929) yaitu kecelakaan antara dokar

dengan mobil di *Ardjoeno-Boulevard-Oost*, di persimpangan *Koninginnelaan*. Tabrakan ini terjadi karena mobil yang terkejut melihat dokar di tengah jalan sehingga memutar setir mobilnya dan menabrakkan mobilnya ke selokan di pinggir jalan. Kecelakaan seperti ini sangat sering terjadi di jalanan Malang karena kebiasaan kusir-kusir dokar yang suka berayun ke kanan atau ke kiri pada saat tertentu tanpa peringatan sedikit pun di jalanan Malang. Kebiasaan yang seperti ini diketahui sudah menelan banyak korban (*Algemeen handelsblad, 19 April 1929*).

Berlanjut di periode awal tahun 1930-an perkembangan dokar mulai mengalami persaingan dengan transportasi modern yaitu *Demmo*. *Demmo* merupakan kendaraan beroda tiga yang beroperasi menggunakan mesin, desainnya hampir mirip dengan bajaj namun, *demmo* memiliki ukuran yang sedikit lebih besar. *Demmo* termasuk kedalam kendaraan modern di era itu karena menggunakan mesin seperti mobil namun dapat digunakan untuk angkutan umum. Seperti yang diberitakan dalam koran *De Indische courant* (15 Juni 1932). Dalam koran tersebut memuat mengenai jumlah *Demmo* di Malang yang berkembang dengan pesat, sehingga mulai menjadi pesaing serius bagi transportasi lain salah satunya dokar. Jumlah *Demmo* di tahun 1932 lebih dari 60, sementara operator *Demmo* terbesar, Tn. Lie Djing Ham, yang saat ini memiliki lebih dari 20 kendaraan *Demmo* yang "dalam layanan", ingin meningkatkan jumlah ini secara bertahap menjadi 50. Hal ini juga diikuti dengan rencana lain untuk meningkatkan jumlah kereta tanpa kuda. Tidak lama lagi *Demmo* akan menggantikan dokar di Malang, sebagaimana taksi menggantikan kossong di Surabaya. Selain kendaraan *Demmo* di tahun 1930-an dokar juga bersaing dengan taksi yang juga beroperasi di jalanan Malang. Seperti berita yang dimuat dalam koran *Soerabaijasch handelsblaad* (15 april 1937) koran ini memberitakan mengenai tabrakan yang disebabkan akibat kecerobohan sopir taksi. Taksi tersebut menabrak dokar di persimpangan jalan *Javastraat* dan *Celebesstraat* yang menyebabkan kerusakan parah pada kedua kendaraan tersebut. Dokar itu tertabrak mobil di bagian samping dan mengalami kerusakan.

Hingga akhir tahun 1930-an masih banyak koran yang memberitakan tabrakan dokar dengan transportasi lain yang terjadi di jalanan Malang. Misalnya tabrakan dokar dengan mobil, dokar dengan sepeda motor, dokar dengan trem, dan dokar dengan taksi. Kecelakaan ini sering terjadi antara lain karena pengemudi mobil yang mabuk sehingga menabrak dokar, kusir dokar yang semula berada di tengah jalan kemudian tiba-tiba berbelok, dan lainnya. Selain itu di koran *Soerabaijasch handelsblad* (13 Mei 1939), menyatakan bahwa sebagian besar dari kecelakaan lalu lintas yang terjadi di kota Malang disebabkan oleh dokar, *amko* atau taksi, pengendara sepeda dan pejalan kaki yang kurang berhati-hati. Oleh karena hal ini, Polisi mengambil tindakan tegas terhadap pengemudi dokar atau kusir, pengemudi *amko* atau taksi, pengendara sepeda dan pejalan kaki yang tidak bertanggung jawab dan ceroboh.

Banyaknya kecelakaan dokar yang terjadi di jalanan Malang, menyebabkan menimbulkan beberapa protes warga seperti yang diberitakan dalam koran *Soerabaijasch handelsblad* (23 Agustus 1939). Kecelakaan antara trem dengan dokar juga menimbulkan protes. Karena tidak mungkin di tahun ini trem yang dihapuskan atau tidak beroperasi lagi, Sehingga muncul pertimbangan untuk membuat peraturan lalu lintas bahwa dokar dilarang melintas di jalanan *Kayutangan, Pandhuisstraat, Regentstraat, dan Petjinnanstraat*.

Kemudian di periode tahun 1940-an perkembangan dokar di Malang masih ditandai dengan berita mengenai kecelakaan dokar. Seperti dalam koran *De Indische courant* (24 Februari 1940) yang memuat berita mengenai tabrakan yang terjadi di jalan *Koedoesanstraat* antara dokar dengan mobil. Selain itu, di koran *Soerabaijasch handelsblaad* (14 November 1941) juga memberitakan mengenai kecelakaan truk dengan dokar pada Kamis malam di *Koetobedahweg*. Dapat dikatakan bahwa selama periode 1920-1942 dokar harus menyesuaikan dengan kondisi lalu lintas dan volume kecepatan kendaraan modern di jalanan Kota Malang. Dokar juga harus bersaing untuk mendapatkan penumpang dengan transportasi modern. Walaupun dari tahun 1920-1942 banyak berita yang memuat mengenai kecelakaan dokar dengan transportasi lainnya di jalanan Malang, namun dokar berhasil bertahan dan masih diminati oleh masyarakat di Malang selama periode tersebut. Hal ini terlihat dari beberapa koleksi foto KITLV juga menunjukkan dokar mudah dijumpai di jalanan Malang, terutama di sekitar jalan Kayutangan. Tarif dokar juga menyesuaikan tempat yang ingin dituju oleh penumpang, biasanya tarif dokar dihitung per-kilometer tergantung seberapa jauh jarak tempuhnya (*Soerabaijasch handelsblad, 03 Juni 1942*).

Fungsi Transportasi Dokar di *Gemeente* Malang antara Tahun 1920-1942

Sebagaimana awal mula dibentuk *Gemeente* Malang, fungsi dokar di tahun 1920-an digunakan sebagai alat transportasi dan untuk melakukan perjalanan menuju ke Kota Malang. Koran *Soerabaijasch handelsblad* (23 Desember 1940) memberitakan mengenai perkembangan Malang dari tahun 1920. Di tahun itu hanya sedikit pemilik Perkebunan yang memiliki mobil, sehingga transportasi memakai tenaga kuda atau tandoe (untuk wanita). Pada tahun 1920 perjalanan dari daerah Perkebunan di sekitar desa Klepu menuju ke Malang kurang lebih memakan waktu 4 jam. Perjalanannya dimulai dari berkuda selama dua jam, lalu menyusuri jalan setapak menuju Desa Prangas. Hasil bumi juga diangkut dengan kuda pikul, lalu perjalanan selama satu jam dengan dokar menuju Desa Gedok, dan di lokasi ini sudah tersedia mobil sewaan dari Malang. Akan tetapi, seseorang harus menunggu kedatangan kendaraan tersebut jika terjadi kerusakan di jalan. Setelah menunggu 4 jam yang cukup lama, akhirnya tiba di Malang.

Di tahun 1920-an dokar juga beroperasi di sekitar stasiun kereta api. Pada masa itu dokar berfungsi untuk mengangkut penumpang dari stasiun kereta api yang kemudian diantar ke tempat yang ingin dituju. Seperti yang diberitakan koran *Bataviaasch nieuwsblad* (14 April 1921). Dalam koran tersebut memuat informasi mengenai seseorang yang melaporkan kepada polisi bahwa tasnya yang berisi uang telah dicuri saat menaiki kereta api di Sidoharjo. Saat di dalam kereta, tas itu diletakkan di bawah kursi dan pergi ke gerbong makan. Selama itu ternyata uangnya dicuri oleh penumpang lain. Hal ini diperburuk ketika dia meninggalkan tasnya di stasiun Malang dan baru menyadari tasnya hilang ketika dia sudah berada di dalam dokar untuk diantar ke kota.

Sampai akhir 1920-an fungsi dokar masih untuk mengantarkan penumpang dari satu tempat ke tempat lainnya yang akan dituju. Sebagaimana yang dimuat dalam koran *De indische courant* (17 April 1928). Koran tersebut memberitakan mengenai dokar yang mengantarkan seorang wanita berbelanja di sekitar pertokoan di Alun-alun. Kemudian kembali melanjutkan perjalanannya menuju ke tempat lainnya dengan menggunakan dokar

yang sedang mangkal atau menunggu penumpang di sekitar kawasan itu. Hal ini membuktikan bahwa dokar dibutuhkan untuk membantu menunjang aktivitas masyarakat di Malang. Selain itu dokar juga berfungsi untuk mengangkut hasil pertanian atau Perkebunan dari Batu ke Malang. Sebagaimana yang diberitakan di koran *Soerabaijasch handelsblad* (13 Juli 1929) mengenai perbaikan jalan Malang-Batu tepatnya sepanjang 22 km dekat Songgoriti hingga Pujon. Jalanan ini sering dilewati oleh beberapa kendaraan salah satunya dokar. Ruas jalan ini di masa itu menjadi lalu lintas gerobak yang mengangkut hasil pertanian dari dataran tinggi Poedjon dan sekitarnya menuju Malang. Akibatnya, jalan ini dalam kondisi yang sangat buruk dan diperlukan perbaikan.

Selanjutnya di tahun 1930-an fungsi dokar adalah sebagai alat transportasi umum. Hal ini dapat dibuktikan dengan banyaknya berita di tahun 1930-an mengenai dokar yang mengalami kecelakaan saat ingin mengantarkan penumpang. Salah satunya koran *De Indische courant* (16 desember 1937), yang memberitakan mengenai kecelakaan mobil yang meluncur dari Cirebon menuju ke Malang dengan dokar, di dekat jalan Tjelaket mobil ini bertabrakan dengan dokar. Tabrakan tersebut menyebabkan penumpang dokar terlempar keluar dari gerobak dokar.

Di tahun 1930-an dokar juga dimanfaatkan oleh beberapa oknum untuk melakukan tindakan perampokan. Seperti yang diberitakan dalam koran *De Locomotief* (13 Desember 1935), saat itu terjadi perampokan di jalanan Malang. Dua wanita Manado sedang berjalan di Jalan *Pz. Coenplein* tiba-tiba dua orang pribumi menghampirinya dan melemparkan pasir ke matanya. Dipaksa oleh rasa takut dan kesakitan, dua wanita itu menjatuhkan tas. Kemudian kedua penduduk pribumi itu mengambil tas tersebut, bergegas kembali ke dokar yang menunggu di dekatnya kemudian dokar itu segera melaju pergi. Namun, karena perampokan itu terjadi di balai kota di Jalan *Pz. Coenplein* dan bertepatan dengan waktu rapat dewan kota sehingga terdapat dua petugas polisi. Kedua petugas yang berpatroli di depan balai kota tersebut menyadari ada perampokan yang terjadi. Kemudian mereka segera melompat ke atas sepeda dan mengejar dokar itu di *Speelmanstraat* (sekarang Jalan Majapahit). Mereka menangkap penumpangnya, termasuk kusir dokar.

Berlanjut di tahun 1940-an fungsi dokar digunakan untuk melakukan perjalanan dari Kota Malang ke beberapa wilayah di sekitar Malang sesuai dengan permintaan penumpang dokar. Seperti yang diberitakan di koran *Soerabaijasch handelsblad* (3 Juni 1942), mengenai perjalanan dari Malang ke Batu yang menggunakan dokar. Saat itu sebuah dokar dengan satu ekor kuda dikenakan tarif 10 gulden. Dokar tersebut harus berhenti selama setengah jam di dekat persimpangan tiga arah di Pendem, di pinggir jalan menuju Karanglo, untuk memberi makan para kuda sebelum lereng yang berat dimulai. Jumlah 10 gulden pada akhirnya menjadi berjumlah sekitar 28 sen per km. Sedangkan untuk tarif rata-rata naik dokar ke luar Kota Malang di tahun itu adalah 10 sen per km tergantung tempat yang dituju. Perjalanan dari Malang ke Sengkaling di tahun itu dikenakan biaya 2 gulden per-dokar dengan satu ekor kuda, dan dari Pasuruan ke Bangil (sekali jalan) menempuh jarak 15 Km dikenakan tarif sebanyak 1,50 gulden atau sekitar 10 sen per km. Di dekat Betek, sering kali terdapat dokar asli Batu yang disewa untuk dibawa ke Malang. Mereka mau berangkat pulang dengan tarif 1,50 gulden per orang, namun harus menunggu sampai tiga orang penumpang. Sedangkan jika ingin segera berkendara, perjalanan ke Batu dikenai biaya sebesar 4 gulden. Selanjutnya

untuk perjalanan dari Batu ke Malang akan dikenakan biaya 6 gulden, sehingga biaya perjalanan menjadi 10 gulden pulang pergi.

Dengan demikian fungsi dokar dari tahun 1920-1942 tidak banyak mengalami perubahan yaitu digunakan oleh masyarakat Malang untuk bepergian di sekitar Kota Malang dan di luar Kota Malang seperti ke Batu. Selain itu, digunakan juga untuk mengangkut hasil Perkebunan oleh pemilik Perkebunan, namun ada juga beberapa oknum yang menggunakan dokar untuk melakukan tindak kejahatan.

Dari periode 1920-1942 peminat dokar berasal dari berbagai kalangan dan sebagian besar hampir seluruh masyarakat Malang menggunakan dokar untuk menunjang aktivitasnya. Peminat dokar yang pertama yaitu penduduk pribumi dan asli Malang. Hal ini dapat dibuktikan dengan adanya koran yang memberitakan mengenai kecelakaan dokar dan korbannya, seperti yang dimuat dalam koran *Soerabaijasch handelsblad* (26 Februari 1931). Koran tersebut memberitakan mengenai kecelakaan antara dokar dengan mobil yang terjadi di jalanan sekitar Belimbing, Malang. Mobil tersebut dikendarai oleh dua orang Eropa, sedangkan di dalam dokar terdapat kusir dan satu orang penumpang pribumi.

Peminat dokar selanjutnya datang dari kalangan orang Eropa yang tinggal di Malang. Orang-orang Eropa ini menggunakan dokar untuk bepergian ke suatu tempat. Hal ini dapat dibuktikan dengan melihat berita di koran *Soerabaijasch handelsblad* (20 November 1941) mengenai kecelakaan antara mobil dengan dokar. Mobil itu dikendarai oleh Tn. J.M.B. sedangkan di dalam dokar tersebut terdapat kusir dan penumpang yaitu seorang gadis Eropa bernama Vermeeren yang berusia 11 tahun. Selain itu, peminat dokar juga datang dari seorang Sersan Marsose atau pemimpin pasukan militer di KNIL di masa kolonial. Seperti yang dimuat dalam koran *Soerabaijasch handelsblad* (27 Februari 1939), yang memberitakan penemuan sebuah amplop berisi 190 gulden yang tertinggal di dokar. Amplop itu milik seorang Sersan Marechaussee Eropa. Beliau naik dokar untuk pulang ke rumahnya di Malang.

Selanjutnya peminat dokar datang dari kalangan Tionghoa, yang dibuktikan dengan berita kecelakaan antara dokar dengan mobil yang terjadi di jalanan Malang yang dimuat dalam koran *Soerabaijasch handelsblad* (12 Februari 1940). Koran tersebut memberitakan mengenai kecelakaan besar yang terjadi di Malang dekat dengan perlintasan trem di Alkmaar. Kecelakaan itu terjadi antara mobil yang dikendarai oleh orang Eropa dan diisi oleh dua penumpang yang kemudian menabrak dokar yang di dalamnya terdapat kusir dan tiga penumpang seorang wanita Tionghoa dan dua putrinya. Salah satu putrinya tewas dan yang lainnya mengalami luka-luka.

Peminat dokar selanjutnya datang dari pemilik Perkebunan, hal ini sesuai dengan fungsi dokar di periode tahun 1920-1942 yaitu untuk mengangkut hasil Perkebunan menuju ke Malang. Seperti berita yang dimuat dalam koran *Soerabaijasch handelsblad* (2 Mei 1942), mengenai perjalanan yang ditempuh dari Batu menuju ke Malang. Dimana para pemilik Perkebunan menggunakan transportasi dokar untuk melakukan perjalanan yang tentunya membutuhkan banyak biaya. Selain beroperasi di sekitar Perkebunan dokar juga beroperasi di sekitar pabrik gula di wilayah Malang. Koran *De Indische courant* (17 September 1941), yang memberitakan mengenai kecelakaan yang terjadi antara pengendara mobil dengan dokar di jalur Wlingi-Malang, dokar ini melaju di sekitar pabrik gula kebon agoeng.

Peminat dokar selanjutnya adalah anak-anak sekolahan, yang menggunakan dokar untuk berpergian atau untuk keperluan sekolah. Seperti yang diberitakan dalam koran *De indische courant* (16 Agustus 1930), mengenai kecelakaan yang terjadi di pagi hari antara dokar dengan truk di dekat area perkemahan. Di dalam dokar tersebut terdapat seorang kusir dan membawa lima anak sekolah. Sebenarnya tidak diketahui pasti berapa kapasitas maksimal dokar dapat mengangkut orang. Di beberapa foto dari KITLV dokar diperkirakan dapat memuat sekitar empat orang dewasa, namun dalam koran Belanda ada yang mengatakan muat hingga tujuh orang. Koran *De locomotief* (26 November 1938), yang memuat berita kecelakaan dokar bermuatan tujuh orang yang terjatuh di kali Brantas, Kepanjen. Dari beberapa berita dari koran-koran bahasa Belanda dapat disimpulkan bahwa peminat dokar di Malang datang dari berbagai kalangan, mulai dari anak-anak hingga orang dewasa. Selama periode 1920-1942 Dokar menjadi salah satu transportasi yang dibutuhkan oleh masyarakat di Malang.

Desain Dokar di *Gemeente* Malang antara Tahun 1920-1942

Pada periode antara tahun 1920-1942 banyak dijumpai transportasi dokar yang beroperasi di jalanan *Gemeente* Malang. Dokar termasuk transportasi tradisional yang beroperasi di jalanan pedesaan maupun perkotaan. Kebutuhan transportasi menyesuaikan dengan permintaan penumpang. Dokar menyediakan jasa pelayanan untuk mengangkut barang dan manusia sesuai yang dibutuhkan ([Adisasmita, 2015](#)). Ada beberapa jenis transportasi yang ditarik menggunakan kuda selain dokar yaitu Andong, Delman, Bendi, dan Sado. Walaupun transportasi tersebut beroperasi menggunakan tenaga kuda namun, terdapat perbedaan desain dari masing-masing kendaraan.

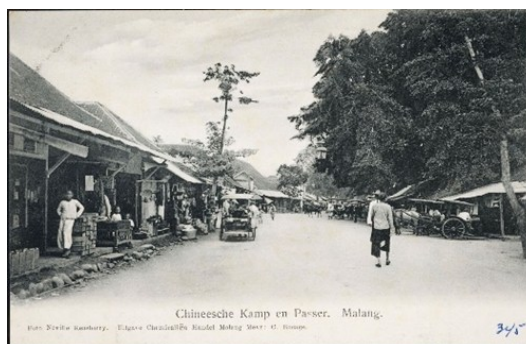
Desain dokar di *Gemeente* Malang pada periode antara tahun 1920-1942 tidak banyak mengalami perubahan, seperti yang dapat dilihat dari foto-foto dokar sekitar *Gemeente* Malang. Desain dokar di periode tersebut memiliki dua roda, roda tersebut terdiri dari ada dua jenis yaitu menggunakan ban karet dan besi. Namun dari dua jenis roda ini, tarif pajak yang diberlakukan tetap sama. Seperti yang dijelaskan dalam koran *De indische courant* (31 Januari 1936) mengenai penyusunan pasal baru untuk pajak dokar. Peraturan daerah tersebut diperiksa pada hari Senin, tanggal 2 Maret oleh Dewan Kota. Ditandatangani oleh anggota dewan ke-enam penandatanganan amandemen anggota dewan Rahardjo, Kho Sien Tjo, Dr. Tjan Eng Yong, Soerioadikoesoemo, Soedomo dan Dr. Gerungan. Beberapa pasal baru mengenai pajak setengah tahunan untuk kereta kuda diusulkan sebesar 1,50 gulden menjadi 3 gulden per tahun. Tidak ada pengecualian antara dokar dengan atau tanpa ban karet. Dokar yang menggunakan ban karet maupun ban besi menarik lebih sedikit penumpang dibandingkan kendaraan modern sehingga menerima lebih sedikit pendapatan. Jumlah kereta kuda tanpa ban karet sangat sedikit dan peningkatan pajak untuk kereta kuda dengan ban besi sebenarnya akan menjadi insentif untuk segera membeli ban karet. Ban karet lebih menguntungkan karena tidak mudah merusak jalan. Pajak ini juga berlaku untuk *Opelette* dan *Demmo*, untuk satu kendaraan *Demmo* hanya menggunakan satu liter bensin per hari, yang artinya sudah membayar 13 sen per hari sebagai pajak kepada pemerintah melalui bea cukai bensin atau sebesar 3,90 gulden per bulan selama 30 hari. *Demmo* dan *Opelette* membayar pajak lima belas kali lipat dari pajak untuk dokar. Perbedaan tarif pajak

ini menyebabkan tarif dokar lebih murah dibandingkan dengan transportasi yang membutuhkan bensin. Karena hal ini dokar masih banyak diminati oleh masyarakat di Malang walaupun terdapat transportasi modern lainnya. Pajak untuk dokar ini sudah diterapkan sejak tahun 80-an di beberapa wilayah seperti di Batavia dan Tangerang, di tahun itu kendaraan yang ditarik menggunakan kuda dikenakan pajak sebesar 1,50 gulden ([Arsip Nasional Republik Indonesia, 2017](#)).

Desain gerobak dokar di periode tahun 1920-1942 yaitu kusir dokar berada di kursi depan tepat di belakang kuda, sedangkan untuk tempat duduk penumpang berada di belakang kusirnya. Penumpang dokar menghadap ke depan, namun di beberapa foto juga ada yang menunjukkan penumpangnya menghadap ke samping atau saling berhadapan. Desain gerobak dokar terdapat atap di atasnya untuk melindungi kusir dan penumpang dari panas dan hujan. Dokar dapat memuat penumpang sekitar dua sampai empat orang dewasa. Dokar hanya memiliki dua roda yang ditarik menggunakan satu kuda saja.



Gambar 2. Transportasi dokar yang beroperasi di sekitar jalur trem di Malang sekitar tahun 1900-1930. (sumber: Koleksi KITLV, Leiden).



Gambar 3. Kondisi jalan di Kampung China dekat pasar Malang sekitar tahun 1900-1930. (sumber: Koleksi *collectivenederland*).



Gambar 4. Kondisi jalan di sekitar Alun-alun Malang sekitar tahun 1930.
(sumber: Koleksi KITLV, Leiden.)



Gambar 5. Kondisi Jalanan di Malang sekitar tahun 1930.
(sumber: Koleksi KITLV, Leiden.)



Gambar 6. Transportasi dokar di Jalan Societeit Concordia, Malang. Foto ini diambil tahun 1935.
(sumber: Koleksi KITLV, Leiden.)



Gambar 7. Kondisi jalanan di Kayutangan Malang sekitar tahun 1935.
(sumber: Koleksi KITLV, Leiden.)

Dari beberapa koleksi foto KITLV tersebut, dapat dilihat bahwa desain dokar di Malang hampir mirip dengan desain transportasi lain yang ditarik menggunakan tenaga kuda, namun terdapat perbedaan dari masing-masing kendaraan tersebut. Untuk Delman desainnya memiliki dua sampai empat roda desainnya bervariasi, ditarik menggunakan satu atau dua kuda, delman biasanya beroperasi di Batavia dan Bandung. Sedangkan desain Sado ini agak mirip dengan desain dokar, yaitu memiliki dua roda, ditarik menggunakan satu atau dua kuda, namun untuk tempat duduknya saling membelakangi, sado banyak beroperasi di Pulau Jawa. Selanjutnya desain Andong memiliki empat roda, ditarik menggunakan satu atau dua kuda, untuk kereta atau gerobaknya ukurannya lebih besar, karena memiliki empat roda sehingga andong lebih stabil saat beroperasi di jalanan. Andong biasanya beroperasi di sekitar wilayah Yogyakarta, Solo, Karanganyar, Klaten, Boyolali, Salatiga, Sukoharjo, dan daerah Jakarta. Sedangkan desain Bendi memiliki dua roda dan ditarik dengan satu ekor kuda saja, ukuran kereta atau gerobaknya kecil hanya bisa dinaiki sekitar empat orang termasuk kusir. Bendi biasanya beroperasi di wilayah Sumatera Barat ([Arsip Nasional Republik Indonesia, 2017](#)).

Jika dilihat dari beberapa koleksi foto yang menunjukkan desain kereta kuda di periode tahun 1920-1942, dokar memiliki ciri khas yaitu kereta atau gerobaknya berada tepat di atas dua roda, dan hanya ditarik menggunakan satu kuda saja. Desain gerobak dokar ini hampir mirip satu sama lain, namun untuk perbedaan warna gerobak dokar di Malang

periode 1920-1942 tidak dapat dipastikan karena fotonya hanya hitam putih. Untuk tempat duduk penumpangnya dapat dilihat di beberapa koleksi foto tersebut bahwa penumpangnya menghadap depan dan ada juga yang menghadap samping atau saling berhadapan, tepat di belakang kusir dokar. Sedangkan desain kereta kuda yang digunakan oleh bangsawan eropa jika melihat beberapa koleksi foto dari KITLV biasanya lebih mewah dan tidak ada atapnya, dan merupakan milik pribadi.

KESIMPULAN

Dokar sudah menjadi salah satu transportasi penting di Malang pada masa kolonial. Dokar digunakan untuk menunjang beberapa aktivitas masyarakat di Malang, sehingga menyebabkan dokar eksis di Malang. Di periode berikutnya dokar harus bersaing dengan beberapa kendaraan modern seperti mobil, taksi, dan demmo yang juga berkembang di Malang. Namun hal tersebut tetap membuat dokar eksis dan terus berkembang di Malang bahkan hingga akhir masa kolonial. Hal ini terjadi karena dokar banyak diminati oleh masyarakat di Malang, yang digunakan untuk mengantarkan penumpang dari satu tempat ke tempat tujuannya menyesuaikan kebutuhan. Dokar juga mudah ditemui, di sepanjang jalanan Kota Malang. Terlihat dari banyak dokar yang sedang mengantar penumpang dan sedang mangkal atau menunggu penumpang di pinggir jalanan Kota Malang. Selain itu, tarif dokar lebih terjangkau dibandingkan dengan kendaraan modern. Hal ini dapat dilihat dari perbedaan besarnya pajak antara dokar dengan kendaraan modern yang memerlukan bensin. Selama periode tahun 1920-1942 dokar tetap eksis di Malang, tidak banyak mengalami perubahan hanya saja dokar dan kendaraan modern lainnya harus saling menyesuaikan karena perbedaan kecepatan yang sering menyebabkan kecelakaan.

DAFTAR RUJUKAN

- Adisasmita, R. 2015. Analisis Kebutuhan Transportasi. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Algemeen handelsblad voor Nederlandsch-Indië*, 19 April 1929.
- Arsip Nasional Republik Indonesia. 2017. Naskah Sumber Arsip Moda Transportasi Tradisional. Jakarta: Arsip Nasional Republik Indonesia.
- Basundoro, P. (2009). Dua Kota Tiga Zaman: Surabaya dan Malang Sejak Zaman Kolonial sampai Kemerdekaan. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Bataviaasch nieuwsblad*, 4 April 1921.
- De Indische courant*, 6 November 1925.
- De indische courant*, 17 April 1928.
- De indische courant*, 28 Oktober 1929.
- De indische courant*, 16 Agustus 1930.
- De Indische courant*, 15 Juni 1932.
- De indische courant*, 31 Januari 1936.
- De Indische courant*, 16 Desember 1937.
- De Indische courant*, 24 Februari 1940.
- De Indische courant*, 17 September 1941.
- Deli courant*, 24 Februari 1937.
- De Locomotief*, 13 Desember 1935.

De locomotief, 26 November 1938.

Dewi, N. R., & Deky Saputra, Z. E. (2022). Transportasi tradisional sado di Kota Jambi 1980-2010. *Istoria: Jurnal Ilmiah Pendidikan Sejarah Universitas Batanghari*, 5(1), 65-77

Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië, 6 Juli 1914.

Hudiyanto, R. (2009). Modernisasi transportasi di Kota Malang 1899-1930. *Jurnal Sejarah dan Budaya*, 2(2).

Istianto, B. 2019. *Transportasi Jalan di Indonesia Sejarah dan Perkembangannya*. Batam: Melvana Publishing.

Kuntowijoyo. 2003. *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana Yogya.

Radite, C. 2015. *Konstruksi Identitas Kelompok Pedagang Pasar Comboran Kota Malang*.

Schaik, A. Van. 1996. *Malang Beeld Van Een Stad. Purmerend: Asia Major*.

Soerabaijasch handelsblad, 17 Maret 1904.

Soerabaijasch handelsblad, 8 Juli 1929.

Soerabaijasch handelsblad, 13 Juli 1929.

Soerabaijasch handelsblad, 26 Februari 1931.

Soerabaijasch handelsblaad, 15 April 1937.

Soerabaijasch handelsblad, 27 Februari 1939.

Soerabaijasch handelsblad, 13 Mei 1939.

.Soerabaijasch handelsblad, 23 Agustus 1939.

.Soerabaijasch handelsblad, 12 Februari 1940.

Soerabaijasch handelsbladt, 23 Desember 1940.

Soerabaijasch handelsblaad, 14 November 1941.

Soerabaijasch handelsblad, 20 November 1941.

Soerabaijasch handelsblad, 2 Mei 1942.

Soerabaijasch handelsblad, 3 Juni 1942.

Susilo, E. (2015). *Transformasi Dokar Di Surabaya Tahun 1900-1945 (Disertasi Doktor, Universitas Airlangga)*.

Widodo, Dukut Imam. 2006. *Malang Tempo Doeloe Djilid Dua*. Malang: Banyumedia Publishing.

Wijayanti, P. D., & Muzayanah, M. T. (2018). Eksistensi Transportasi Dokar Di Kecamatan Babat Kabupaten Lamongan. *Swara Bhumi*, 6, 208-215.

Yuliati, Y. (2016). Sistem Pemerintahan Wilayah Malang Pada Masa Kolonial. *Jurnal Ilmiah Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 25(1).