



Sejarah Transportasi Bus Esto dan Pngaruhnya Terhadap Perkembangan Kota Salatiga Tahun 1923-1942

Eni Setyowati[✉], Arif Purnomo, Abdul Muntholib

Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Semarang, Indonesia

Info Artikel

Sejarah Artikel:

Diterima Agustus 2017
Disetujui September 2017
Dipublikasikan Oktober 2017

Keywords:

*transportation, Esto bus,
Salatiga.*

Abstrak

Munculnya kebijakan Pemerintah Hindia Belanda melalui Undang – Undang Agraria 1870 dan dibukanya jalur transportasi kereta api di pedalaman Jawa membuat industri perkebunan semakin berkembang di Indonesia salah satunya di Salatiga. Adanya hal tersebut meningkatkan kebutuhan sarana transportasi di Salatiga. Bus Esto merupakan angkutan umum masal pertama di Salatiga. Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah, yang mencangkup empat langkah, yakni heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Teknik pengambilan data yang digunakan melalui studi dokumen, studi pustaka, observasi, dan wawancara.

Abstract

The emergence of the Dutch East Indies government policy through the Agrarian Act 1870 and the opening of railway transportation routes in the interior of Java made the industry growing up in Indonesia one of them in Salatiga. The presence of these increases the need for transportation facilities in Salatiga. Esto Bus is the first mass public transport in Salatiga. This study uses historical research methods, which includes four steps, namely heuristics, source criticism, interpretation, and historiography. Data collection techniques used through document studies, literature study, observation, and interviews.

© 2017 Universitas Negeri Semarang

[✉] Alamat korespondensi:

Gedung C5 Lantai 1 FIS Unnes
Kampus Sekaran, Gunungpati, Semarang, 50229
E-mail: sejarah@mail.unnes.ac.id

ISSN 2252-6633

PENDAHULUAN

Pada awal abad ke-20 Salatiga berkembang sebagai sebuah kota yang strategis dan dibangun sebuah pemerintahan *Gemeentee* Belanda. Karena adanya status *Gemeente*, pemerintah terus melakukan perbaikan guna menunjang kehidupan mereka. Adanya UU Agraria 1870 yang dikeluarkan pemerintahan Hindia Belanda membuat perkebunan di sekitar Salatiga semakin berkembang. Selain itu menyebabkan adanya pembangunan jalan kereta api yang melewati daerah pedalaman di Jawa yang salah satunya melewati daerah dekat Salatiga. Adanya pembangunan jalan kereta api merupakan salah satu faktor dibangunnya jalanan-jalan menuju stasiun. Adanya perkembangan jumlah perkebunan dan adanya jalur kereta api ini meningkatkan jumlah penduduk yang bermukim di Salatiga, selain itu Salatiga juga menjadi tempat singgah para pedagang sehingga membutuhkan transportasi yang dibutuhkan semakin banyak.

Transportasi merupakan sebuah sarana yang sangat berperan dalam kehidupan manusia, baik sebagai alat untuk memindahkan barang dari satu tempat ke tempat lain maupun sebagai sarana yang digunakan manusia untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain. Manusia sebagai makhluk sosial memiliki aktivitas kehidupan sosial yaitu berkelompok, adanya kegiatan tersebut tentu masyarakat memerlukan sarana penunjang yang memadai. Selain itu manusia membutuhkan sarana untuk menunjang kegiatan perekonomian. Sarana penunjang tersebut antara lain sarana transportasi. Sebuah kota juga membutuhkan adanya sarana transportasi untuk menunjang kegiatan ekonomi dan berfungsi untuk menunjang perkembangan sebuah kota

Salatiga merupakan kota yang sudah mempunyai jaringan transportasi yang baik sejak tahun 1917 sejak ditetapkan sebagai *gemeente*. Penetapan *gemeente* ini, disebabkan karena banyaknya orang kulit putih yang tinggal di Salatiga (Supangkat, 2007:13). Sebelum kendaraan bermesin banyak masuk ke Salatiga, transportasi tradisional sudah banyak beroperasi di Salatiga. Adanya kebutuhan akan transportasi

yang semakin banyak dan semakin modern ini dimanfaatkan oleh pengusaha Tionghoa yang ada di Salatiga Kwa Tjwan Ing. Pada tahun 1921 awalnya dimulai dengan membeli beberapa mobil kecil yang digunakan sebagai taksi dan truk yang digunakan untuk membawa hasil bumi dari Salatiga ke Semarang. Pada tahun 1923 Kwa Tjwan Ing membeli beberapa bus kecil. Trayek pada masa awal berdirinya yaitu jurusan Salatiga-Tuntang dan Salatiga-Bringin PP karena dua daerah tersebut terdapat stasiun kereta api. Pada tahun 1925 sebuah garasi dibangun untuk menampung kendaraan-kendaraan yang dimiliki perusahaan Esto. Pada tahun 1929, Kwa Tjwan Ing mendirikan sebuah bengkel yang bertujuan untuk memperbaiki mesin-mesin kendaraan yang rusak. Tahun 1930 merupakan masa kejayaan Bus Esto trayek yang dialui hampir seluruh Jawa Tengah. namun kejayaan itu tidak berlangsung lama, adanya krisis ekonomi dunia menjadi faktor kebangkrutan perusahaan. Bus yang beroperasi hanya beberapa saja. pada tahun 1938 perusahaan kembali bangkit di bawah pimpinan Kwa Hong Biauw.

Ada kemajuan transportasi di Salatiga memberikan pengaruh terhadap perkembangan kota Salatiga sendiri. Bus Esto memberikan pendapatan daerah melalui pajak yang berguna untuk pembangunan kota, mengurangi jumlah pengangguran di Salatiga, memberikan kesejahteraan untuk pegawai. Selain dalam bidang ekonomi adanya Bus Esto juga turut memberikan pengaruh dalam bidang sosial. Adanya Bus Esto meningkatkan pertumbuhan penduduk Salatiga dan menciptakan sebuah interaksi sosial. Perjalanan Bus Esto sebagai bus pertama di Salatiga dan pernah menjadi bus yang terbesar dan terbaik di Semarang menarik minat penulis untuk mengetahui lebih lanjut mengenai Bus Esto khususnya tahun 1923-1942. Penelitian ini bertujuan mengetahui sejarah adanya Bus Esto dan pengaruh yang ada tahun 1923-1942. Tahun 1923 merupakan awal beroperasinya Bus Esto. Mengathui sejarah awal berdirinya, tahun-tahun kejayaan, tahun kemerosotan, dan tahun bangkit kembali. Tahun 1942 merupakan tahun berakhirnya kekuasaan Belanda.

METODE

Metode penelitian yang dipakai pada penelitian ini adalah metode sejarah, menurut Gottschalk (1985:32), terdapat empat tahapan dalam metode sejarah yaitu: 1) Heuristik, merupakan langkah pertama yang dilakukan, yakni dengan mengumpulkan sumber-sumber untuk dijadikan acuan dalam penulisan sejarah. Sumber-sumber sejarah tersebut dibedakan menjadi dua, sumber primer dan sumber sekunder. Sumber primer dalam penelitian ini berupa sumber dokumen berasal dari arsip diantaranya arsip koleksi Arsip Nasional Republik, arsip koleksi Perpustakaan Nasional, arsip koleksi Arsip Daerah Jawa Tengah. 2) Kritik sumber, merupakan langkah kedua yang dilakukan dengan memilih, menyeleksi, mengidentifikasi, serta menilai sumber atau data yang ada, agar didapatkan keotentisitasan dan kredibilitas sumber (Pranoto, 2010:35). Dalam kritik sumber ini, terdapat dua jenis kritik yaitu kritik intern dan kritik ekstern. Kritik intern yaitu penilaian data-data yang sudah didapat berdasarkan segi fisik dari data tersebut. 3) Interpretasi, merupakan langkah ketiga yang dilakukan dengan menghubungkan fakta-fakta yang ada dalam data agar dapat menghasilkan satu kesatuan makna yang utuh dan relevan (Gottschalk, 19985:131). 4) Historiografi, merupakan langkah terakhir dari tahapan metode sejarah. Pada tahapan ini yang dilakukan adalah penulisan narasi sejarah berdasarkan sumber data yang telah diinterpretasi dengan memperhatikan prinsip-prinsip realisasi atau cara membuat urutan peristiwa, kronologi atau urutan waktu, kausalitas atau saling keterkaitan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Kota Salatiga Abad Ke-20

Salatiga merupakan sebuah kota kecil yang terdapat di pedalaman Jawa Tengah. Salatiga berada di daerah pegunungan yaitu di lereng gunung Merbabu. Sebagai daerah yang dikelilingi pegunungan, Salatiga memiliki suasana yang sejuk. Salatiga berada pada ketinggian rata-rata 600 meter di atas permukaan

laut. Secara astronomis Salatiga terletak antara $110^{\circ}.29'.39,79'' - 110^{\circ}.32'.39,79''$ BT dan antara $7^{\circ}.16'.4'' - 7^{\circ}.21'.48''$ LS yang dihitung dari median 0° Greenwich dan equator (Departemen, 1996:96). Secara geomorfologis, Salatiga berada di lereng Gunung Merbabu dan gunung-gunung kecil lainnya antara lain pegunungan Telomoyo dan pegunungan Gajah Mungkur. Selain menjadi kota yang sejuk, Salatiga menjadi kota yang subur.

Asal-usul nama salatiga dikaitkan dengan cerita rakyat yang menceritakan perjalanan Ki Ageng dan isterinya yang dirampok ketika dalam perjalanan dan tempat tersebut diberi nama Salatiga (Handjojo, 1975:2). Bukti lain yang paling kuat, pada masa Hindu Budha, di Salatiga telah ditemukan sebuah prasasti yang dikenal dengan nama Prasasti Plumpungan. Dari prasasti tersebut diketahui bahwa prasasti tersebut diterbitkan pada abad VIII Masehi. Berdasarkan tahun penerbitannya 672 Saka atau 750 M prasasti ini termasuk dalam golongan tua. Prasasti Plumpungan dipercaya sebagai sebuah bukti cikal bakal berdirinya Salatiga 24 Juli 750 M. Ditetapkannya 24 Juli 750 M sebagai hari jadi kota Salatiga telah dikukuhkan dengan Peraturan Daerah (Perda) nomer 15 tanggal 20 Juli 1995. Tanggal 24 Juli 750 M diambil dari candrasengkala yang tertulis di Prasasti Plumpungan (Kartoatmadja, 1995:59-61). Pada masa VOC di Indonesia, Salatiga menjadi kota militer dibawah kekuasaan VOC. Pada masa tanam paksa Salatiga menjadi tempat tinggal orang-orang Eropa yang bekerja di perkebunan karena letak Salatiga yang berada di sekitar perkebunan dan strategis karena berada pada jalur utama Solo dan Semarang. Pada tahun 917 Salatiga ditetapkan menjadi *Gemeente* berdasarkan keputusan pemerintah Hindia Belanda tanggal 1 Juli 1917 No. 2 (*Staatsbald* No. 266 Tahun 1917). Maka mulai 1 Juli 1917 didirikan *gemeente* Salatiga. Daerah *gemeente* Salatiga terdiri dari 8 daerah yang wilayahnya diambil dari wilayah asistenan Salatiga antara lain sebagian besar wilayah desa Krajan, Sidorejo Lor, Kutowinangun, Kalicacing, Mangunsari, Gedongan, Tegalrejo, Ledok (Suara Merdeka, halaman IV tahun 1975).

Tujuan utama dari tebentuknya *Gemeente* Salatiga tidaklah untuk memberikan kemakmuran kepada rakyat di Salatiga tetapi untuk menjamin kehidupan golongan atas (Handjojo, 1975:2). Setelah *Gemeente* didirikan mulailah kota diperindah, jalan-jalan besar diperbaiki dan diaspal, trotoir dan jalan kampung di perkeras dengan tegel-tegel beton, pagar-pagar di rapikan, selokan-selokan dipelihara, halaman rumah ditanami bunga-bungaan, taman sari atau taman bunga dibuat dan tidak ketinggalan di kanan kiri jalan ditanami pohon-pohon yang rindang seperti pohon kenari dan pohon mahoni (Handjojo, 1975:15). Dibangun juga gedung sekolah, gedung perkantoran, tempat hiburan, tempat rekreasi, pasar, sarana olahraga, rumah sakit, terminal dan tempat ibadah sebagai fasilitas pendukung lainnya. Selain berbagai sarana dan prasarana yang tersebut, pemerintah Hindia Belanda juga menata kota sedemikian rupa mengikuti pola kota-kota di Eropa. Syarat yang diberlakukan oleh Hindia Belanda ketika menetapkan suatu wilayah menjadi sebuah Kotapraja yaitu penduduk, keadaan setempat dan keuangan. Faktor penduduk yang dimaksud disini adalah prensase orang kulit putih di daerah tersebut minimal 10% dari jumlah penduduk keseluruhan. Sejak tahun 1905 perkembangan penduduk terus bertambah, hingga tahun 1920 penduduk Salatiga mencapai 18.895 yang terdiri dari 71% orang Eropa, 72% orang Cina, dan untuk orang Timur Asing berkisar 0,7%. Sedangkan penduduk pribumi justru mengalami penurunan yaitu sekitar 2,4 % atau setara dengan 396 orang (Karyono, 2002:71-72).

Adanya berbagai sumber daya alam yang dihasilkan Salatiga dan sekitarnya saat itu membuat perekonomian Salatiga terus berkembang. Salatiga yang secara geografis terletak di daerah pegunungan membuatnya berada di lingkungan sekitar perkebunan. Sumber daya alam yang dihasilkan adalah karet, kopi, teh. Sedangkan sumber daya alam lain yang biasanya dihasilkan yaitu berbagai macam sayuran, padi, palawija dan pisang. Letaknya yang strategis membuat Salatiga menjadi kota yang banyak disinggahi pedagang sebagai kota

transit sehingga turun mempengaruhi perekonomian di Salatiga. Adanya UU Agraria 1870 dan tanam paksa dengan dibangunnya jalan kereta api ke daerah kerajaan mempengaruhi perkembangan transportasi dibukanya daerah-daerah baru dan juga pasar tradisional. Jalan kereta api mengalihkan jaringan lalu lintas perdagangan dari daerah pedalaman ke pesisir. Munculnya banyak pasar-pasar baru ikut berpengaruh terhadap kegiatan perdagangan di daerah pedesaan.

Awal abad ke-20 dampak adanya jalur kereta api, perbaikan jalan dan penanaman modal asing menjadi penyebab utama dari meningkatnya hasil produksi dan perdagangan. Pembukaan perkebunan baru yang tersebar diberbagai distrik di Karesidenan Semarang termasuk Salatiga. Adanya kereta api juga mempengaruhi pertumbuhan perdagangan yang semakin meningkat hal ini dikarenakan adanya kereta api dapat memudahkan dan meningkatkan pengangkutan barang sehingga barang yang diangkut bisa lebih banyak (Suryo, 1989:150). Selain itu, adanya laju pertumbuhan penduduk juga meningkatkan perekonomian saat itu, perkembangan fasilitas kota yang terus diperbaiki oleh pemerintah Belanda serta kemudahan transportasi saat itu ikut meningkatkan ketertarikan orang dari luar Salatiga untuk datang dan bermukim di Salatiga sehingga laju pertumbuhan pendudukan merupakan faktor penting dalam perkembangan ekonomi di Salatiga. Transportasi berfungsi untuk mengangkut penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Sebelum abad ke-19 alat pengangkutan yang digunakan dalam kehidupan masyarakat adalah alat pengangkutan yang memanfaatkan tenaga manusia, hewan dan sumber tenaga dari alam (Salim, 1995:5). Sebagai sebuah sarana transportasi tradisional maupun alat pengangkutan barang dari satu daerah ke daerah yang lainnya, namun barang-barang yang dapat diangkut rata-rata dalam jumlah yang kecil dan waktu yang ditempuh relatif lama. Perkembangan alat pengangkutan di Salatiga selain dengan berjalan kaki, biasanya cara-cara yang dilakukan untuk mengangkut barang antara

lain gedongan, menyunggi, memikul, tandu, kuda, gerobak, dokar.

Tahun 1867 terjadi perubahan dalam sejarah perhubungan dan transportasi di Jawa Tengah, saat itu dimulailah pengerjaan jalan kereta api untuk pertama kalinya, yaitu dari Semarang ke daerah-daerah kerajaan di pedalaman Solo. Alasan utama pembangunan jalan-jalan kereta api adalah memperbaiki fasilitas transportasi bagi pengangkutan produksi pertanian dari daerah pedalaman ke pelabuhan-pelabuhan dan membawa barang-barang impor dari pelabuhan ke daerah pedalaman (Suryo, 1989:108). Keberadaan jalan kereta api dan perkebunan merupakan salah satu faktor utama dimulainya perbaikan jalan-jalan. Stasiun yang menjadi tempat penting bagi perdagangan di setiap daerah termasuk Salatiga. Hasil dari perkebunan di Salatiga dan sekitarnya, hal ini mencerminkan adanya lalu lintas pengangkutan barang dari daerah-daerah penghasil perkebunan atau dari desa menuju stasiun. Dari masalah tersebut secara tidak langsung tentu membutuhkan sarana pengangkutan yang dapat menunjang kegiatan ekonomi tersebut.

Perkembangan Bus Esto Tahun 1923-1942

Dari masalah semakin meningkatnya kebutuhan transportasi yang dibutuhkan masyarakat Salatiga dan sekitarnya merupakan sebuah kesempatan yang dimanfaatkan seorang pengusaha yang tinggal di Salatiga untuk mengembangkan usaha transportasi. Perusahaan transportasi ini dimiliki oleh seorang pengusaha dari Etnis Tionghoa yang bernama Kwa Tjwan Ing. Kwa Tjwan Ing merupakan seorang pionir perusahaan transportasi di Salatiga. Pada tahun 1920, Kwa Tjwan Ing membeli beberapa mobil kecil yang digunakan sebagai taksi. Mobil tersebut digunakan untuk melayani penumpang ke berbagai tempat di Salatiga maupun keluar wilayah Salatiga sesuai keinginan penumpang. Pada masa itu mobil menjadi barang mewah yang tidak semua orang bisa menaikinya. Kebanyakan penumpang saat itu adalah orang-orang Belanda dan kaum priyayi. Keberadaan kendaraan ini sangat membantu mereka dalam melakukan perjalanan dinas, adanya kendaraan

ini perjalanan mereka lebih cepat jika dibandingkan biasanya yang menggunakan kuda atau dokar (Supangkat, 2007:50).

Kwa Tjwan Ing juga membeli truk yang digunakan untuk mengakut barang dagangan hasil bumi dari Salatiga ke Semarang. Truk tersebut tidak hanya digunakan untuk kepentingan pribadi namun truk tersebut disewakan. Truk tersebut digunakan sebagai sarana transportasi yang mengangkut barang-barang hasil perkebunan, hasil bumi, dan kebutuhan pokok sehari-hari. Setiap hari truk ini beroperasi sebanyak 2 kali, ketika pagi hari membawa barang dari Salatiga ke Semarang berupa hasil bumi dari Salatiga dan siang harinya mengangkut kebutuhan pokok lain seperti beras yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan pokok sehari-hari (Wuryani, 2006:43). Pada tahun 1923 Kwa Tjwan Ing mulai meluaskan usahanya dengan membeli bus kecil dari Semarang. Bus tersebut hanya melayani rute Salatiga-Tuntang dan Salatiga-Bringin. Pemilihan rute ini karena duaarah tersebut memiliki stasiun kereta api menuju kota-kota besar seperti Semarang dan Surakarta.

Bus yang beroperasi pertama pada tahun 1923 berkapasitas 16-18 orang. Merk mobl yang digunakan saat itu adalah Ford, bus yang digunakan masih menggunakan mobil dengan rangka kayu dan pintunya terbuat dari seng sedangkan bagian penting lainnya terbuat dari besi. Kaca mobil hanya berada di depan saja, sedangkan pintu dan jendela tanpa kaca. Tidak semua orang bebas menaiki bus ini dan duduk dimana saja, karena tempat duduk pada bus ini dibagi menjadi dua. Tempat bagian depan diberi jok empuk dan menghadap kedepan, biasanya bagian depan hanya diduduki oleh orang-orang Belanda sedangkan tempat duduk bagian belakang diberi rotan dan menghadap belakang untuk orang pribumi. Adanya perbedaan fasilitas makan tarif yang ditetapkan juga berbeda. Tarif untuk jurusan Salatiga – Bringin dan Salatiga – Tuntang sebesar 20 Sen untuk golongan 1 dan 10 Sen untuk golongan 2.

Orang yang menaiki Bus Esto hanya kalangan orang kulit putih seperti orang Eropa, Cina dan Timur Asing yang tinggal di Salatiga.

Sedangkan untuk masyarakat pribumi sendiri hanya orang-orang berada dan mampu yang bisa menaiki Bus Esto. Orang biasa seperti pedagang dan rakyat kecil lainnya lebih memilih berjalan kaki daripada menaiki bus, biasanya mereka menyayangkan uang yang akan digunakan untuk membayar ongkos. Mereka lebih memilih berjalan kaki sehingga uang bisa digunakan untuk kebutuhan lainnya. Pada tahun 1925, Kwa Tjwan Ing membangun garasi Esto. Sebelum ada garasi kendaraan yang dimiliki Kwa Tjwan Ing biasanya terparkir di halaman rumahnya namun setelah memiliki garasi semua kendaraan terparkir di garasi. Pada tahun 1929 Kwa Tjwan Ing mendirikan bengkel yang bertujuan untuk reparasi dan service kendaraan sendiri (Arsip Nasional ilayah Provinsi Jawa Tengah, 1959 : kode A.1). Bengkel ini terletak di jalan Pegadaian atau sekarang jalan Muhamad Yamin.

Tahun 1930, kepemimpinan perusahaan Esto berganti menjadi Kwa Hong Po. Kwa Hong Po merupakan anak tertua dari Kwa Tjwan Ing yang memiliki nama Indonesia Winata Budi Dharma. Pada masa kepemimpinannya Esto semakin jaya. Jarak tempuhnya tidak hanya Salatiga-Tuntang dan Salatiga-Bringin namun sudah berkembang hampir meliputi sebagian besar wilayah Jawa Tengah mulai dari Bringin, Suruh, Ambarawa, Semarang, Solo, Magelang, Sragen, Purworejo, Kutoarjo, Kendal, Kudus dan Pati. Pada tahun 1929-an ketika ada krisis ekonomi dunia banyak perusahaan yang terkena imbasnya tak terkecuali perusahaan Bus Esto. Pada tahun 1933 perusahaan Bus Esto terkena dampaknya, ketika itu sebagian Bus Esto diambil alih oleh BPM (*Bataafsche Petroleum Mij*) karena memiliki banyak hutang bensin. Selain diambil alih oleh BPM, sebagian bus Esto juga jatuh ke perusahaan bus Adam sehingga bus yang tersisa di Salatiga saat itu tinggal beberapa bus saja. sebagai konsekuensinya maka trayek yang dilayani pun kembali berubah, hanya trayek Bringin, Suruh dan Ambarawa (Supangkat, 2007:52).

Awal berdirinya perusahaan Esto memiliki 3 truk yang beroperasi dan beberapa mobil kecil yang berfungsi sebagai taksi. Sekitar

tahun 1930an armada yang dimiliki Esto jumlahnya lumayan banyak kurang lebih 100 armada. Namun karena adanya krisis global yang berdampak pada perusahaan Esto jumlah armada yang dimiliki brkurang menjadi sekitar 20an bus dan 22 truk.

Trayek yang ditempuh bus Esto sejak awal berdirinya yaitu tahun 1923 hingga tahun 1942 meliputi: a) Salatiga-Bringin dan Salatiga-Tuntang, trayek ini berlaku ketika awal adanya bus Esto yaitu tahun 1923; dan b) Sejak tahun 1930-an, bus Esto melayani banyak trayek antara lain Salatiga- Suruh, Suruh – Karanggede, Salatiga – Ambarawa, Ambarawa-Sumowono, Salatiga- Magelang, Semarang - Solo. Tempat pemberhentian bus Esto awalnya berada di dekat Pasar Kalicacing (sekarang Pasar Raya I) sebelum adanya terminal, bus Esto biasanya berhenti di pasar karena terdapat kegiatan ekonomi dan disitu terdapat calon penumpang dari kalangan pedagang. Pada tahun 1937 di bangun sebuah terminal atau biasa disebut *Autostanplaats* yang terletak di daerah Pasar Besar (sekarang menjadi Toko Niki Mantep). Jadwal keberangkatan bus Esto antara jurusan satu dengan jurusan lain tidak selalu sama, ada perbedaan jam keberangkatan.

Tarif yang berlaku pada perusahaan bus Esto diatur berdasarkan peraturan pemerintah. Salatiga yang berstatus sebagai sebuah daerah *gemeente* tentu sistem pemerintahan di atur oleh pemerintahan Hindia Belanda tak terkecuali mengenai sistem tarif yang berlaku. Tarif untuk awal berdirinya bus Esto yaitu tahun 1923 untuk jurusan Salatiga – Bringin dan Salatiga – Tuntang PP sebesar 10 sen. Tarif yang berlaku pada saat itu tidak mudah berubah karena harga besin atau bahan bakar tetap tidak mengalami kenaikan sehingga tarif yang ditetapkan tidak mengalami kenaikan. Hingga tahun 1936 tarif untuk jurusan Salatiga-Bringin masih sama sebesar 10 sen. Selain tarif terdapat perubahan pada ketentuan harga bagasi seperti yang terjadi pada jurusan Ambarawa-Sumowono tahun PP 1938 dan 1939. Pada tahun 1939 mengalami perubahan tarif untuk bagasi, tahun 1938 biaya bagasi gratis namun pada tahun 1939 ada tarif tersendiri untuk bagasi setiap berat 30 kilogram.

Tabel 1. Daftar tarif bus Esto untuk jurusan Ambarawa-Sumowono PP tahun 1938

Ambarawa		Silembu		Gembyong		Jember		Bandungan		Gelaran		Tarsikan		Candi	
5		5		5		5		5		5		5		5	
8		5		5		5		5		5		5		5	
10		8		5		5		5		5		5		5	
10		10		8		5		5		5		5		5	
15		10		10		8		5		5		5		5	
15		15		10		8		5		5		5		5	
20		15		10		10		8		5		5		5	
20		15		15		12		10		8		8		5	

Sumber: Daftar perjalanan Bus Esto jurusan Suruh – Karanggede PP sesuai keputusan Dewan Tertinggi Jawa Tengah tanggal 15 Maret 1938 no. A 60/5/12. Arsip PO Esto. Semarang: Badan Arsip dan Perpustakaan Daerah Jawa Tengah. Kode Arsip A.1

Tabel 2. Daftar tarif juruasn Ambarawa-Sumowono PP tahun 1939

Ambarawa		Silembu		Gembyong		Ngawi		Bandungan		Gelaran		Tarsikan		Candi	
5		2		2		2		2		2		2		2	
8		2		2		2		2		2		2		2	
10		2		2		2		2		2		2		2	
10		10		8		5		5		5		5		5	
15		10		10		8		5		5		5		5	
15		15		10		8		5		5		5		5	
15		15		15		10		8		5		5		5	
15		15		15		10		8		5		5		5	
15		15		15		15		10		8		5		5	
15		15		15		15		10		8		5		5	
15		15		15		15		15		10		8		5	
15		15		15		15		15		10		8		5	
15		15		15		15		15		15		10		8	
15		15		15		15		15		15		10		8	

Sumber: Daftar perjalanan Bus Esto jurusan Suruh – Karanggede PP sesuai keputusan Dewan Tertinggi Jawa Tengah tanggal 17 November 1939 No. Wp 2/19/15. Arsip PO Esto. Semarang: Badan Arsip dan Perpustakaan Daerah Jawa Tengah. Kode Arsip A.1

Perusahaan Bus Esto merupakan salah perusahaan transportasi besar yang ada di Salatiga. Perusahaan Bus Esto terkenal sangat memperhatikan dan dekat dengan para pekerjanya. Sistem perekrutan pegawai di perusahaan ini adalah semi terbuka, biasanya jika ada lowongan kerja akan diinfokan kepada para pegawai agar bisa menawarkannya kepada keluarga mereka. Jika dari orang tedekat para karyawan tidak ada yang bisa mengisi posisi yang dibutuhkan misal sopir atau montir atau posisi lain yang membutuhkan keahlian khusus maka dari pihak perusahaan akan mencarinya dari luar. Di perusahaan bus Esto terdapat berbagai bidang-

bidang pekerjaan antara lain, administrasi, supir, montir, kondektur, dan kernet.

Para pegawai di perusahaan ini sangat diperhatikan oleh pemimpin mereka. Setiap bulan mereka mendapatkan gaji, selain itu setiap hari mereka mendapatkan uang jalan yang bekerja sebagai kernet, sopir dan kondektur. Tidak hanya itu kesejahteraan keluarganya juga diperhatikan oleh perusahaan. Setiap ada anggota keluarga yang sakit akan diberi biaya untuk berobat, mereka harus membawanya ke Dokter tidak boleh ke Mantri. Selain itu ada tunjangan ketika ada isteri dari pegawai yang melahirkan serta santunan ketika ada anggota keluarga pegawai ada yang meninggal dunia. Setiap hari raya mereka mendapat tunjangan (THR). Selain sikap pemimpin yang baik faktor inilah yang membuat mereka betah bekerja di Esto. Dalam perkembangan Bus Esto pemerintah memiliki peran yang penting salah satunya adalah melakukan perbaikan jalan sehingga lebih memudahkan perusahaan dalam mengoperasikan bus. Selain itu adanya Bus Esto turut memberikan peran dalam perkembangan kota antara lain dengan membayar pajak.

Pengaruh Bus Esto Terhadap Perkembangan Kota Salatiga

Pengaruh dalam bidang ekonomi, Bus Esto berperan sebagai angkutan perkebunan yang membawa hasil bumi dari Salatiga-Semarang PP. Selain itu mengurangi jumlah pengangguran di Salatiga. Pada tahun 1930 Bus Esto menjadi angkuutan masal para pedagang di Salatiga dan sekitarnya sehingga memudahkan mereka untuk mencapai pasar (Kartodirdjo, 1977:L). Keberadaan bus Esto memberikan dampak ekonomi khususnya pasar, daerah – daerah yang dilalui bus Esto, tempat pemberhentian atau terminal bus. Meningkatnya kegiatan ekonomi karena banyak pedagang dari luar Salatiga, maka pemerintah Hindia Belanda merenovasi pasar Kalicacing pada tahun 1925. Terdapat aktivitas ekonomi baru seperti adanya pedagang atau warung yang menjual makanan dan minuman disekitar tempat pemberhentian. Adanya bus Esto memudahkan para pedagang dari daerah lain untuk datang ke Salatiga. Kegiatan ekonomi

yang meningkat di pasar menimbulkan adanya pekerjaan baru antara lain kuli gendong atau bruh gendong, kuli bus atau buruh angkut barang ke bus, dan bueuh yang bekerja di toko-toko milik orang Cina (Wuryani, 2006:38).

Bidang sosial, Bus Esto berperan dalam memudahkan mobilitas masyarakat. Adanya transportasi dan fasilitas modern lainnya yang ada di Salatiga membuat banyak pendatang yang menetap di Salatiga. Tidak hanya pendatang dari kalangan orang kulit putih saja namun pendatang dari luar Salatiga juga banyak yang datang dari kalangan pribumi yaitu berasal dari kota – kota sekitar Salatiga. Awalnya mereka datang sebagai pedagang tetapi kemudian mereka menetap di Salatiga. Para imigran datang dari Yogyakarta Surakarta (*Vorstenlanden*) dan daerah – daerah lain dari provinsi Jawa Tengah, Jawa Barat dan daerah – daerah lainnya (Nuraini, 2012:40).

Adanya bus Esto memberikan dampak interaksi sosial. Interaksi sosial adalah kontak secara timbal balik atau respon antar individu, individu dengan individu atau kelompok dengan kelompok lain.(Soekamto, 1948:10). Contohnya interaksi yang terjadi antara pemerintah dan pemilik bus Esto. Kerja sama yang terjadi antara pemerintah yang memberikan izin kepada pemilik bus Esto untuk menjalankan usaha di wilayah Salatiga. Adanya bus Esto memberikan kesempatan kepada masyarakat untuk merasakan kemajuan teknologi dan melihat keluar daerah mereka yaitu adanya mobilitas masyarakat yang semakin mudah.

SIMPULAN

Hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan dapat disimpulkan bahwa berdirinya Bus Esto di Salatiga dilatarbelakangi jumlah penduduk di Salatiga meningkat khususnya orang-orang kulit putih, mereka membutuhkan sarana transportasi yang lebih cepat dan efisien untuk mencapai suatu wilayah. Sebelum adanya Bus Esto, Kwa Tjwan Ing awalnya membeli mobil yang digunakan sebagai taksi dan truk untuk mengangkut hasil bumi dari dan ke Salatiga-Semarang PP. Awal beroperasinya Bus Esto sebagian besar penumpangnya adalah orang kulit putih untuk

orang pribumi hanya para priyayi. Namun tahun 1930-an Bus Esto menjadi sebuah angkutan umum masal yang digunakan para pedagang. Pada akhir tahun 1930-an Bus Esto menjadi perusahaan bis terbaik dan terbesar di Semarang. Perusahaan sangat memperhatikan kesejahteraan pegawainya. Sistem perekrutan karyawan yang berlaku adalah semi terbuka. Adanya Bus Esto di Salatiga mempengaruhi perkembangan Kota Salatiga khususnya dalam bidang ekonomi dan sosial.

DAFTAR PUSTAKA

- Gottschalk, Louis. 1985. *Mengerti Sejarah*. Jakarta: UI Press.
- Handjojo, MS. 1975. *Riwayat Kota Salatiga*. Salatiga: Sechan Press.
- Kartoatmadja, S., MM, dkk. 1995. *Hari Jadi Kota Salatiga 24 Juli 750*. Salatiga: Pemkot Salatiga.
- Nuraini, Mia. 2012. "Perkembangan Transportasi di Salatiga tahun 1900-1942". *Skripsi*. Salatiga: Program Studi Pendidikan Sejarah, UKSW.
- Pranoto, W Suhartono. 2010. *Teori dan Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Supangkat, Eddy. 2007. *Salatiga Sketsa Kota Lama*. Salatiga: Griya Media.
- Soekamto, Soerjono. 1948. *Beberapa Teori Sosiologi Tentang Struktur Masyarakat*. Jakarta: CV Rajawali.
- Suryo, Djoko. 1989. *Sejarah Sosial Karesidenan Semarang 1830-1900*. Yogyakarta: Pusat Antar Universitas Gadjah Mada.
- Wasino. 2008. *Kapitalisme Bumi Putra: Perubahan Masyarakat Mangkunegaran*. Yogyakarta: LKIS.
- Wuryani, Emmy. 2006. "Distrik Salatiga 1900-1942". *Tesis*. Yogyakarta: Program Studi Ilmu Sejarah, UGM.

Arsip dan Koran

- Staatblad* No. 266 tahun 1917
- Handjojo, M.S. 1975. '1 Juni Kotamadya Salatiga Didirikan Kembali Zaman Dahulu Pernah Jadi Ibukota Kabupaten'. Dalam Suara Merdeka.
- Surat permohonan izin usaha bengkel kepada DPD Salatiga tanggal 7 Desember 1959, Arsip PO Esto (Semarang: Badan Arsip dan Perpustakaan Provinsi Jawa Tengah), Kode Arsip No. A1
- Arsip PO Esto, Semarang: Badan Arsip dan Perpustakaan Daerah Jawa Tengah, Kode Arsip : A. 1.