

BAB 2

PERKEMBANGAN TREM LISTRIK DI BATAVIA

AKHIR ABAD XIX

2.1 Penggunaan Trem Listrik di Batavia Tahun 1899

Sistem transportasi di kota berbasis jalan rel umumnya telah digunakan di banyak kota salah satunya yaitu Kota Batavia. Transportasi berbasis jalan rel terdiri dari kereta api dan trem. Trem sudah ada di Batavia sejak pertengahan Abad XIX dimulai dengan trem tenaga kuda, lalu berganti dengan trem tenaga uap dan seiring perkembangan zaman yang modern, membuat trem listrik mulai digunakan di Batavia. Kota Batavia merupakan kota yang penting bagi pemerintahan Belanda karena hampir segala pusat ekonomi pada masa kolonial berpusat di Batavia. Hal itulah yang membuat Belanda membangun Kota Batavia lebih modern dan lebih maju dibanding kota lainnya yang ada di Nusantara.

Sejak pemerintahan Gubernur Jendral Daendles yang memiliki tugas utama yaitu membangun jalan yang membentang di sepanjang Pulau Jawa. Hal tersebut bertujuan agar mempermudah pemerintahan Belanda berpergian dan juga sebagai penunjang logistik kebutuhan pemerintahan Belanda. Jalan pos juga berdampak pada munculnya sistem transportasi darat yang tangguh dan tahan banting terutama digerakkan oleh mesin.¹

Maka dari itu banyak transportasi baru yang ada di Batavia salah satunya yaitu trem uap yang lebih dulu beroperasi di Batavia sebelum adanya trem listrik. Trem uap sudah memperkenalkan sistem pemisahan penumpang berdasarkan ras,

¹ Suyono, S.J. (2017). *Jalan Pos Daendels*. Jakarta: KPG (Kepustakaan Populer Gramedia). Hal 55.

penumpang pribumi ditempatkan di kelas 3.² Susunan trem uap sudah mirip seperti kereta uap yaitu lokomotif berada di depan dan bagian belakangnya tersambung dengan gerbong penumpang. Warga Batavia kala itu menyebut trem uap sebagai tukang mogok, suka menabrak orang dan penyebar keberisikan diberbagai jalan yang dilewati oleh trem uap.³ Penduduk Batavia banyak yang tidak menyukai keberadaan trem uap karena merupakan sumber masalah di jalanan Batavia. Salah satu yang terdampak dari adanya trem uap yaitu pengemudi andong/delman yang kehilangan banyak penumpang, yang lebih memilih naik kendaraan umum berupa trem uap karena tarif yang lebih murah dan rute yang panjang.

Rute trem uap masih mengikuti rute trem kuda yang pernah berlaku di Batavia, tetapi ada penambahan rute yang cangkupannya lebih jauh dibandingkan trem kuda. Salah satu rutanya yaitu melewati Pasar Baroe yang selalu ramai pengunjung dari berbagai daerah. Penumpang trem uap jadi meningkat karena rute yang melewati berbagai daerah strategis Batavia.

Batavia adalah sebuah kota yang strategis dan juga sebagai pusat perekonomian di kawasan Hindia Belanda, membuat penduduk dikawasan ini lebih banyak dibandingkan daerah lainnya, sehingga membuat pemerintahan Belanda harus membangun sarana transportasi yang lebih modern dan efisien. Semenjak trem uap beroperasi di Batavia, membuat kota ini menjadi banyak polusi udara yang disebabkan oleh kepulan asap hitam yang berasal dari lokomotif trem uap. Maka

² Indrajaya, *op.cit.*, hal 86.

³ Iswara. 2001. *Ketoprak Betawi*. Jakarta: Intisari Mediatama. Hal 124.

dari itu pemerintah Belanda mengusahakan agar lalu lintas angkutan umum di Batavia dielektifikasi seperti penerapan trem listrik di Batavia sejak tahun 1899.⁴

Trem listrik memiliki lebih banyak rute dan cangkupannya lebih luas dibandingkan trem uap serta banyak pembaharuan rute yang diterapkan pada trem listrik. Susunan rangkaian trem listrik juga menerapkan susunan yang mirip dengan trem uap yaitu diawali dengan lokomotif trem yang sudah menggunakan aliran listrik, lalu gerbong penumpang kelas I yaitu khusus penumpang keturunan Belanda, dilanjut gerbong kelas II yaitu untuk masyarakat asing (non pribumi) yang tinggal di Batavia dan gerbong belakang yaitu gerbong kelas III yaitu khusus penduduk pribumi (inlander). Gerbong paling belakang sering disebut juga dengan gerbong kambing, hal ini disebabkan karena banyak penggunaan trem listrik dari gerbong kelas III yang sering membawa hewan ternak kedalam trem tersebut, selain membawa hewan ternak, kebanyakan juga yang menaiki trem listrik ini adalah para pedagang yang sering membawa dagangnya kedalam gerbong trem listrik.

2.1.1 Kebijakan Penggunaan Trem Listrik di Batavia Tahun 1899

Batavia sebagai kota yang menjadi pusat pemerintahan pada masa pemerintahan Belanda membuat kota ini membutuhkan sarana dan prasarana untuk menunjang kebutuhan pemerintahan Belanda. Sarana berupa jalan yang membentang sepanjang kawasan Batavia yang tentunya melewati berbagai daerah kekuasaan penting bagi pemerintahan Belanda. Akhirnya banyak penduduk diluar Batavia yang tertarik untuk tinggal di Batavia. Maka dari itu pemerintahan Belanda

⁴ Setiawan, *op.cit.*, hal 67.

di Batavia menciptakan angkutan umum yang lebih modern dengan menggunakan listrik sebagai penggerakannya. Angkutan umum tersebut ialah trem listrik.

Trem listrik merupakan angkutan umum berbasis rel yang mulai beroperasi pada masa pemerintahan Belanda di Batavia. Pertama kali beroperasi di Batavia tahun 1899. Rencana pembangunan trem listrik di Batavia sudah lama diusulkan oleh pemerintahan Belanda. Pemerintah Belanda mengusulkan untuk menggunakan trem listrik di Batavia. Akhirnya permintaan itu dikabulkan oleh negara yang dijuluki dengan kincir angin. Maka dari itu sesuai dengan surat keputusan pada tanggal 17 Juli 1893 No.17 memberikan konsesi untuk pembangunan dan pengoperasian trem listrik di kota Batavia yang diajukan oleh R. A. Rekhout.⁵ Perusahaan yang mengoperasikannya adalah *Nederlandsch-Indische Tram Maatschappij* (NTM) dan *Batavia-electrisch Tram Maatschappij* (BVM) atau *Electrische Tram Maatschappij* yang berdiri pada tahun 1897.⁶

Trem listrik di Batavia lebih dahulu dibangun dan dioperasikan dibandingkan Amsterdam.⁷ Modal yang digunakan untuk membangun trem listrik di Batavia berasal dari negeri Belanda. Modal dasar untuk pembangunan trem listrik di Batavia di perkirakan sebesar *f* 1.600.000.⁸ Modal tersebut sudah termasuk untuk biaya pembuatan dan pemasangan rel trem listrik yang melintasi berbagai daerah di Batavia, terutama daerah yang menjadi pusat perkonomian pada masa pemerintahan Hindia Belanda. Selain pemasangan rel trem listrik, pemerintahan

⁵ *Bataviaasch Handelsblad* 22 Juli 1893. "Plasteselijc Nieuws" sebagai tambahan R. A. Rekhout juga membangun trem listrik di Bandung dengan rute Bandung-Cicalengka.

⁶ Yayasan Untuk Indonesia. (2005). *Ensiklopedi Jakarta Jilid 3*. Jakarta: Dinas Museum Pemprov DKI Jakarta. Hal 34.

⁷ Java Bode, 12 April 1897. "De Mail".

⁸ *Ibid.*

Belanda juga harus membuat aliran listrik yang digunakan untuk menjalankan trem listrik. Pemerintahan Belanda juga harus membangun depo atau tempat penyimpanan trem listrik beserta bengkel sebagai penunjang yang sangat dibutuhkan untuk merawat trem listrik agar bisa beroperasi secara optimal.

Perkiraan penerimaan yang akan didapatkan oleh pengoperasian trem listrik di Batavia mencapai *f* 330.000, perkiraan biaya operasi tahunan adalah *f* 135.000, dana tahunan, dll., berjumlah *f* 25.000, total *f* 160.000, menyisakan angka keuntungan *f* 170.000.⁹ Keuntungan yang didapat bisa dibilang besar karena hampir setengah dari pendapatan yang diterima perusahaan trem listrik di Batavia. Biaya pengoperasian tahunan digunakan untuk merawat trem listrik serta memperbanyak jalur trem listrik di Batavia agar cangkupannya lebih luas lagi. Adanya trem listrik di Batavia diharapkan agar memudahkan mobilitas penduduk di Batavia untuk berpergian. Pembangunan trem listrik di Batavia juga agar menarik para pengunjung dari luar Batavia agar berkunjung ke Batavia sehingga pendapatan pemerintahan Hindia Belanda meningkat.

Pengerjaan pemasangan rel beserta sambungan listrik (pantograph) pada trem listrik di Batavia dimulai sejak diterbitkannya surat keputusan dari pemerintahan Hindia Belanda. Pemasangan rel trem dimulai dari pusat perekonomian Batavia yaitu Tanah Abang, Harmoni, Kramat dan juga Menteng. Selain pemasangan rel trem, bagian terpenting dari pengoperasian trem listrik di Batavia yaitu pembangunan depo. Depo atau Gudang penyimpanan trem listrik dibangun di pusat Batavia yaitu daerah Dierentuin atau yang sekarang dikenal dengan Cikini. Depo

⁹ *Ibid.*

yang berada di jalan kali pasir digunakan untuk menyimpan trem listrik yang beroperasi di Batavia.¹⁰ Bengkel trem listrik berada didalam kawasan depo yang berada dikawasan cikini. Depo trem listrik memiliki luas tanah sebesar 18.600 meter, yang terdiri dari rumah mesin dan pembangkit listrik, depot dengan bengkel serta gudang penyimpanan.¹¹

Perusahaan trem listrik selain membangun depo untuk tempat penyimpanan trem listrik dan sebagai pusat trem listrik. Perusahaan trem listrik di Batavia juga membangun sebuah stasiun pemberhentian trem listrik pertama yang terletak di dekat Kerkhofan (atau yang sekarang lebih dikenal dengan Tanah abang). Rel trem listrik pun ikut dipasang di wilayah Tanah Abang. Pemasangan rel trem listrik selesai pada awal tahun 1899, sehingga pada bulan April lebih tepatnya tanggal 10 April 1899 secara resmi trem listrik mulai beroperasi di Batavia.¹²

2.1.2 Karakteristik Trem Listrik di Batavia Tahun 1899

Trem listrik di Batavia memiliki karakteristik yang hampir mirip dengan yang dipakai oleh daerah Amsterdam. Trem listrik di Batavia menggunakan sambungan aliran listrik bernama pantograf, digunakan untuk menghantarkan listrik dari saluran atas atau yang disebut dengan catenary ke badan trem yang membuat trem bisa berjalan.¹³ Pantograf yang digunakan pada trem listrik di Batavia sudah sangat modern karena dikawasan Hindia Belanda hanya Batavia saja yang baru mengoperasikan trem listrik.

¹⁰ Adriansyah Yasin Sulaeman. (2017). *Trem Batavia, Mutiara Transportasi Jakarta yang Terlupakan*. Dipublikasikan via laman internet Issuu.com. Hal 44.

¹¹ Dagblad Van Zuidholland en's Gravenhage 15 Agustus 1900 "Financieele Berichten"

¹² Indrajaya, *op.cit.*, hal 84.

¹³ Widoyoko. (2010). *Tram Reborn Mengenal Moda Transportasi Massal Masa Depan*. Depok: Ilalang Sakti Komunikasi. Hal 27.

Perusahaan trem listrik di Batavia menggunakan sarana trem listrik buatan negara Belgia.¹⁴ Negara di Benua Eropa sudah lebih dahulu menggunakan trem listrik. Negara Jerman merupakan negara pencetus trem listrik pertama di dunia.¹⁵ Trem yang pada saat itu masih sangat sederhana beralih menjadi trem dengan menggunakan tenaga listrik yang lebih modern. Akhirnya trem listrik menyebar ke seluruh penjuru dunia termasuk di Batavia.

Trem listrik menggunakan lebar gerbong yang mengikuti trem uap yaitu sebesar 111,8 cm. Gerbong yang digunakan untuk trem listrik memiliki perbedaan signifikan pada gerbong khusus penumpang pribumi (inlander) yaitu tidak memiliki kursi penumpang seperti gerbong penumpang lainnya. Hal ini dikarenakan kebanyakan penumpang pribumi ketika menaiki trem listrik membawa barang yang sangat banyak terutama penumpang yang memiliki profesi sebagai pedagang. Perusahaan trem listrik di Batavia memiliki 22 lokomotif trem listrik dengan 22 gerbong trem yang setiap gerbong nya memiliki 40 tempat duduk untuk penumpang kelas 1 dan kelas 2 sedangkan penumpang kelas 3 hanya memiliki 20 tempat duduk dan tempat berdiri bagi penumpang.¹⁶

Karakteristik trem listrik di Batavia terlihat pada jalur rel yang digunakan. Jalanan di kota Batavia sudah lebih tertata dan teratur dibandingkan dengan daerah lain di kawasan Hindia Belanda. Jalanan perkotaan di Batavia seperti di daerah Tanah Abang, Kota tua, dan juga Harmoni yang sudah mudah digunakan untuk

¹⁴ *Ibid.*, hal 50. Sebagai tambahan perusahaan Allgemeine Electricitats Gesellschaft (AEG) yang memasok trem listrik pertama untuk Batavia.

¹⁵ *Ibid.*, hal 6. Sebagai tambahan pada tanggal 16 Mei 1881 Siemens yang merupakan penduduk negara Jerman melakukan percobaan perjalanan trem listrik pertama di dunia.

¹⁶ Dagblad Van Zuidholland en's Gravenhage., *Op.cit.*

mobilitas penduduk di Batavia baik untuk pejalan kaki maupun dengan berkendara. Hal inilah yang membuat perusahaan trem listrik di Batavia mudah membangun rel trem listrik. Rel trem listrik berbeda dengan rel yang digunakan oleh kendaraan lain seperti kereta api. Kereta api menggunakan rel dengan batuan disepanjang jalan yang dilalui oleh rel tersebut sedangkan rel trem tidak menggunakan batuan dan menyatu dengan jalanan biasa, maka rel trem bisa dilalui oleh berbagai kendaraan.

Rel trem listrik ini masuk kedalam golongan jalur rel dengan konstruksi *paved in structure*. Kontruksi *paved in structure* merupakan suatu kontruksi jalan rel trem dengan menggunakan jenis rel *Grooved Rail* yang bertujuan agar menjamin roda-roda pada trem tidak mudah anjlok dan berada tetap di lintasan rel yang telah tersedia.¹⁷ Lintasan rel ini sudah biasa digunakan di hampir seluruh perkotaan, karena lintasan rel trem ini menyatu dengan jalan dan dapat dilalui oleh kendaraan lain yang melintas disepanjang jalan rel trem listrik.

2.1.3 Rute dan Trayek Trem Listrik di Batavia Tahun 1899

R.A Eekhout merupakan orang yang mengajukan pembangunan rute dan trayek listrik di Batavia kepada pemerintahan Belanda telah mendapatkan izin. Surat keputusan tanggal 17 Juli 1893 No.17 memberikan konsesi untuk pembangunan dan pengoperasian jalur trem listrik di ibukota Batavia, berjalan dari Kramat melewati Lontar Satu, Pengarangan Menteng, Kampung Lima dan Tanah Abang sampai ke Harmoni, dengan cabang Menteng sepanjang Jalan Medan Merdeka hingga Jalan Pintu Besi.¹⁸

¹⁷ Widoyoko. *Op.cit.*, hal 33.

¹⁸ Bataviaach Handelsblad 22 Juli 1893 “Plasteselijk Nieuws”.

Pemasangan jalur trem dan aliran listrik di Batavia dimulai pada tahun 1897 dengan waktu 2 tahun pengerjaan. Selama pembangunan trem listrik di Batavia terdapat perubahan dan perkembangan jalur trem listrik. Rute trem listrik berjalan dari Kramat melalui Lontar Satu, Pengarangan Menteng dengan cabang di sepanjang sisi timur Koningsplein (Jl. Medan Merdeka) dan Citadelweg (Jl. Veteran) lalu dari Koningsplein Timur (Jl. Medan Merdeka Timur) melalui Willemslaan (Jl. Perwira / sekitaran Masjid Istiqlal) sepanjang Waterloo plein (Jl. Lapangan Banteng), Gunung Sahari Timur dan jalan Jacatraschen hingga ke Nieuwpoorstraat (Jl. Pintu Besi).¹⁹ Rute trem listrik yang cangkupannya luas tidak bisa langsung beroperasi dikarenakan pembangunan yang memakan banyak waktu dan biaya. Jalur trem listrik yang pertama kali selesai pembangunannya yaitu jalur Kebun Binatang (dientuin) hingga Harmoni dengan rute sepanjang 5,2 km. Jalur trem listrik ini resmi dibuka dan diadakan acara peresmian trem listrik di Batavia pada tanggal 10 April 1899 yang terletak di depo cikini.

Tanggal peresmian pelayanan trem listrik seharusnya tanggal 3 April 1899 tetapi karena banyak perbaikan di beberapa mesin lokomotif trem listrik, perbaikan jalur trem listrik yang dibuat sangat kokoh dan masih terus melakukan uji coba *test drive* trem listrik maka dari itu peresmian diundur hingga tanggal 10 April 1899.²⁰ Batavia Electricche Tram Maatshappij pada hari senin pagi tanggal 10 April 1899 membuka peresmian trem listrik di depo (markas) trem listrik yang terletak di daerah Cikini. Direktur, Bpk. Dr. J. D. Otten meresmikan pembukaan layanan

¹⁹ Bataviaach Nieuwsblad 17 April 1897 “finantielle Besthouwingen”

²⁰ De Locomotief : Samarangsch handels-en advertentie-blad 29 Maret 1899 “Electricche Tram”.

transportasi trem listrik di Batavia dengan menyampaikan ucapan terimakasih atas kedatangan tamu undangan.²¹

Bapak Otten langsung mencoba berkeliling dengan trem listrik yang menyusuri Cikini melewati Menteng, Kampung Lima ke Pasar Tanah Abang lalu lurus sampai ke Harmoni dan kembali ke Cikini, sesampainya di Cikini Dewan pengurus trem listrik menjelaskan tentang pengoperasian mesin trem listrik lalu memukul gong sebagai simbol peresmian dan pembukaan transportasi trem listrik di Batavia.²² Batavia menempati posisi terhormat di antara kota-kota di dunia karena untuk pertama kalinya di seluruh Hindia Belanda mengoperasikan trem listrik sebagai transportasi umum yang bahkan mengalahkan negara Belanda yang baru mengoperasikan trem listrik pada bulan Juli 1899.²³ Tetapi rute yang baru bisa digunakan oleh masyarakat umum yaitu Dientuin (Cikini) sampai dengan Harmoni saja. Pembukaan jalur trayek trem listrik di Batavia dilakukan secara bertahap. Trem listrik mulai melakukan keberangkatan dari Harmoni pada pukul 6.15 pagi dan berakhir pada sore hari jam 6 lewat 5 menit. *Bataviaasch Electricche Maatschappij* membuka jalur sepanjang Jalan Cikini pada tanggal 29 April, lalu pada 29 Juli ruas jalur daerah Cikini – Kota Tua dibuka, pada akhir tahun tepatnya tanggal 12 November 1899 perusahaan trem listrik membuka jalur ke arah Tanah Abang.²⁴ Total trayek dan rute trem listrik di Batavia hingga akhir tahun 1899 yaitu sebanyak 4 jalur trem listrik.

²¹ *Bataviaasch Nieuwsblad* 10 April 1899 “De Feestelijke Opening Van Het baanvak Dierentuin-Harmonie Der Batavia Electricche Trammaschappij”.

²² *Ibid.*

²³ *Ibid.*

²⁴ Reitsma. 1928. *Korte Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor-en Tramwegen*. Amsterdam: Kolff. Hal 55.