

## **BAB 3**

### **PERKEMBANGAN TREM LISTRIK DI BATAVIA TAHUN 1900-1945**

#### **3.1 Perusahaan Pengelola Trem Listrik di Batavia**

Perusahaan trem listrik di Batavia merupakan perusahaan dibawah kekuasaan kolonial Belanda. Belanda yang waktu itu sedang menjajah Indonesia ingin membuat Batavia yang menjadi pusat pemerintahan Belanda seperti negara-negara di Eropa yaitu dengan berbagai keindahan dan kemegahan yang dibangun di Batavia. Salah satu aspek penting untuk membuat Batavia maju seperti negara Eropa yaitu dengan membuat transportasi yang lebih modern dan efisien waktu. Transportasi umum sangat dibutuhkan oleh penduduk Batavia karena harganya yang murah dan lebih efisien. Salah satu transportasi modern yang akan dibangun dan digunakan di Batavia yaitu trem listrik.

Pemerintah Belanda mengizinkan pembangunan perusahaan trem dengan menggunakan tenaga listrik di Batavia. Trem uap dan trem kuda sudah lebih dahulu ada di Batavia tetapi trem listrik merupakan suatu inovasi baru yang lebih modern dengan menggunakan teknologi yang lebih canggih dibandingkan pendahulunya. Trem listrik di Batavia merupakan pelopor penggunaan trem listrik di berbagai daerah dikawasan Hindia Belanda.

Perusahaan trem listrik di Batavia baru mendapatkan izin pembangunan pada tahun 1893 sesuai dengan konsesi yang ditetapkan oleh pemerintahan Belanda dan diberikan kepada Tuan Eekhout yang berisikan tentang surat keputusan 17 Juli 1893 No.17 tentang pembangunan perusahaan trem listrik di Batavia.<sup>1</sup> Pembangunan

---

<sup>1</sup> *Ibid.*

perusahaan trem listrik di Batavia melewati proses yang cukup panjang dan rumit. Perwakilan perusahaan trem listrik di Batavia harus mengurus perizinan ke Belanda dan juga mengajukan peminjaman modal ke Bank Amerika.<sup>2</sup> Bank Amerika memberikan modal untuk perusahaan trem listrik di Batavia untuk membangun sarana dan prasarana penggunaan trem listrik.

Perusahaan trem listrik di Batavia dimulai dengan Batavia Electricche Tram Maatshappij sebagai pelopor pembangunan dan pengembangan trem listrik di Batavia. Selanjutnya perusahaan trem uap yang bernama Nederlands Indische Tram Maatshappij ingin membangun layanan trem listrik juga di Batavia tetapi pemerintahan Belanda tidak memberikan izin pembangunan tersebut. Perusahaan trem listrik di Batavia nantinya akan margin atau bergabung dengan perusahaan trem uap yang menghasilkan perusahaan baru dengan nama Batavia Verkeers Maatshappij yang mengoperasikan trem listrik di Batavia pada masa kolonial Belanda.

### **3.1.1 Perusahaan Trem Listrik Batavia Electricche Tram Maatshappij (BETM)**

Perusahaan trem listrik pertama di Batavia bernama Electricche Tram Maatshappij atau yang biasa disingkat dengan BETM. Direktur atau pemimpin dari perusahaan ini yaitu Tuan Dr. J. D. Otten yang merupakan kepala insinyur dari Union Elektriicitat Gesellschaft.<sup>3</sup> Tuan Otten merupakan nama yang biasa dikenal dikalangan bangsawan Belanda sebagai salah satu orang yang berperan dalam

---

<sup>2</sup> Bataviaasch Nieuwsblad 10 April 1899 “De Feestelijk Opening Van Het Banvaak Dientuin – Harmonie Der Batavia Electricche Trammaatshappij”.

<sup>3</sup> *Ibid.* Sebagai tambahan perusahaan Union Electricittat Gesellschaft adalah perusahaan dibidang listrik yang berasal dari Belgia.

pembangunan kota Batavia. Perusahaan Batavia Electriscbe Tram Maatshappij bekerja sama dalam membangun dan memasang aliran listrik yang digunakan trem listrik di Batavia. Perusahaan dari Belgia ini merupakan perusahaan lama dari Tuan Otten bekerja, maka dari itu beliau memiliki kekuasaan untuk bekerja sama untuk membangun dan menjalankan trem listrik di Batavia.

Tuan Otten sebagai direktur perusahaan trem listrik di Batavia bukanlah orang yang mengajukan permohonan pembuatan dan pengoperasian trem listrik di Batavia, melainkan permohonan tersebut diajukan oleh R. A. Eekhout. Tuan Eekhout mengajukan hasil yang menguntungkan dari eksploitasi jalan trem listrik di Batavia, beliau mengatakan “lalu lintas di Batavia dan sekitarnya terlalu ramai sehingga selain trem uap pasti ada ruang untuk perusahaan trem listrik dengan melihat keuntungan yang begitu memungkinkan untuk pengoperasian trem listrik di kota utama Batavia”.<sup>4</sup>

Perusahaan trem listrik di Batavia memiliki masalah dalam peminjaman modal dasar, terdapat beberapa kali revisi karena rute yang terlalu panjang sehingga membuat pengeluaran menjadi besar. Kepala konstruksi Batavia Electriscbe Tram Maatshappij, Mr. H. Van Hoogerhuys sebagai perancang rute trem listrik di Batavia akhirnya mengganti rute trem listrik di Batavia sehingga rute trem listrik menjadi Harmoni - Tanah Abang - Kampung Lima - Kampung Baru – Menteng - Lontar Satu - Kramat dan selanjutnya dari Kramat via Kampung Pulo – Tanah Tinggi – Pasar Senen – Gunung Sahari dengan percabangan Tanah Abang via Jatibaru.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Java Bode 12 April 1897., Op.cit.

<sup>5</sup> Reitsma. 1926. *Indische Spoorweg-Politiek*. Belanda: Landsdrukkerij. Hal 125.

Perusahaan Batavia *Electrische Tram Maatshappij* memiliki keunggulan dalam pengoperasian trem listrik karena pengoperasian jauh lebih murah dibandingkan dengan trem uap atau trem kuda hal ini disebabkan biaya pengeluaran dan pemeliharaan jauh lebih rendah, selain itu kemungkinan pengereman trem jauh lebih cepat, keuntungan terakhir dari trem listrik adalah jalanan jadi tidak tercemar karena tidak ada polusi udara yang ditimbulkan dari trem listrik.<sup>6</sup> Perusahaan trem listrik di Batavia tidak mematikan layanan trem uap yang sudah lebih dulu beroperasi di Batavia.

Perusahaan Batavia *Elektrische Tram Maatshappij* didirikan terlebih dahulu sebelum perusahaan trem listrik di negeri Belanda, padahal Belanda sudah lebih maju dibandingkan Indonesia. Hal ini disebabkan karena perizinan di Belanda lebih rumit dibandingkan perizinan di Batavia. Maka dari itu pada bulan April 1899 secara resmi perusahaan Batavia *Elektrische Tram Maatshappij* (BETM) beroperasi selang 2 bulan kemudian tepatnya bulan Juni 1899 perusahaan trem listrik di Belanda diresmikan. Masyarakat Batavia perlu berbangga karena bisa merasakan teknologi transportasi yang sudah sangat modern dengan harga yang terjangkau lebih dulu dibandingkan dengan Negeri Belanda.

### **3.1.2 Perusahaan Trem Listrik Batavia *Verkeers Maatshappij* (B.V.M)**

Perusahaan trem listrik Batavia *Verkeers Maatshappij* merupakan gabungan dari dua perusahaan trem di Batavia yaitu perusahaan trem uap atau yang dikenal dengan *Nederlands Indische Maatshappij* dan juga perusahaan trem listrik atau yang dikenal dengan *Batavia Electrische Tramweg Maatshappij*. Perusahaan ini

---

<sup>6</sup> *Bataviaasch Nieuwsblad* 17 April 1897., Op.cit.

merencanakan untuk bergabung menjadi satu perusahaan sejak tahun 1926. Bahwa pada waktu itu ada niat untuk menggabungkan kepentingan antara dua perusahaan trem swasta yang beroperasi di Batavia, diketahui juga masalah tersebut masih dilakukan negosiasi dengan manajemen Belanda sehingga masalah tersebut belum berkembang.<sup>7</sup> Kedua perusahaan tersebut masih melakukan aktivitas pengoperasian trem di Batavia dengan normal karena belum ada kesepakatan yang sah untuk menggabungkan kedua perusahaan tersebut.

Direktur trem mengadakan konferensi dengan para dewan perusahaan trem, Direktur Departemen Perusahaan Pemerintah Belanda, kepala Departemen Pengawasan Perkeretaapian dan trem serta Direktur Javaasche Bank melaporkan pada tahun 1928 bahwa ada rencana untuk menggabungkan kedua perusahaan trem yang memiliki modal sebagai lokasi operasional dibawah satu manajemen, untuk memodernisasi jaringan trem antara lain dengan menerapkan listrik secara umum dan menyusun rute dengan cara yang lebih praktis.<sup>8</sup> Hal ini tetap menjadi rencana untuk waktu yang lama, karena dewan di Belanda tampaknya tidak mencapai kesepakatan. Tugas kedua perusahaan trem di Batavia sekarang adalah mencari solusi untuk masalah trem yang sangat mendesak karena pendapat kedua perusahaan trem terus menurun, jika sisi keuangan dari masalah ini dapat terselesaikan maka masalah trem di kota Batavia akan segera terselesaikan.

Perusahaan trem di Batavia masih terus melakukan usaha untuk menggabungkan kedua perusahaan trem di Batavia menjadi satu kesatuan. Pada

---

<sup>7</sup> Algemeen Handelsblad 23 Agustus 1926 "De Trams te Batavia"

<sup>8</sup> De Indische Courant 20 Juli 1928 "De Trams te Batavia"

tahun 1929 di Batavia telah tercapai kesepakatan tentang syarat-syarat reorganisasi Nederlands Indische Tramweg Maatschappij dan Batavia Electriche Tram Maatschappij, harus mengadakan rapat untuk pengoperasian trem yang lebih menguntungkan di masa depan. Pemerintah menetapkan syarat kerjasama dalam reorganisasi kedua perusahaan trem: 1) pendirian di Batavia sebuah perseroan terbatas publik yang baru dengan nama “De Bataviasche Verkeers-Maatschappij” (B.V.M) dimana perusahaan N.I.T.M dan perusahaan B.E.T.M akan dikontribusikan, 2) bahwa selain elektrifikasi N.I.T.M perbaikan rute B.E.T.M harus dilakukan untuk meningkatkan hasil, 3) bahwa perusahaan-perusahaan ini perubahan dan perluasan jaringan ada dapat dibebankan ke akun konstruksi terpisah dengan pengertian bahwa nilai asset dari perusahaan lama akan ditambahkan ke akun konstruksi baru untuk jumlah tertentu, 4) bahwa pemerintah akan menjamin bunga dan pembayaran kembali pinjaman yang akan dikeluarkan oleh perusahaan baru untuk pekerjaan tersebut, 5) peraturan akan diberlakukan yang memungkinkan monopoli asset lain akan diberikan kepada perusahaan baru.<sup>9</sup>

Pemerintah Kota Batavia juga memberikan izin pendirian perusahaan baru dari gabungan N.I.T.M dengan B.E.T.M jika: A) perusahaan meletakkan saklar di jalur keluar Mr. Cornelis-Kramat dekat Paal Putih serta pembangunan jalur penghubung disana dengan jalur Harmonie-Batavia, B) setelah mendapatkan sambungan saklar pada jalur tersebut yang akan melewati jembatan di atas Kali Baru sehingga peralatan B.E.T.M dapat dipindahkan dalam waktu dekat untuk diperbaiki ke bengkel N.I.T.M di Kramat. Menurut pendapat kedua perusahaan

---

<sup>9</sup> Algemeen Handelsblad 16 Juli 1929 “Batavia Electriche Tram mij”.

tersebut tidak boleh ada keberatan terhadap izin yang diminta dengan ketentuan: a) penyelidikan yang akan dilakukan terlebih dahulu menunjukkan bahwa tumpuan jembatan di atas Kali Baru cukup kuat untuk mendukung perubahan yang akan dilakukan pada jembatan ini, b) jembatan ini harus dimodifikasi dengan menambahkan besi penyangga, c) kedua perusahaan trem berjanji sebelumnya secara tertulis untuk melaksanakan semua pekerjaan untuk kepuasan penumpang dan semua biaya yang terkait dengan penggabungan ini perlu diperhitungkan.<sup>10</sup>

Pemerintah memberikan syarat tersebut sebagai dukungan untuk masalah penggabungan kedua perusahaan trem di Batavia dan juga untuk kepentingan perusahaan baru *Bataviaasche Verkeers Maatschappij* (B.V.M). Pemegang modal perusahaan N.I.T.M dan B.E.T.M akan memiliki kesempatan untuk meningkatkan modal yang diinvestasikan oleh perusahaan di masa depan. Persyaratan tersebut terutama meliputi elektrifikasi trem uap yang ada, pembangunan baru dan modernisasi rolling stock (kabel listrik yang digunakan pada trem listrik), penambahan gerbong panjang yang dapat dibuka tutup secara otomatis dan juga kemungkinan akan memperpanjang jalur trem listrik di Batavia.<sup>11</sup>

Ketua operasional sekaligus direktur perusahaan trem *Bataviaasche Verkeers Maatschappij* adalah Mr. Ir. A. Krayenhoff yang sebelumnya merupakan direktur perusahaan trem listrik menggantikan Tuan Otten.<sup>12</sup> Tuan Krayenhoff mengajukan proposal kepada dewan pemerintah untuk mengesahkan perjanjian yang dibuat

---

<sup>10</sup> Het Nieuws Van Den Dag Voor Nederlandsch-Indie 17 Oktober 1928 “De Bataviaasche Tram Maatschappij”.

<sup>11</sup> Het Nieuws Van Den Dag Voor Nederlandsch-Indie 17 Desember 1930 “Bataviaasch Verkeers Vragstukken”. Sebagai tambahan 42 gerbong terbaru trem uap B.V.M akan diubah menjadi trem listrik yang diikuti oleh perusahaan listrik utama Batavia.

<sup>12</sup> De Locomotief 19 Maret 1929 “De Conducteurs Staking te Batavia”.

untuk bekerja sama dalam pendirian dan pengembangan perusahaan Bataviasche Verkeers-Maatschappij dan membubarkan kedua perusahaan trem dengan segera setelah perusahaan ini didirikan. Likuidasi akan dilakukan oleh B.V.M sedangkan perwakilan pemegang sertifikat peminjaman adalah Nederlandsch Indische Escompto Mij, yang menghasilkan semua tanggungan akan dibebankan kepada B.V.M dan dana cadangan sesuai anggaran dasar, akhirnya setelah disetujui bahwa Nederland Indische Tramweg Mij akan dilikuidasi.<sup>13</sup>

Bataviasche Verkeers Maatschappij resmi berdiri sebagai satu-satunya perusahaan trem listrik di Batavia. B.V.M berdiri pada tanggal 31 Juli 1930 dan akan mulai beroperasi pada keesokan harinya.<sup>14</sup> Tidak ada perayaan seperti pada pembukaan perusahaan trem listrik Batavia Electriche Tram Maatschappij hanya menyebarkan pemberitaan melalui berbagai media surat kabar.

### **3.2 Perkembangan Trem Listrik Batavia Tahun 1900-1939**

Pemerintah Belanda memberikan konsesi pinjaman untuk pembangunan dan pengoperasian trem listrik di Batavia. Hasil dari pinjaman akan digunakan untuk membayar sebagian dari biaya konstruksi, untuk memperkuat sumber uang kas dan akhirnya digunakan untuk memperluas jalur yang telah diajukan. Beberapa jalur mengalami perubahan besar yang melibatkan pengeluaran yang lebih besar. Jalur kebun binatang (Cikini) mulai dibuka pada tanggal 11 Juni 1900 dimulai pembukaan jalur daerah Cikini - Batavia (Kota Tua) sepanjang 5 km dan pada

---

<sup>13</sup> Het Nieuws Van Den Dag Voor Nederlandsch-Indie 13 November 1929 "Handel en Industrie" sebagai tambahan likuidasi adalah pembubaran perusahaan dan penyelesaian sisa harta maupun utang diantara para pemegang kekuasaan. N.I.T.M akan mentransfer semua asset kekayaan kedalam perusahaan baru B.V.M.

<sup>14</sup> Algemeen Handelsblad 5 Agustus 1930 "N.V Batavia Electriche Tram Maatschappij"



tanggal 12 November 1900 dibuka ruas Kebun Binatang (Cikini) untuk lalu lintas umum sepanjang 0.9 km.<sup>15</sup> Trem listrik memiliki 3 tarif yang berbeda yaitu kelas I dimulai dari harga 10 sen, kelas II dimulai dari harga 5 sen dan kelas III atau inlanders dimulai dari harga 2 ½ sen dengan rute terdekat yaitu Kramat Pasar Senen – Pintu Besi.

Batavia Electric Tram Maatschappij pada tahun 1901 telah diberikan izin oleh pemerintah Belanda untuk pembangunan dan pengoperasian jalur cabang yang menghubungkan jalur utama di Gunung Sahari dan melewati pintu besi – Sawah Besar – Jalan Hayam Wuruk.<sup>16</sup> Butuh waktu yang lama untuk pembangunan pada jalur utama kota Batavia tersebut. Perusahaan trem listrik setidaknya akan sampai disana karena merupakan kawasan penting dan akan mendapatkan keuntungan yang banyak. Di Batavia pada tahun 1902-1903 terdapat pasar malam yang memikat banyak penduduk dari luar Batavia untuk berkunjung.<sup>17</sup> Mereka menaiki trem listrik untuk sampai ke pasar malam tersebut.

Trem listrik di Batavia terus mengalami perkembangan dan pembangunan pada jalur rel trem. Pemerintah Belanda memberikan konsesi pada tahun 1904 untuk pembangunan dan pengoperasian jalur dari terminal Voorrij Zuid lalu melintas halaman belakang Javasche Bank disepanjang sisi timur Kali Besar hingga ke Benteng Batavia.<sup>18</sup> Pembangunan dan perpanjangan jalur ini belum dapat dimulai pada tahun yang ditinjau. Setelah melakukan sedikit perubahan rute

---

<sup>15</sup> Dagblad Van Zuidholland en's Gravenhage 15 Agustus 1900 "Financiële Berichten".

<sup>16</sup> Het Nieuws Van Den Dag Voor Nederlandsch-Indie 7 November 1901. "Electriche Tram".

<sup>17</sup> Soerabaijasch Handelsblad 18 Desember 1901. "Financieele Brieven". Sebagai tambahan pasar malam ini terletak dikawasan Weltevreden atau yang sekarang lebih dikenal dengan nama Gambir.

<sup>18</sup> Algemeen Handelsblad 3 Oktober 1904. "Batavia Electriche Tram Maatschappij".

diperoleh kesepakatan pembangunan pada tanggal 21 November 1905, dengan total panjang seluruh jalur trem di Batavia mencapai 12.535 km.<sup>19</sup> Jumlah penumpang yang diangkut juga jadi lebih banyak dibandingkan tahun-tahun sebelumnya.

Trem listrik harus menghentikan layanan di daerah kramat pada pukul empat lewat seperempat karena telah terjadi kebakaran pada rumah warga pada bulan September tahun 1907 dan mengakibatkan beberapa bantalan rel trem rusak akibat terkena kebakaran.<sup>20</sup> Jalur trem listrik lainnya masih dapat digunakan dengan normal.

Batavia Electric Tram Maatschappij mengajukan konsesi untuk memperluas jaringan trem listrik dengan menggunakan jalur ganda. Lalu lintas jalan di Batavia terus menerus terganggu dengan jalur tunggal yang digunakan oleh trem listrik yang dianggap lebih banyak menghabiskan waktu. Dewan kota Batavia dan pemerintah daerah Batavia memberi keputusan konsesi pembangunan jalur ganda pada tanggal 19 Januari 1908.<sup>21</sup> Pembangunan jalur ganda di sepanjang jalur trem listrik tidaklah berjalan mulus. Perusahaan trem listrik di Batavia mendapatkan pertentangan di beberapa daerah yang dilintasi oleh trem listrik. Jalur ganda trem listrik tidak dapat dibangun melalui daerah Jalan Perwira dan sepanjang Jalan Budi Utomo mengingat bahaya bagi masyarakat dan anak sekolahan.<sup>22</sup> Perusahaan trem listrik merasa keberatan karena sangat mengganggu kelancaran pelayanan jika satu

---

<sup>19</sup> Bataviaasch Nieuwsblad 16 Juli 1906. "Batavia Electric Tram-mij".

<sup>20</sup> De Locomotief 5 September 1907. "De Braud te Tanah Tinggi"

<sup>21</sup> Het Nieuws Van Den Dag Voor Nederlandsch-Indie 21 Januari 1908. "De Hendenbokken op Wielen".

<sup>22</sup> De Locomotief 18 November 1908. "De Electric Tram Batavia". Sebagai tambahan Direktur sekolah Wilhelmina dan Direktur sekolah kursus kerajinan di Vrijmetselaarsweg menentang pembangunan jalur ganda trem listrik karena dapat mengganggu aktivitas belajar dan pembelajaran dan membahayakan pelajaran.

ruas jalur memiliki satu jalur sedangkan jalur lainnya memiliki jalur ganda. Akhirnya dilakukan rapat dengan Dewan Penasihat Batavia dengan para pengurus perusahaan trem listrik di Batavia.

Keputusan pemerintah Batavia dengan menggabungkan dekrit 19 Januari dan 5 November 1908 No. 24 dan 42, sebuah izin telah diberikan kepada perusahaan trem listrik Batavia untuk pembangunan dan pengoperasian jalur ganda trem listrik di kota utama Batavia, yaitu melewati jembatan Jalan Medan Merdeka pemberhentian utara Jalan Veteran dan Tanah Abang, di sepanjang sisi Jalan Medan Merdeka melalui Jalan Perwira sekitaran Masjid Istiqlal di sepanjang sisi barat dan selatan Jalan Lapangan Banteng dan melalui daerah Cikini ke dekat Gunung Sahari, sedangkan jalur lainnya yang akan melewati Jalan Medan Merdeka, Prapatan Senen dan Menteng untuk bergabung dengan jalur trem yang ada disana.<sup>23</sup> Perusahaan trem listrik di Batavia meminta perpanjangan waktu untuk menerima konsesi pembangun jalur ganda trem listrik di Batavia karena manajemen Amsterdam belum menemukan modal yang diperlukan dalam beberapa tahun kedepan.

Batavia Electric Tram Maatschappij pada tahun 1911 telah memberi wewenang kepada manajemen perusahaan untuk mengambil pinjaman sebesar *f* 1.100.000 untuk memperluas jaringan trem dan pembangunan jalur ganda trem listrik di Batavia.<sup>24</sup> Pinjaman ini didapatkan dari saham yang dimiliki oleh perusahaan trem listrik di Batavia. Setelah mendapatkan dana yang cukup untuk

---

<sup>23</sup> De Locomotief 2 Juli 1909. "Uitbreiding Electric Tram te Batavia".

<sup>24</sup> De Sumatra Post 1 Februari 1911. "De Electric Tram te Batavia".

pembangunan jalur ganda trem listrik maka dimulailah pembangunan jalur ganda trem listrik di Batavia.

Jalur ganda trem listrik di Batavia dibangun pada pertengahan Oktober tahun 1912 dengan rute Koningsplein utara dan timur, Prapatan Senen dan Menteng dengan panjang jalur 2750 meter, pembangunan kedua akan dimulai pada bulan Januari 1913 dengan rute Jalan Medan Merdeka melalui Jalan Perwira atau sekitaran Masjid Istiqlal sepanjang Jalan Lapangan Banteng dengan panjang jalur sekitar 1300 meter.<sup>25</sup> Jalur ganda trem listrik dibangun pada periode kedua karena harus menunggu penyelesaian pembangunan jembatan di Kawasan Masjid Istiqlal atau Jalan Perwira. Perusahaan trem listrik di tahun yang sama mengajukan permohonan untuk pembangunan jalur trem dari Batavia hingga ke Pelabuhan Tanjung Priok, tetapi tidak ada tanggapan dari Dewan Kota Batavia.

Perusahaan trem listrik di Batavia mulai 1 Februari 1913 mulai menerapkan kartu berlangganan. Kartu berlangganan ini untuk perjalanan pulang-pergi dengan harga yang jauh lebih murah. Tarif trem listrik untuk satu kali perjalanan berkisar untuk kelas I 15 sen, kelas II 7 sen, kelas III 5 sen sedangkan untuk kartu berlangganan pulang-pergi berkisar untuk kelas I 20 sen, kelas II 10 sen dan kelas III 6 sen. Pada kartu berlangganan juga terdapat rute trem yang akan digunakan, walaupun harus berpindah trem tetap berlaku kartu berlangganan tersebut asal masih di hari yang sama.<sup>26</sup> Kartu berlangganan membuat banyak penduduk tertarik, hal inilah yang membuat pendapatan perusahaan trem listrik meningkat.

---

<sup>25</sup> Algemeen Handelsblad 6 November 1912. "Batavia Electriche Tram-mij".

<sup>26</sup> Het Nieuws Van Den Dag Voor Nederlandsch-Indie 1 Februari 1913. "Kennisgeving"

Perusahaan trem listrik di Batavia mendapatkan pendapatan yang memuaskan yaitu sebesar f 219.930 dari pembukaan jalur baru di sepanjang Jalan Medan Merdeka dan wilayah Lapangan Banteng.<sup>27</sup> Peningkatan pendapatan perusahaan trem listrik di Batavia menyebabkan kenaikan upah yang tidak dapat dihindari, peningkatan konsumsi bahan bakar untuk trem listrik dan perluasan jaringan trem listrik yang diperlukan karena terdapat peningkatan lalu lintas di Batavia, oleh karena itu perusahaan trem listrik menarik dana dari sumber kas perusahaan.

Trem listrik meningkatkan perluasan jaringan trem di Batavia hingga ke berbagai daerah terutama daerah yang strategis. Dewan Kota Batavia pada tahun 1915 telah menyetujui peryaratan izin pembangunan dan pengoperasian trem listrik di Kawasan Jatinegara.<sup>28</sup> Pembangunan dan pengoperasian trem listrik di Jatinegara memakan waktu yang cukup lama dikarenakan terdapat pembangunan jalur trem uap yang sedang berlangsung di wilayah tersebut. Perusahaan trem listrik pada tahun 1917 akan mempertimbangkan pembangunan jalur trem listrik ke wilayah Tanjung Priok, dengan rute Sawah Besar – Tanjung Priok – Kota Tua.<sup>29</sup> Jalur trem listrik rencananya akan dibangun disepanjang kanal Priok. Perusahaan trem listrik memiliki prospek yang bagus di wilayah Tanjung Priok, karena wilayah ini merupakan salah satu pusat perekonomian penting yang dihasilkan oleh aktivitas perdagangan serta ekspor-impor di pelabuhan tersebut.

Permintaan perusahaan trem listrik telah diajukan ke Dewan Kota Batavia, yang semuanya terkait dengan pembangunan serta penggandaan jalur yang

---

<sup>27</sup> Algemeen Handelsblad 20 Juni 1913. “Batavia Electriscbe Tram Maatschappij”.

<sup>28</sup> De Sumatra Post 27 Juli 1915. “Electriscbe Tram Maatschappij”.

<sup>29</sup> Dagblad van Zuid-Holland en 's-Gravenhage 2 Agustus 1917. “Tram Batavia-Priok”.

diusulkan oleh B.E.T.M. Sejauh ini tidak dipasang pada jalur ganda yang telah ada dan untuk perbaikan struktur atas jalur trem listrik yang diperlukan untuk mengelola lalu lintas Batavia yang terus meningkat. Tampak dari penjelasan yang diberikan dalam permohonan bahwa perusahaan tidak siap untuk memulai perluasan jalur yang telah diajukan kecuali diberikan jaminan operasional untuk jangka waktu yang ditentukan. Maka dari itu pembangunan jalur trem listrik akan memakan waktu yang cukup lama. Perusahaan trem listrik B.E.T.M pada tahun 1919 secara umum terus meningkatkan perbaikan jalur trem yang telah ada agar dapat meningkatkan pendapatan perusahaan.<sup>30</sup>

Perusahaan B.E.T.M mulai tanggal 1 September 1920 menaikkan gaji, upah dan tunjangan biaya untuk para pekerja di perusahaan trem listrik<sup>31</sup>. Hal ini disebabkan oleh peningkatan lalu lintas yang cepat pada perusahaan trem listrik yang dipicu dari peningkatan daya beli penduduk, sebagai akibat dari kenaikan upah yang besar hingga perluasan bangunan yang terus menerus di Gondangdia, di sepanjang Kampung Lima dan di sepanjang Jalan Medan Merdeka, sehingga semakin banyak penduduk yang menggunakan trem listrik di Batavia.

Dewan Kota Batavia diminta untuk bekerja sama dengan perusahaan trem listrik di Batavia dalam perluasan jaringan trem yang ada untuk membuat distrik baru di wilayah Gondangdia dan Menteng lebih layak huni sehingga B.E.T.M dapat mengajukan konsesi dengan peluang yang sukses. B.E.T.M merupakan satu-satunya perusahaan di Batavia yang lebih diutamakan pembangunan jalur trem

---

<sup>30</sup> Algemeen Handelsblad 24 September 1919. "Batavia Electric Tram".

<sup>31</sup> Bataviaasch Nieuwsblad 6 Agustus 1921. "Bataviaasch Electric Tram". Sebagai tambahan penumpang trem listrik meningkat hingga 174% dibandingkan tahun sebelumnya.

listrik baru karena bisa siap jauh lebih awal dibandingkan perusahaan lain yang ingin membangun usaha di Kawasan Menteng dan Gondangdia.

“Kami melaporkan pada waktu itu bahwa ada niatan untuk menggabungkan kepentingan antara dua perusahaan trem yang beroperasi di Batavia, hal ini akan mengarah kepada fakta bahwa pada rute tertentu jalur tersebut akan dibuka oleh kedua jenis trem dalam satu manajemen”.<sup>32</sup> Dengan informasi ini, diketahui juga bahwa masih dilakukan negosiasi dengan manajemen di Belanda tentang rencana tersebut, sehingga masalah tersebut belum berkembang dan belum mendapatkan konsesi. Konsesi telah diberikan kepada Bapak Otten selaku kepala operasional perusahaan trem listrik di Batavia akan pensiun selanjutnya kekuasaan akan diserahkan kepada Bapak M.H.C. Vreede.<sup>33</sup>

Pada masa jabatan Bapak Vreede trem listrik mengalami penurunan penumpang yang cukup drastic dikarenakan banyak transportasi yang lebih mudah digunakan seperti sepeda, taxi dan bus. Pendapatan perusahaan juga ikut menurun sehingga Bapak Vreede berencana untuk bekerja sama dengan perusahaan trem uap. Laporan tahunan N.V. Nederlandsch-Indische Tramweg Maatschappij untuk tahun 1928/1929 tentang penggabungan dua perusahaan trem di Batavia dapat dipastikan bahwa rencana tersebut dapat dilaksanakan dan mendapatkan peluang yang menguntungkan. Pada tanggal 15 Juli 1929 atas kerjasama para pemegang obligasi dan para pemegang saham diminta untuk mendirikan perusahaan baru yang

---

<sup>32</sup> Algemeen Handelsblad 23 Agustus 1926. “De Trams te Batavia”.

<sup>33</sup> *Ibid.*

diberi nama: “Bataviasche Verkeers Maatschappij”, dan perusahaan baru tersebut akan mulai berjalan setahun setelahnya.<sup>34</sup>

Dua perusahaan trem bergabung menjadi satu perusahaan trem di Batavia maka diperlukan jadwal untuk staf gabungan B.E.T.M dan N.I.T.M. Perubahan jadwal kerja untuk staf malah membuat banyak staf yang melakukan mogok kerja, hal ini dikarenakan staf mendapatkan hari libur yang terbatas. Alih-alih mendapatkan libur 2 hari setelah penggabungan dua perusahaan malah hanya mendapatkan libur sekali dalam seminggu. Para staf yang melakukan mogok kerja telah dipecat dan telah mendapatkan pengganti staf baru yang siap dipekerjakan pada perusahaan trem listrik di Batavia.<sup>35</sup>

Perusahaan trem listrik selain membuat seragam untuk para staf, juga menambah jumlah gerbong trem yang akan mulai beroperasi. Gerbong trem akan bertambah sebanyak 74 gerbong, 32 gerbong untuk trem listrik dan sisanya untuk trem uap yang akan diganti dengan aliran listrik. Seluruh gerbong akan di cat ulang dan akan dipasang lampu dengan nomer jalur trem agar pada malam hari tetap bisa beroperasi. Pada setiap gerbong trem terdapat iklan susu, semir sepatu sampai kampanye dengan perhatian yang simpatik.<sup>36</sup> Diharapkan renovasi gerbong ini akan selesai pada Juli 1932, setelah itu peralatan kelistrikan gerbong trem tersebut harus dipasang sesuai jadwal yang sama karena gerbong ini kemudian dilengkapi dengan listrik dapat dibawa kembali ke lalu lintas trem uap, selama masa transisi ini.

---

<sup>34</sup> De Locomotief 17 Desember 1929. “Ned Indische Tramweg Mij”.

<sup>35</sup> De Locomotief 19 Maret 1929. “De Conducteurs Staking te Batavia”.

<sup>36</sup> Het Nieuws Van Den Dag Voor Nederlansch-Indie 17 Desember 1930. “Bataviaasch Verkeers Vragstukken”. Sebagai tambahan iklan pada gerbong trem hanya ada pada gerbong kelas I dan kelas II sedangkan pada gerbong kelas III hanya terdapat tulisan dengan huruf besar yang bertuliskan “INLANDERS”.



Seluruh pembangunan kembali peralatan kelistrikan dilakukan di bengkel trem listrik di bawah pengawasan langsung oleh Bapak Krayenhoff. Rute trem listrik yang ada juga akan diubah. Dari segi personel, para masinis trem listrik secara bertahap akan dilatih mengendarai trem listrik dengan benar. Pada akhir 1933, jika semuanya dapat diselesaikan sesuai dengan program kerja yang telah ditetapkan, diharapkan seluruh sistem trem listrik di Batavia sudah dapat beroperasi dengan menggunakan listrik secara menyeluruh pada semua armada yang tersedia. Lokomotif tua dari trem uap akan berhenti beroperasi secara permanen, yang mengakibatkan operasi trem dilakukan dengan lokomotif tanpa api karena telah memakai listrik.

Perusahaan trem listrik di Batavia telah menyelesaikan modernisasi jalur trem uap dan akan menggantikan tenaga uap di hampir semua rute dengan aliran listrik. Kepala bagian eksploitasi trem uap memberikan gambaran yang jelas tentang tahap pembangunan baru, yaitu tentang depo baru akan mulai dibangun di lapangan Kramat dan Matraman, yang berisikan 15 jalur sepanjang 36 meter, selanjutnya akan ada empat gardu listrik masing-masing di Glodok, Harmoni, Kramat dan Jatinegara, pemasangan aliran listrik di Jalan Gajah Mada, pemasangan catu daya di Kawasan Sawah Besar.<sup>37</sup> Jalur trem akan dielektrifikasi harus dilakukan pada malam hari agar tidak mengganggu lalu lintas di Kota Batavia.

Perusahaan trem listrik di Batavia merencanakan untuk membangun jalur trem di Kawasan Jatinegara. Pada kawasan Jatinegara sebelumnya sudah memiliki

---

<sup>37</sup> De Sumatra Post 14 Desember 1932. "Moderniseering Van De Bataviasche Tram". Sebagai tambahan pemasangan catu daya merupakan pemasangan sumber tenaga listrik yang akan digunakan untuk menjalankan trem listrik.

lintasan jalur trem uap akan tetapi jalur tersebut akan dielektrifikasikan dan dialiri listrik. Pengalihan konsesi ini maka Jatinegara harus menentukan batas-batas jalur yang akan digunakan oleh perusahaan trem listrik sehingga kepentingan lalu lintas dan pejalan kaki dapat diperhatikan. Oleh karena itu Pemerintah Kota Jatinegara sesuai saran Tuan Karsten menetapkan syarat-syarat tertentu untuk pengalihan jalur trem. Pemerintah Kota Jatinegara melampirkan persyaratan sebagai berikut: 1) bahwa semua biaya pemeliharaan untuk pembangunan jalur jalan di kota ini akan ditanggung oleh B.V.M, 2) bahwa lokasi jalur trem serta ketinggian jalur dan lokasi perlintasan jalan ditetapkan oleh walikota, 3) bahwa jalur trem di Jalan Matraman di sekitaran daerah Tegelan harus diperbaiki dengan menggeser jalur tersebut kearah timur, 4) bahwa jalur trem sepanjang tidak pada jalur bebas akan dilengkapi dengan menggunakan rel yang biaya pembangunnya ditanggung oleh pemegang konsesi, 5) bahwa jalur bebas antara perlintasan jalan raya harus ditutup dengan trotoar yang ditinggikan dan dibuat pagar pembatas jalan sederhana.<sup>38</sup>

Meski begitu, trem uap belum sepenuhnya hilang dari Batavia, selama Kramat – Jatinegara belum dialiri listrik. Butuh waktu beberapa bulan lagi hingga seluruh jalur trem di Batavia memakai aliran listrik. Jalur trem listrik Kramat – Jatinegara resmi dibuka pada tanggal 27 Februari 1934. Pembukaan jalur trem listrik di Meester Cornelis dihadiri oleh para pejabat perusahaan trem listrik di Batavia dan juga Dewan Kota Meester Cornelis.<sup>39</sup> Bukti peninggalan jejak trem

---

<sup>38</sup> Het Nieuws Van Den Dag Voor Nederlandsch-Indie 20 September 1932. “De B.V.M en Mr.Cornelis”. Sebagai tambahan Meester Cornelis awalnya merupakan tanah milik seorang pemuka agama Kristen bernama Cornelis Van Senen, setelah beliau meninggal para pengikutnya mengabadikan nama Meester (majikan) Cornelis sebagai nama wilayah bekas tanah milik mending.

<sup>39</sup> De Avondpost 25 Maret 1934. “Uid De Hoofstad”.

listrik di Meester Cornelis masih dapat dijumpai pada piagam yang tertera di Stasiun Jatinegara.

Perusahaan trem listrik pada tahun 1933-1934 banyak membuka jalur baru yaitu jalur yang sudah dielektrifikasi. Pembukaan jalur baru trem listrik selalu dihadiri oleh Walikota Meyroos, Bupati Batavia Raden Achmad Probonegoro, beberapa anggota Dewan Kota, Direktur K.N.I.L.M (Maskapai Penerbangan Belanda) Tuan Rendrop, perwakilan dari Staats Spoorwegen, Direktur B.V.M Tuan Krayenhoff serta seluruh staf B.V.M hadir pada setiap peresmian jalur baru trem listrik. Tuan Krayenhoff mulai mengemudikan trem listrik dengan rute Harmoni melalui Gunung Sahari ke Kota Tua, acara pembukaan jalur trem listrik tersebut terjadi pada tanggal 25 April 1933.<sup>40</sup>

Jalur 2 dari Menteng melewati Jalan segara Satu Timur dan Utara menuju Jalan Majapahit sepanjang Jalan Gajah Mada ke Kota Tua akan siap dalam bulan April. Terkait pembangunan gardu induk trem listrik, gardu induk dekat Harmoni akan siap pada bulan April, gardu induk Kramat akan selesai pada bulan Juni, gardu induk di Jatinegara sedang dilakukan pembangunan sementara pekerjaan perakitan di gardu induk Glodok akan dimulai pada pertengahan Juni.<sup>41</sup>

Jalur trem listrik sudah menyebar keseluruh penjuru kota Batavia. Semua masyarakat dapat dengan mudah berpergian dengan menggunakan transportasi trem listrik. Tarif yang ditawarkan trem listrik juga bervariasi. Kebijakan

---

<sup>40</sup> De Sumatra Post 26 April 1933. "Opening Electriscche Tramlijn". Sebagai tambahan hamper semua peresmian jalur trem listrik menggunakan ritual tradisional yaitu dengan membawa kepala kerbau yang mengitari lintasan dan akhirnya menguburnya di antara rel trem listrik.

<sup>41</sup> Het Nieuws van Den Dag Voor Nederlansch Indie 31 Maret 1933. "De Electriscche B.V.M Lijnen". Sebagai tambahan sehubungan dengan pembukaan jalur trem listrik di Batavia telah menghabiskan 7.896 tiang beton, 8.765 meter kabel listrik, dan sepanjang 40 KM rel baru.

pembaharuan tarif trem listrik terjadi pada tahun 1935 yaitu dengan sistem zonasi. Terdapat 3 zona yang telah ditetapkan oleh perusahaan trem listrik di Batavia. Zona 1 dengan rute Kota Tua – Jalan Lada - Harmoni dengan tarif 4 sen, selanjutnya zona 2 dengan rute Harmoni - Kramat dengan tarif 6 sen dan terakhir zona 3 dengan rute Kramat – Jatinegara dengan tarif 10 sen.<sup>42</sup> Tarif ini akan berlaku mulai bulan Agustus 1935 sampai seterusnya hingga waktu yang tidak ditentukan. Perusahaan trem listrik menerapkan tiket sekali jalan dan tidak berlaku ketika ingin berganti rute trem, yang artinya penumpang harus membayar lagi ketika ingin berganti rute.

Trem listrik di Batavia mengalami peningkatan pendapatan pada tahun 1936. Pengurangan tarif yang dilakukan pada tahun 1935 membuat penumpang trem listrik di Batavia meningkat. Pada bulan Februari terdapat acara Pasar Malam di Gambir dan juga Cap Gomeh di Kawasan Glodok. Mulai 1 Februari, yang disebut pikolanwagen (kereta tempat para penumpang dapat mengangkut barang dagangan yang mereka bawa) juga ditempatkan di jalur 4 yang berjalan dari Batavia ke Tanah-Abang, yang tampaknya untuk memenuhi kebutuhan lalu lintas hingga malam hari. Perusahaan trem listrik mengalami peningkatan pendapatan hingga 30% dari bulan Januari, awalnya f 28 ribu meningkat hingga f 36,5 ribu.<sup>43</sup> Maka dari itu perusahaan trem listrik di Batavia menambah jumlah angkutan trem pada bulan Februari.

Pasar Malam Gambir kembali diadakan pada akhir bulan Agustus hingga awal bulan September tahun 1936. Trem listrik menambah jam operasionalnya hingga

---

<sup>42</sup> Adriansyah Yasin Sulaiman., *Op,cit*, hal 50.

<sup>43</sup> De Avondpost 27 Februari 1936. “De Trams te Batavia”.

tengah malam untuk mengangkut para penumpang. Layanan trem listrik yang listrik yang berlaku yaitu rute Jatinegara – Jalan Segara Dua dan juga rute Batavia Glodok – Jalan Segara Dua. Perusahaan trem listrik di Batavia menggunakan tarif extra pada layanan tengah malam yaitu sebesar 15 sen dari tarif awal sebesar 10 sen untuk rute Jatinegara – Jalan Segara Dua dan tarif sebesar 10 sen dari semula 6 sen untuk rute Kota Tua via Glodok – Jalan Segara Dua.<sup>44</sup>

Perusahaan trem listrik pada tahun 1937 menghapus kelas II pada angkutan trem listrik di Batavia. Penyebab utama penghapusan kelas II pada trem listrik yaitu karena kelas II diperuntukan untuk penumpang berkebangsaan selain pribumi dan Belanda seperti orang Cina, Arab dan India dengan harga yang sedikit lebih mahal dibandingkan kelas III tetapi para penumpang tersebut lebih sering menaiki gerbong kelas III karena dirasa lebih murah, sehingga gerbong kelas II pada trem listrik sepi penumpang. Perusahaan trem listrik di Batavia dengan sengaja menghapus gerbong serta tarif kelas II dan hanya menyisakan gerbong serta tarif untuk kelas I dan kelas III. Penamaan gerbong kelas III berubah menjadi kelas II. Maka dari itu pada tahun 1937 trem listrik di Batavia hanya memiliki dua gerbong pembeda yaitu gerbong kelas I (penumpang berkebangsaan Belanda dan Eropa) dan gerbong kelas II (penumpang pribumi dan berkebangsaan Asia).<sup>45</sup>

Perusahaan trem listrik di Batavia selalu meningkatkan pelayanannya. Pada tahun yang sama yaitu tahun 1937 trem listrik membuat perubahan baru pada trem listrik yaitu dengan penerapan kode warna sebagai solusi dari penduduk pribumi

---

<sup>44</sup> Bataviaach Nieuwsblad 19 Agustus 1936. “De Tram Tijdens Den Pasar Gambir”.

<sup>45</sup> De Indische Courant 24 Juni 1934. “Tramverkeer”.

yang buta huruf. BVM menerapkan kode warna pada trem listrik di Batavia sebagai berikut: 1) warna putih untuk rute nomer 1 yang dimulai dari Jalan Cengkeh – Kampung Melayu, 2) warna kuning untuk rute nomer 2 yang dimulai dari Jalan Cengkeh – Menteng via Jalan Segara Dua, 3) warna biru untuk rute nomer 3 yang dimulai dari Jembatan Lima – Menteng via Sawah Besar, 4) warna merah untuk rute nomer 4 yang dimulai dari Jalan Cengkeh – Tanah Abang via Harmoni, 5) warna biru/merah untuk rute nomer 5 yang dimulai dari Jalan Jembatan Batu via Jembatan Merah.<sup>46</sup> Penerapan kode warna yang berbeda untuk setiap jalurnya diharapkan lebih memudahkan penumpang khususnya penumpang pribumi.

Perusahaan trem listrik pada tahun 1939 memiliki masalah sengketa tanah dengan perusahaan Staatsspoorwegen (SS) yang digunakan untuk jalur trem listrik pada wilayah Gambir yang menyebabkan Stasiun Gambir direlokasikan ke wilayah Senen yang kemudian akan menjadi stasiun utama.<sup>47</sup> Jalur trem listrik di wilayah Gambir akan tetap ada dan tetap beroperasi. Sengketa tanah tidak menimbulkan kerugian untuk perusahaan trem listrik, tetapi untuk perusahaan Staatsspoorwegen (SS) harus mengeluarkan dana yang cukup banyak untuk pembangunan stasiun utama serta jalur yang akan berpusat di wilayah Senen.

Perusahaan trem listrik juga memberlakukan peraturan yang telah dibuat oleh Departemen Transportasi Pekerjaan Umum yaitu Pasal 22 Tahun 1937 Peraturan Jalan Trem Kota mengenai tugas dan waktu istirahat untuk kategori staf trem kota untuk kepentingan pelaksanaan pelayanan yang layak dan juga untuk keselamatan

---

<sup>46</sup> Dimas Wahyu Indrajaya., *Op.cit*, hal 125.

<sup>47</sup> De Locomotief 8 April 1938. “De Electriche Tram Slechts Eenmaal De Schuldig”.

berlalu lintas. Peraturan tersebut berlaku sejak tanggal 1 Januari 1939.<sup>48</sup> Perusahaan trem listrik berharap agar mengantisipasi kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh pengoperasian trem listrik di Batavia.

### **3.3 Trem Listrik Batavia pada Masa Peralihan Kekuasaan**

Trem listrik di Batavia semakin lama semakin berkembang terutama pada jalur trem yang ada di berbagai daerah Batavia. Trem listrik juga mengikuti perkembangan kekuasaan kolonial Belanda lalu berganti kekuasaan ke kolonial Jepang. Batavia yang merupakan pusat daerah kekuasaan Belanda karena pada wilayah ini Pemerintahan Belanda menjalankan aktivitas perekonomiannya. Maka dari itu ketika wilayah Batavia telah berhasil ditaklukan oleh Jepang maka pemerintahan Belanda lumpuh.

Jepang berhasil menguasai Batavia pada tahun 1942, ketika Belanda menyerah kepada Jepang, maka dimulailah zaman kekuasaan Jepang di Batavia termasuk kedalamnya menguasai seluruh aset yang dimiliki oleh pemerintahan Belanda, salah satunya adalah perusahaan trem listrik di Batavia. Pada masa pemerintahan Jepang di Batavia tidak ada kemajuan dan perkembangan yang signifikan pada trem listrik. Pemerintahan Jepang di Batavia hanya berlangsung sebentar saja yaitu tiga setengah tahun saja. Trem listrik di Batavia selanjutnya beralih ke masa kemerdekaan Indonesia pada tahun 1945. Trem listrik di Batavia pasca kemerdekaan Indonesia dijadikan sarana penyebar berita kemerdekaan

---

<sup>48</sup> De Locomotief 28 Oktober 1939. "De Stadstramwegem". Sebagai tambahan pada tahun 1939 di wilayah Hindia Belanda hanya tersisa dua perusahaan trem yaitu di wilayah Batavia dan Surabaya.

Indonesia dan juga sebagai penyebar semangat nasionalisme yang dituliskan pada gerbong trem listrik yang mengelilingi kota-kota di Batavia.

### **3.3.1 Trem Listrik Batavia pada Tahun 1940-1941**

Perusahaan pengelola trem listrik menambahkan extra trem pada tahun 1940, hal ini dikarenakan kota Batavia sedang dilanda badai ekstrem.<sup>49</sup> Trem ekstra ditambahkan pada wilayah Meester Cornelis akan berangkat di jalur 1 melewati Harmoni hingga ke Kota Batavia. Armada angkutan trem listrik yang beroperasi disepanjang jalur 3 dari Jalan Hayam Wuruk via Pintu Besi dan Pasar Senen, trem menuju Kramat yang terhubung dengan ekstra trem jalur 1. Terakhir trem berangkat dari Harmoni yang berjalan melalui Tanah Abang dan Kawasan Thamrin ke Kramat (Jalur 4 dan 5), trem ini juga bisa menghubungkan ke Kramat dan melanjutkan hingga ke jalur 1 Meester Cornelis.<sup>50</sup> Trem ekstra bisa digunakan mulai pukul sebelas pagi hingga pukul 12 malam. Trem tambahan yang beroperasi tidak mengubah tarif dengan menambahkan tarif yang telah berlaku, maka dari itu tarif normal berlaku hingga malam hari. Penggunaan trem listrik pada saat ada badai yang melanda Kota Batavia sangat diperlukan karena tergolong transportasi yang murah dan mudah dijangkau oleh penduduk di Batavia.

Penduduk di Batavia selama puluhan tahun berpandangan bahwa seseorang berkemungkinan Eropa tidak boleh duduk di dalam trem. Di Surabaya setiap pengusaha pergi ke kantor dengan menggunakan trem sedangkan di Batavia sepertinya hanya diperuntukan bagi pribumi dan penduduk berkebangsaan Asia

---

<sup>49</sup> Batavia Nieuwsblad 25 Mei 1940. "Late Trams Voor Landstroomers".

<sup>50</sup> *Ibid.*



seperti Cina, Arab dan India yang punya waktu luang untuk menggunakan trem listrik.<sup>51</sup> Pendatang berkembangsaan Eropa lebih senang menaiki kendaraan mobil ataupun sepeda daripada menggunakan transportasi umum seperti trem listrik.

Dewan kota Batavia telah memberikan kerja sama yang sangat berharga dalam berbagai hal termasuk dengan perusahaan trem listrik di Batavia. Pada awal tahun 1941 seorang pelaut belanda bernama Willem Van der Zaan beserta 15 anggota awak kapalnya memasuki wilayah Tanjung Priok, seluruh otoritas angkatan laut beserta dewan kota Batavia menyambut kedatangan mereka dengan meriah.<sup>52</sup> Para Pelaut diberikan akses gratis untuk menonton Bioskop hingga menanggungan fasilitas transportasi trem listrik tanpa membayar.

Pada tahun 1941 Jepang menyerang pangkalan militer Amerika Serikat yang terletak di Pearl Harbour. Belanda sebagai sekutu dari Amerika merespon dengan menyatakan perang terhadap mereka. Situasi di Kota Batavia mengalami perubahan, takut bilamana terjadi peperangan pada malam hari. Perusahaan trem di Batavia ikut merasakan ketakutan tersebut, maka dari itu pengoperasian trem memangkas jam operasional, yang biasanya trem beroperasi hingga tengah malam, pada saat ini hanya beroperasi hingga sore hari. Sesudahnya perusahaan trem di Batavia memutar otak agar bias tetap mengoperasikan trem pada malam hari yaitu

---

<sup>51</sup> Agarrisch Nieuwsblad 3 Mei 1940. "Hoe Men Zich Niet Kan el Moet". Sebagai tambahan jaringan trem di Soerabaia ditata jauh lebih bagus dan lebih bersih sehingga banyak penduduk berkembangsaan Eropa yang lebih suka menaiki trem dibandingkan dengan kendaraan lain, selain itu trem di Soerabai tidak ada penambahan tarif pada malam hari.

<sup>52</sup> Bataviaasch Nieuwsblad 15 Januari 1941. "De Willem Van Der Zaan". Sebagai tambahan Tuan Willem Van der Zaan merupakan pelaut asal Belanda yang bertugas untuk menaruh ranjau pada perairan disekitaran wilayah yang akan didatangi oleh musuh, beliau juga memasang ranjau diperairan Indonesia untuk menghalau kedatangan Jepang akan tetapi kapal Tuan Willem ditembaki oleh kapal selam milik Jepang, tembakan tersebut melesat dan kapal Tuan Willem bisa selamat dari Jepang. Baca artikel tentang Willem Van Der Zaan History, pada laman [https://netherlandsnavy.nl/Zaan\\_his.htm](https://netherlandsnavy.nl/Zaan_his.htm) diakses pada tanggal 16 Maret 2023 pukul 15.06.

dengan mengecat gerbong trem dengan warna hitam, kecuali pada logo perusahaan trem.<sup>53</sup> Perusahaan trem di Batavia melakukan hal tersebut sebagai bentuk kamuflase ketika dioperasikan pada malam hari.

### **3.3.2 Trem Listrik Batavia / Jakarta pada Tahun 1942-1945**

Pasukan Jepang dengan cepat menyerbu kepulauan Nusantara. Dalam waktu singkat seluruh wilayah Indonesia dapat dikuasai oleh Pasukan Jepang. Koresponden kantor berita Jepang Domei memberikam gambaran situasi di Batavia, telah kembali normal, trem yang terhenti hingga dua hari setelah Jepang menguasai Batavia pada tanggal 5 Maret 1942 telah kembali berjalan seperti biasa.<sup>54</sup> Gubernur Jendral Belanda bernama Tjarda Van Stakenborgh Stacjouwer dan Jendral Ter Poorten dari perwakilan Jepang menandatangani kapitulasi di Kalijati, isi perjanjian tersebut adalah agar KNIL dibubarkan dan semua perlawanan dihentikan.<sup>55</sup> Dengan demikian berakhirilah penjajahan Belanda atas Indonesia yang telah berlangsung selama berpuluh-puluh tahun.

Kota Batavia yang semula dikuasai oleh Belanda berganti kekuasaan kepada pemerintahan Jepang. Pada saat Jepang menguasai Batavia banyak perubahan yang terjadi. Perusahaan trem di Batavia juga mengalami perubahan pada masa pemerintahan Jepang. Pada tanggal 9 Maret 1942 depo trem di daerah Kramat diambil alih oleh Jepang dengan membuat tulisan “Sebagai Milik Seluruh

---

<sup>53</sup> Bataviaasch Nieuwsblad 30 Juli 1941 “De Trams”

<sup>54</sup> Dagblad Voor Noordholland 14 Maret 1942 “Batavia Voor Vernietiging Gespard”.

<sup>55</sup> Amir Hamzah Nasution. (1993). Sekitar Perang Kemerdekaan Jilid 1. Bandung: Angkasa. Hal: 87. Sebagai tambahan perintah Jendral Ter Poorten ditunjukkan kepada seluruh Angkatan Perang Belanda, semua pasukan Belanda harus meletakkan semua senjata dan perlengkapan perang lainnya disuatu tempat pengumpulan dan menaikkan bendera putih sebagai tanda penyerahan tak bersyarat oleh Sekutu. Hal: 90.

Perusahaan Nippon".<sup>56</sup> Perusahaan trem di Batavia diambil oleh Jepang seutuhnya setelah melakukan pertemuan oleh Pejabat Walikota Batavia dan wakil Direktur B.V.M yang mengizinkan untuk melanjutkan pengoperasian trem di Batavia secara normal.

Perusahaan trem di Batavia semula bernama Bataviasch Verkeers Maatschappij atau biasa disingkat dengan B.V.M pada masa pendudukan Jepang berubah nama menjadi Nippon Batavia Tram de Siehu Bikuyo Kioke Shiden (yang dikenan juga sebagai S.R.K. Djakarta Shiden) dengan dipimpin oleh H. Konno sebagai Direktur dan K. Noda sebagai wakil Direktur.<sup>57</sup> Perusahaan trem listrik di Batavia pada masa kekuasaan Jepang dikendalikan oleh swasta tetapi pada masa pemerintahan Jepang dikendalikan langsung oleh pemerintah Jepang dibawah naungan kantor transportasi darat Jepang.

Pemerintah Jepang menghapus tanda B.V.M pada setiap gerbong trem lalu menggantinya dengan singkatan NIP alias Nippon yang berarti dibawah kekuasaan Jepang. Transportasi kereta api dan trem pada masa pemerintahan Jepang mendatangkan para pegawai yang berasal dari Jepang, tetapi pegawai trem berkebangsaan Belanda masih dipekerjakan hingga tanggal 1 Oktober 1942 kemudian para pekerja berkebangsaan Belanda masuk interniran.<sup>58</sup>

Peralihan kekuasaan ke tangan pemerintah Jepang membuat Kota Batavia berubah nama menjadi Jakarta atau Tokubetsu Si Jakarta pada tanggal 8 Desember

---

<sup>56</sup>Majalah Spoor-en Tramwegen: Tijdschrift Voor Het Spoor-en Tramwegen in Nederland en Indie. (1946). Den Haag: Moonman Periodieke PersDen Haag. Hal: 11. Diakses pada laman Delpher: <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMUTRA03:004512021:00001>, tanggal 17 Maret 2023 pukul 15.23.

<sup>57</sup> *Ibid.*

<sup>58</sup> Achmad Sunjayadi., *Op.cit*, Hal: 280.

1942.<sup>59</sup> Pada masa pemerintahan Jepang nama-nama jalan di Batavia mengalami perubahan. Jepang sengaja menghilangkan unsur kolonialisme Belanda agar penduduk Batavia beranggapan bahwa Jepang adalah saudara tua. Perubahan nama jalan di Batavia tertulis dalam undang-undang Jepang yang berlaku yaitu Osamu Seirei No.16 Tahoen 2602 Pasal 1 Tentang Mengubah Nama Syu, Tokubetu Si Dan Ken.<sup>60</sup> Penamaan jalan di Batavia yang semula bernuansa Belanda berubah menjadi bernuansa Indonesia. Pada masa Pemerintahan Jepang nama jalan yang diubah seperti Jalan Noordwijk berubah menjadi Jalan Juanda, Jalan Risjwijk berubah menjadi Jalan Veteran, Jalan Waterlooplein berubah menjadi Jalan Lapangan Banteng, Jalan Koningsplein berubah menjadi Jalan Medan Merdeka.<sup>61</sup>

Trem listrik di Batavia pada saat pemerintahan Jepang mengoperasikan seluruh rute trem di Batavia dengan normal. Jalan-jalan di kota Batavia tidak sepadat sebelumnya karena banyak kantor dan toko milik orang Belanda yang tutup. Transportasi trem di Batavia pada masa kependudukan Jepang tidak mengalami perkembangan yang signifikan dalam aspek sarana dan prasarana. Jepang memiliki alasan agar bisa lebih fokus mengeksploitasi sumber daya alam yang ada di Indonesia serta mendidik masyarakat Indonesia secara militer untuk membantu Jepang dalam perang. Trem listrik juga digunakan oleh pemerintah Jepang untuk memobilisasi para prajurit.

---

<sup>59</sup> Adolf Heukeun. (2018). *Sejarah Jakarta dari Masa Prasejarah sampai Akhir Abad Ke-20*. Jakarta: Yayasan Cipta Loka Caraka. Hal: 160.

<sup>60</sup> Tim Penulis Sekolah Tinggi Pemerintahan Dalam Negeri. (2000). *Sistem Pemerintahan Indonesia Raffles, Belanda dan Jepang*. Jatinangor: Abdi Praja. Hal: 240. Sebagai tambahan Pemerintahan Jepang mengubah tahun 1942 menjadi 2602 yang disesuaikan dengan penanggalan yang digunakan oleh Negara Jepang.

<sup>61</sup> Kevindra Soemantri. (2021). *Jakarta: A Dinning History Transformasi Lanskap Restoran Ibu Kota dari Abad Ke-19 hingga 1990*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama. Hal: xx-xxi.

Trem listrik juga dijadikan sebagai alat propaganda oleh Jepang, yaitu dengan menghapus sistem kelas.<sup>62</sup> Pemerintahan Jepang memiliki tujuan untuk mendapatkan hati penduduk Batavia yang dulunya dikucilkan karena diskriminasi rasial pada saat menggunakan transportasi trem pada masa kolonial Belanda. Pemerintah Belanda yang sebelumnya mengendalikan perusahaan trem listrik Batavia mengadakan rapat luar biasa pada Desember 1943 yang membahas tentang usul perubahan anggaran yang memuat objek dan perubahan ketentuan anggaran yang diterima selama masa kolonial Jepang serta mengangkat Bapak G.M Toolen diangkat sebagai Dewan Pengawas dan Komisaris.<sup>63</sup>

Pemerintahan Jepang tidak lama berkuasa di Indonesia yaitu hanya tiga tahun setengah. Pada pertengahan tahun 1945 tepatnya pada bulan Agustus Jepang mengakui kekalahannya atas sekutu dan menyerah tanpa syarat. Setelah kapitulasi Jepang berbagai kelompok pemuda Indonesia berusaha merebut senjata tentara Jepang, mereka khawatir bahwa tokoh-tokoh nasionalis yang bekerjasama dengan Jepang bersedia menerima kemerdekaan Indonesia sebagai “hadiah” dari Jepang pada tanggal 24 Agustus 1945.<sup>64</sup> Tawaran Pemerintah Jepang untuk Indonesia tidak boleh terjadi, maka dari itu setelah melewati berbagai hambatan dan rintangan pada tanggal 17 Agustus 1945 Soekarno membacakan Proklamasi Kemerdekaan Indonesia. Trem listrik di Batavia mengalami pergantian kekuasaan lagi setelah Jepang menyatakan menyerah kepada sekutu dan Indonesia memproklamasikan kemerdekaannya.

---

<sup>62</sup> Dimas Wahyu Indrajaya., *Op.cit*, hal 155.

<sup>63</sup> Algemeen Handelsblad 22 Desember 1943 “Vergaderingen”.

<sup>64</sup> Adolf Heukeun., *Op.cit*. hal: 184.

Trem listrik di Batavia diambil alih oleh pemuda Indonesia sebagai salah satu upaya untuk mempertahankan kemerdekaan Indonesia. Trem listrik juga digunakan untuk menyebarkan berita kemerdekaan Indonesia layaknya koran atau surat kabar berjalan. Sejumlah pemuda revolusioner dari Asrama Menteng 31 atau yang sekarang dikenal dengan Gedung Juang 1945 yang terletak di Cikini tidak tinggal diam setelah deklarasi kemerdekaan Indonesia dibacakan. Mereka merencanakan untuk mengambil alih perusahaan transportasi seperti kereta dan trem listrik yang dikuasai oleh Jepang.<sup>65</sup> Tujuan pengambilalihan sarana transportasi adalah untuk mempermudah mobilitas para pejuang beserta logistik perang yang mereka bawa.

Gerakan pemuda berhasil mengambil alih kekuasaan kereta api yang semula masih dipegang oleh Jepang lalu berganti kepemilikan menjadi milik Indonesia. Sehari setelahnya pada bulan September 1945 pemuda melanjutkan aksinya ke depo trem listrik di Kramat. Para buruh trem listrik dikumpulkan pada halaman kantor pusat lalu wakil pemuda menjelaskan tujuan perebutan kekuasaan trem bahwa pada saat ini Indonesia telah merdeka dan berdaulat maka dari itu perusahaan trem di Jakarta menjadi milik Indonesia.<sup>66</sup> Seluruh pekerja trem listrik harus berjuang untuk membela dan mempertahankan kemerdekaan Indonesia. Pegawai trem yang berkebangsaan Indonesia harus memimpin perusahaan trem di Jakarta dan para pegawai Jepang harus segera meninggalkan depo trem listrik.

Para pemuda selanjutnya menuliskan slogan anti kolonialisme pada gerbong kereta dan juga trem. Selain menuliskan slogan anti kolonialisme pada gerbong

---

<sup>65</sup> Dimas Wahyu Indrajaya., *Op.cit*, Hal: 159. Sebagai tambahan pada tanggal 18 Agustus 1945 kelompok pemuda Menteng 31 membentuk organisasi yang disebut dengan Komite Van Aksi (Panitia Aksi) yang salah satu sub organisasinya adalah Angkatan Pemuda Indonesia (API).

<sup>66</sup> Kartum Setiawan., *Op.cit*. hal: 96.

kereta dan trem para pemuda juga menuliskan dan menggambar pada bus serta dinding-dinding gedung dan tempat strategis lainnya. Pemuda menuliskan slogan anti kolonialisme dengan menggunakan bahasa Inggris seperti, “*Respect Our freedom* (hargai kebebasan kami), *We fight for democracy* (Kita berjuang untuk demokrasi), *We have only to win* (Kita hanya harus menang).<sup>67</sup> Pemuda serta rakyat Indonesia merasa senang dan terbebas dari kolonialisme dan imperealisme. Pemuda menaiki trem secara gratis yang digunakan untuk menyebarkan berita kemerdekaan Indonesia ke berbagai penjuru Batavia atau yang sekarang dikenal dengan Jakarta.

Trem listrik di Batavia akhirnya berubah nama menjadi trem Kota Jakarta. Pada zaman Jepang trem listrik di Batavia bernama Seibu Rikuyo Kioko Djakarta Shiden dihapuskan nama tersebut dan diganti dengan mengubah nama trem menjadi bernuansa Indonesia dan menghilangkan nuansa Jepang. Trem listrik dibawah naungan pemerintahan Indonesia mulai kembali normal beroperasi. Pada masa ini trem dioperasikan oleh kaum nasionalisme yang tidak memperbolehkan orang berkembangsan Eropa menaiki trem listrik. Tarif trem listrik pada masa pemerintahan Indonesia dijual dengan harga 10 sen berlaku untuk semua penumpang karena sejak zaman Jepang perbedaan kelas pada trem resmi dihapus dan tidak diberlakukan hingga Indonesia merdeka.

---

<sup>67</sup> Abdul Haris Nasution. (1977). *Sekitar Perang Keerdekaan Jilid I*. Bandung: Penerbit Angkasa. Hal 250.