

PERKEMBANGAN TREM BATAVIA TAHUN 1869-1930**Muhammad Hadian Saputra**Program Studi Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Yogyakarta
muhammadhadian.2017@student.uny.ac.id**Abstrak**

Transportasi merupakan alat yang berguna bagi manusia, karena transportasi membuat perpindahan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain menjadi lebih mudah, efektif, dan efisien. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui latar belakang Batavia memerlukan jalur trem, perkembangan trem tahun 1869-1930, dan dampak trem bagi kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat Batavia. Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah kritis, yaitu *heuristik*, kritik sumber, interpretasi dan *historiografi*. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa ketika Batavia dijadikan pusat kegiatan perekonomian dan perdagangan oleh pemerintah Hindia Belanda mengakibatkan wilayah ini dipenuhi oleh pendatang dari daerah lain untuk bekerja. Batavia memerlukan transportasi yang efektif dan efisien untuk memperlancar mobilitas penduduk maka muncul trem yang dinilai cocok dioperasikan di Batavia. Pada tahun 1869, hadir trem kuda sebagai transportasi trem pertama di Batavia yang dikelola oleh BTM, pada tahun 1881 muncul trem uap yang dikelola NITM menggantikan trem kuda, dan tahun 1899 muncul trem listrik yang dikelola oleh BETM. Pada tahun 1920 terdapat perselisihan antara NITM dan BETM yang membuat penggabungan kedua perusahaan trem menjadi BVM. Keberadaannya pun kemudian menimbulkan dampak sosial seperti berkembangnya mobilitas penduduk dan adanya pelapisan sosial, serta dampak ekonomi yaitu berkembangnya kota perdagangan di Batavia dan terbukanya lapangan usaha baru.

Kata Kunci: Transportasi, Batavia, Trem.**Abstract**

Transportation is a useful tool for humans, because transportation makes the movement of people and goods from one place to another easier, more effective, and efficient. This study aims to find out the background of Batavia's need for tram lines, the development of trams in 1869-1930, and the impact of trams on the social and economic life of the Batavian people. This study uses critical historical research methods, namely heuristics, source criticism, interpretation and historiography. The results of this study indicate that when Batavia was made the center of economic and trade activities by the Dutch East Indies government, this area was filled with migrants from other regions to work. Batavia requires effective and efficient transportation to facilitate the mobility of the population, so trams appear which are considered suitable to be operated in Batavia. In 1869, there was a horse tram as the first tram transportation in Batavia managed by BTM, in 1881 there was a steam tram managed by NITM to replace the horse tram, and in 1899 there was an electric tram managed by BETM. In 1920 there was a dispute between NITM and BETM which led to the merger of the two tram companies into BVM. Its

existence then causes social impacts such as the development of population mobility and social stratification, as well as economic impacts, namely the development of a trading city in Batavia and the opening of new business fields.

Keywords: *Transportation, Batavia, Tram.*

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan alat perpindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia, hewan, dan mesin (Gunardo, 2014: 67). Transportasi dapat dilakukan oleh orang itu sendiri dengan cara memikul, menarik, atau mendorong dan dapat menggunakan alat atau benda sebagai bantuan. Penggunaan alat bantu transportasi akan berkembang sesuai dengan perkembangan teknologi di zamannya (Sani, 2010: 2).

Zaman dahulu, transportasi sudah digunakan dalam kehidupan bermasyarakat menggunakan tenaga manusia atau hewan. Adanya revolusi industri yang muncul pada akhir abad ke-18 dan awal abad ke-19 mengakibatkan perubahan sosial dan kebudayaan yang ditandai dengan ditemukannya mesin uap yang menggunakan bahan bakar batubara (Djaja, 2012: 93). Adanya revolusi industri, perkembangan sosial-ekonomi khususnya di bidang transportasi menjadi lebih berkembang yang dahulu transportasi menggunakan tenaga manusia dan hewan, kini menggunakan tenaga uap seperti kereta api dan trem.

Penguasaan Batavia oleh Belanda dimulai ketika pimpinan armada Belanda yaitu Cornelis de Houtman mendarat di Batavia pada tanggal 13 November 1596 (Taylor, 2009: 1). Tujuan bangsa Belanda adalah untuk mencari kekayaan (*Gold*), mencari kejayaan (*Glory*), dan menyebarkan agama Nasrani (*Gospel*) yang dikenal dengan 3G. Kedatangan bangsa Barat di wilayah Nusantara menjadikan wilayah Nusantara sebagai daerah jajahan dan Batavia dijadikan sebagai pusat perekonomian dan perdagangan.

Batavia yang dijadikan sebagai pusat perekonomian dan perdagangan membuat wilayah ini memerlukan sarana transportasi yang digunakan untuk mengangkut komoditas perdagangan dan tenaga kerja. Masa Hindia Belanda, Herman Willem Daendels (1808-1811), membangun jalan raya yang

menghubungkan daerah di Jawa dari Anyer sampai Panarukan yang dikenal dengan *Grote Postweg* (Kartodirdjo, 2014: 342-343).⁵ Tahun 1870 muncul sistem ekonomi liberal yang ditandai dengan dikeluarkan *Agrarische Wet* yang merupakan masa transisi dari keadaan praindustri ke industri (Kartodirdjo, 2015: 20).

Berkembangnya industri terutama perkebunan membuat pemodal swasta mendesak pemerintah Hindia Belanda untuk merealisasikan pembangunan jalur kereta api untuk mengangkut hasil perkebunan. Tahun 1862, pemerintah Hindia Belanda merealisasikannya yang ditandai pembukaan jalur kereta api pertama di Pulau Jawa yaitu Jalur Semarang-*Vorstenlanden* yang dikelola oleh NISM (Wardojo, 2018: 2).

Pembangunan jalur kereta api merupakan tahapan penting bagi perkembangan transportasi di Hindia Belanda. Pasalnya pembukaan jalur kereta api pertama kali yang dilakukan oleh pemerintah Hindia Belanda menyebabkan transportasi berkembang pesat. Batavia yang pada waktu itu dijadikan pusat perekonomian dan perdagangan kemudian memerlukan alat transportasi yang efektif, efisien, cepat, dan murah. Merespon hal tersebut pemerintah Hindia Belanda membangun jaringan trem yang merupakan alat transportasi kota jarak dekat dengan harapan lebih efektif dan efisien untuk mengangkut penumpang.

Pada tahun 1869 dibuka jalur trem kuda yang dikelola oleh *Bataviasche Tramweg Maatschappij* (BTM) dan bergerak dari *Oud Batavia* sampai *Weltevreden*. Pada tahun 1881 muncul trem uap yang dikelola oleh *Nederland Indische Tramweg Maatschappij* (NITM) dengan rute yang *Oud Batavia-Meester Cornelis*. Pada tahun 1897 trem uap bersaing dengan trem listrik di bawah perusahaan *Batavia Elektrische Tramweg Maatschappij* (BETM) dengan rute berbeda dan menambah jalur trem yang ada di Batavia. Pada tahun 1930, perusahaan trem uap dan trem listrik kemudian bergabung dan menjadi *Batavia Verkeer Maatschappij* (BVM) (Alkatiri, 2010: 157). Dari apa yang sudah disampaikan kemudian penelitian ini akan memaparkan gambaran umum Batavia abad ke-19, latar belakang dibangun jaringan trem di Batavia, serta dampak sosial dan ekonomi yang ditimbulkan adanya trem di Batavia.

METODE PENELITIAN

Metode Penelitian sejarah merupakan metode yang digunakan untuk merekonstruksi suatu peristiwa masa lampau. Terdapat empat tahapan dalam metode sejarah, yang *pertama* yaitu heuristik. Heuristik adalah tahap mencari, menemukan, dan mengumpulkan sumber-sumber dengan berbagai cara dalam berbagai bentuk untuk dapat mengetahui segala peristiwa atau kejadian sejarah masa lampau yang relevan dengan penelitian (Laksono, 2018: 97). Sumber primer yang digunakan dalam penelitian ini diantaranya diperoleh dari koran *Java Bode*, *Bataviaasch Handelsblad*, dan *Bataviaasch Nieuwsblad*.

Kedua yaitu kritik sumber yang bertujuan untuk mencegah sejarawan melakukan kesalahan dalam melakukan penelitian sejarah dan untuk membedakan sumber sejarah asli atau palsu sehingga karya sejarah menjadi hasil proses ilmiah yang dapat dipertanggungjawabkan (Sjamsuddin, 2012: 103). Terdapat dua langkah kritik sumber yaitu kritik ekstern yang berguna untuk mengetahui keabsahan dan autentisitas sumber, dan kritik intern yang berguna untuk menilai kelayakan atau kredibilitas sumber yang biasanya mengacu pada kemampuan kebenaran peristiwa sejarah (Madjid dan Johan Wahyudhi, 2014: 223-224). *Ketiga* yaitu interpretasi merupakan penafsiran terhadap fakta sejarah setelah ditemukan setelah kita melakukan kritik sumber (Pranoto, 2010: 153). *Terakhir* yaitu historiografi merupakan cara penulisan, pemaparan, atau pelaporan hasil penelitian sejarah yang telah dilakukan (Abdurrahman, 1999: 67).

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Batavia Abad ke-19

Batavia merupakan sebuah kota perdagangan yang memiliki letak yang strategis serta mempunyai wilayah di bawah permukaan laut yang kontur tanahnya berupa rawa-rawa, hutan, dan semak belukar (Zaenudin, 2013: 16-17). Secara astronomis Batavia terletak pada 6° 12' LU – dan 106° 48' BT dengan luas 655,76 km² (Sedyawati dkk, 1987: 20). Batavia pada masa dahulu juga digunakan sebagai pusat administrasi pemerintahan dan pusat perekonomian karena posisinya yang berdekatan dengan penghasil pertanian dan perkebunan di daerah pedalaman (*hinterland*) seperti Depok, *Buitenzorg*, Bekasi, dan Banten yang menjadi daerah

penyuplai hasil bumi (Husin, 2016: 141).

Masyarakat asli yang mendiami Batavia yaitu masyarakat betawi. Etnik betawi merupakan suku bangsa di Indonesia yang penduduknya bertempat tinggal di Jakarta. Mereka adalah keturunan penduduk yang bermukim di Batavia sejak abad ke-17 (Attas dkk, 2019: 4). Etnik Betawi terbagi menjadi tiga, yaitu Betawi Kota, Betawi Pinggir, dan Betawi Udik.

Pada saat Batavia dikuasai oleh bangsa Barat, penguasa yang mendiami Batavia banyak memerlukan pendatang baru untuk membangun Batavia menjadi pusat perdagangan dan perekonomian. Pendatang baru tersebut dijadikan budak yang diimpor dari Benggala, Arakan, serta Malabar. Mayoritas pendatang baru di Batavia adalah orang Jawa dan dari luar Jawa seperti orang “Moor” (orang Muslim dari India Selatan), Melayu, Bali, Bugis, Ambon, dan Tionghoa (Castles, 2007: 7). Sensus penduduk yang dilakukan di wilayah Batavia pada tahun 1763 mencatat terdapat populasi penduduk Batavia berjumlah 27.068 orang + 5.000 orang di wilayah *Ommenlanden* yang ditotal menjadi 32.068 orang. Pada tahun 1848-1850 penduduk di Batavia kembali bertambah menjadi 64.798 orang, tahun 1865-1868 menjadi 405.149 orang (Indrajaya, 2021: 14).

Tabel 1
Gambaran Etnis di Jakarta Masa Kolonial

Golongan	Tahun		
	1673	1815	1893
Belanda dan Indo	2750	2028	9017
Cina (termasuk peranakan)	2747	11854	26569
Mardjiker	5362		
Arab		318	
Moors	6339	119	2842
Jawa (termasuk Sunda)		3331	
Sulawesi Selatan		4139	
Bali	981	7720	72241
Sumbawa		232	
Ambon dan Banda		82	
Melayu	611	3155	
Budak (Lainnya)	13278	14249	

Sumber: (Suswandari. 2017: 13-14).

Mayoritas mata pencaharian masyarakat asli Batavia bekerja di sektor pertanian dan perikanan. Hasil yang didapatkan dijual kepada pedagang dan diangkut dengan alat transportasi yang ditarik oleh tenaga hewan, karena pada waktu itu belum ada transportasi yang bisa digunakan untuk pengangkutan besar. Setelah masuknya pengaruh asing ke Batavia membuat perubahan signifikan pada bidang perekonomian kini tergantikan dengan sektor perkebunan karena banyak tanah partikelir yang digunakan untuk menanam hasil perkebunan seperti tebu, teh, kopi, dll (Hadzmi, 2017: 42-43).

B. Latar Belakang Pembangunan Jaringan Trem Batavia

Batavia merupakan pusat perdagangan internasional dan kota maritim untuk pedagang Asia yang memiliki pelabuhan penting dalam jaringan perdagangan antar Asia serta menghubungkan Samudra Hindia dengan Laut China Selatan. Batavia juga berperan sebagai pelabuhan bagi lalu lintas perkapalan antar pulau di Nusantara maupun pelayaran antar kota di Jawa (Niemeijer, 2012: 32). Setelah ditemukan kapal uap dan dibukanya Terusan Suez tahun 1867, waktu tempuh pelayaran kapal dari Eropa menuju Batavia semakin singkat membuat warga Barat khususnya Belanda yang berdatangan ke Batavia dengan membawa keluarganya (Shahab, 2004: 76). Batavia yang merupakan pusat perekonomian dan perdagangan juga membuat pendatang dari wilayah lain masuk ke wilayah Batavia untuk bekerja.

Batavia yang memiliki wilayah luas sepanjang 10-12 km dari utara dan selatan menyulitkan orang Eropa dan pendatang lain karena jarak antara tempat kerja dan tempat tinggal semakin jauh jika tidak ada sarana transportasi di Batavia (Blackburn, 2011: 69-70). Selain dibangun jalur kereta yang menghubungkan kota di luar Batavia, Pemerintah Hindia Belanda juga membangun jalur trem dalam kota yang memungkinkan orang untuk melakukan perjalanan jauh dengan waktu efisien (Basundoro dkk, 2015: 359-360). Trem merupakan kendaraan rel untuk angkutan perkotaan yang terdiri dari satu kereta atau lebih yang memiliki jalur trem yang berbaur dengan jalan raya (Widoyoko, 2010: 10). Trem digunakan ketika perjalanan lebih dekat dan hanya untuk mengangkut penumpang (Darini, dkk,

2014:-).

1. Trem Kuda Batavia

Pada tahun 1869, hadir trem kuda yang merupakan angkutan umum berupa kereta yang ditarik oleh empat ekor kuda atau lebih yang berjalan di atas rel dengan lebar 1.118 milimeter yang mampu mengangkut 40 orang atau lebih (Chaer, 2015: 131). Pembangunan jaringan Trem Kuda Batavia direncanakan tahun 1860 yang dicetuskan oleh J.Babus du Mares yang mendapatkan ide dari trem kuda di Amerika Serikat. Ia berpendapat bahwa kuda jawa merupakan hewan pejalan kaki yang baik dan dimanfaatkan sebagai alat transportasi yang efisien bisa menarik 2-3 gerbong dengan membawa 30-40 orang dengan kecepatan cukup (Java Bode, 1860: 9). Trem Kuda Batavia dikelola oleh BTM dengan rute dari Pasar Ikan-Harmoni-Meester Cornelis (*Bataviaasch Handelsblad*, 1869: 3). Daerah Kramat tepatnya di Gang Sekola, dibangun depo trem yang dikhususkan untuk menyimpan kuda-kuda yang akan menarik trem kuda (“Mengenang Trem Batavia yang Pernah Berjaya (Bagian 2)” diakses 11 November 2021). Di Depo Kramat, kuda tersebut diberi kandang-kandang dan diberikan pangan seperti jerami agar kuda tersebut tetap dalam kondisi baik. Kereta yang digunakan oleh BTM yaitu berasal dari pabrikan Bonneford di Perancis yang nantinya akan digunakan oleh BTM untuk membawa penumpang dan gerbong tersebut akan disimpan di Depo Kramat bersamaan dengan kudanya.

Tarif trem kuda ini cukup murah yaitu hanya 10 sen dan melintas setiap lima menit dari pukul lima pagi hingga pukul delapan malam. Uniknya dalam trem kuda tidak dilakukan pemisahan kelas, tetapi tarif yang diterapkan berbeda untuk bangsa Eropa dan pribumi. Walaupun tidak dilakukan pemisahan kelas, hal ini membuat berbaurnya berbagai macam etnis dalam trem kuda. Sebelumnya, trem kuda memiliki dua kelas yaitu kelas satu untuk golongan orang Eropa dan kelas dua untuk kelas pribumi, tetapi karena kuda yang tidak kuat menarik dua gerbong, maka kelas satu pun dihapus pada bulan Agustus 1869 dan trem kuda menggunakan satu kelas saja yaitu kelas dua (*Java Bode*, 21 April 1869: 3).

Trem kuda beroperasi selama hari kerja dan hari libur. Selama hari kerja, trem kuda kelas satu berjalan 18 kali sehari dan trem kelas dua berjalan 30 kali

sehari dan ditambah trem barang yang beroperasi setiap jam pagi mulai pukul 6.15 yang digunakan untuk mengangkut barang-barang masyarakat Batavia yang ingin berdagang. Ketika hari libur atau acara khusus seperti adanya konser musik atau festival, perusahaan trem kuda akan menambah jam ekstra sampai tengah malam agar mobilitas masyarakat Batavia tetap terjamin (“Trams in Batavia Deel 1: Paardentrans” diakses 27 Oktober 2021).

Trem kuda yang pada saat itu mengalami masa kejayaan kini lama kelamaan masa kejayaannya makin berkurang karena terdapat permasalahan seperti kuda yang suka buang air besar dan kecil sembarangan dan menimbulkan bau yang tidak sedap, banyak kuda yang mati akibat kelelahan, dan harga pangan kuda yang naik, serta perkembangan teknologi yang membuat trem kuda harus digantikan oleh trem uap.

2. Trem Uap Batavia

Trem uap mulai beroperasi di Batavia pada tanggal 18 September 1881. Trem uap dikelola oleh NITM untuk menggantikan trem kuda yang pengoperasiannya telah dihapus. Jalur rel NITM terletak di jalur kanan jalan serta memiliki lebar 1.118 milimeter dan memiliki rel kembar agar dua trem dari dua arah tidak saling menunggu yang bisa menyebabkan kemacetan (, 2017: 170). NITM memiliki kantor pusat dan depo di daerah Kramat tepatnya di sisi timur Jalan Kramat yang digunakan untuk menyimpan, merawat, dan mengisi bahan bakar trem uap.

Tabel 2
Jalur Trem Milik NITM

Petak Jalan	Jarak (KM)	Tanggal Pembukaan
Batavia-Harmoni	4	01 Juli 1883
Harmoni-Kramat	4	05 Agustus 1883
Kramat-MeesterCornelis	4	15 September 1884
Meester Cornelis- Kampung Melayu	1	28 Februari 1891

Sumber: (Sudjono, 2010: 7).

Lokomotif trem uap yang dibeli dengan harga f 8.800 dari pabrikan

Hohenzollern di Jerman dan berjenis “*Fireless Locomotive*” atau lokomotif tanpa api yang memanaskan ketel uap (Widoyoko, 2007: 11). Lokomotif tersebut diberi nama “Kesayangan Si Cebol” karena berukuran kecil dengan panjang kurang dari 5 meter dan memiliki 2 gandar berdiameter 380 x 400 milimeter yang diisi uap terkompresi secukupnya yaitu sekitar 4 m³, bertekanan maksimum 12 atm selama 20 menit di bagian *remise* untuk memberikan dorongan selama perjalanan (Raap, 2017: 170).

Trem uap melakukan pembagian kelas yaitu kelas satu terletak di bagian depan untuk penumpang Eropa yang memiliki kualitas lebih baik dengan tarif 25 sen, kelas dua terletak ditengah bertarif 20 sen khusus penumpang keturunan Timur Asing dan Arab, dan kelas tiga terletak di bagian akhir untuk masyarakat pribumi bertarif 15 sen. Selain itu, trem kuda juga menyediakan gerbong di bagian akhir yang disebut *Pikolanwagen* yang dioperasikan untuk angkutan barang pasar atau hewan ternak bagi pedagang (Widoyoko, 2007: 43).

Merespon situasi pada tanggal 14 Desember 1886 dilakukan rapat oleh NITM di Amsterdam, Belanda untuk mengembangkan layanan trem uap di Batavia khususnya bagi penduduk pribumi yang pada awalnya lebih banyak berjalan kaki karena ongkos mahal atau membawa banyak barang, hasil rapat tersebut yaitu:

1. Trem kelas tiga harus ditambahkan agar lebih banyak menampung penduduk pribumi
2. Jalur di sekitar Sawah Besar-GoenoengSahari-Kramat akan dibangun untuk memperbanyak jaringan trem uap
3. Sistem panggung diperkenalkan, yaitu sistem perjalanan singkat yang lebih murah dibandingkan perjalanan dari stasiun awal sampai stasiun akhir (*Bataviaasch Nieuwsblad*, 14 Januari 1887: 1).

Pada tahun 1887, realitas yang ada NITM melakukan peningkatan pelayanan dengan menambah jumlah armada yaitu 14 gerbong untuk pengangkutan buah (*pikolanwagen*), 17 lokomotif dengan tungku dan 12 gerbong trem dari Eropa. Peningkatan ini juga diikuti perubahan jadwal dengan mempercepat kedatangan trem yang awalnya 15 menit menjadi 10 menit, dan

menambah jadwal trem ketika diadakan pasar malam dan Perayaan Tjap-Go-meh (Tim Perpustakaan Kerajaan Belanda, 1921: 20). Ternyata respon dari masyarakat cukup baik sehingga pada perkembangannya NITM kembali membeli trem dari pabrikan *Werkspoor* berjenis Trailer AB/C sebanyak 42 buah untuk menampung penumpang berjumlah 42 orang (duduk) dan 53 orang (berdiri) (Sulaeman, 2017: 11). Lebih rinci terdapat berbagai ketentuan ketika menaiki trem uap NITM, yaitu:

1. Anak-anak dibawah usia dibawah 3 tahun tidak perlu membayar tiket
2. Penduduk Eropa duduk di bagian depan, sedangkan penduduk Timur Asing dan Pribumi di bagian belakang
3. Barang-barang berukuran kecil bisa dibawa ke dalam gerbong dan tidak dipungut biaya, sedangkan jika terdapat benda yang ukurannya besar tidak diperbolehkan di dalam gerbong
4. Anjing atau hewan lain bisa dimasukkan ke dalam gerbong jika hewan tersebut tidak mengganggu penumpang lain
5. Pembayaran dilakukan secara tunai dan kondektur wajib memberikan tiket kepada penumpang yang telah membayar, setelah turun dari trem, tiket tersebut dikembalikan kepada kondektur untuk dihancurkan
6. Penumpang tidak diperkenankan naik atau turun tidak pada tempatnya dan perusahaan NITM tidak bertanggung jawab ketika terjadi kerusakan atau kecelakaan (*Bataviaasch Handelsblad*, 30 Juni 1883: 3).

Pada perkembangannya, trem uap memiliki masalah yang dinilai terlalu bising sehingga mengganggu ketenangan masyarakat kota. Trem uap juga sering terlibat dalam kecelakaan antara pejalan kaki atau pengendara kendaraan bermotor, dan ketika musim hujan trem uap sering mogok karena cerobong asap yang terendam air serta trem uap yang mendingin. Terdapat kejadian unik yaitu adanya sabotase yang dilakukan oleh petugas pengisian uap di depo karena petugas tersebut tidak diberi rokok yang merupakan sogokan oleh masinis dan meluapkan kekesalannya dengan mengisi uap seadanya ke dalam mesin uap trem (Indrajaya, 2021: 87).

3. Trem Listrik Batavia

Trem listrik (*De Elektrische Tram*) merupakan transportasi umum praktis

dan bebas polusi menggunakan tenaga listrik yang terkenal di wilayah Eropa (Lubis, 2008: 131). Gagasan mengenai trem listrik di Batavia telah diusulkan sejak tahun 1886 yang dicetuskan oleh Van Zwieten (ahli listrik dari Belanda yang tinggal lama di Batavia) beliau yakin dengan kehadiran trem listrik akan menjadikan transportasi yang efisien.

Pada tanggal 10 April 1899, trem listrik diresmikan dengan rute Kebon Binatang-Harmoni yang dikelola oleh BETM. Peresmian trem listrik disambut gembira oleh masyarakat Batavia walaupun terdapat insiden adanya sabotase yang dilakukan oleh kusir sado dengan meletakkan batu besar di tengah rel sebagai tanda kekecewaan mereka karena adanya pesaing transportasi (*Bataviaasch Nieuwsblad*, 10 April 1899: 1).

BETM memiliki depo yang digunakan untuk menyimpan dan merawat trem listriknya yang terletak di daerah Cikini tepatnya di Jalan Kali Pasir (Sulaeman, 2017: 9-11). Trem listrik yang digunakan yaitu berasal dari pabrikan bernama *Dyle en Becalan* yang berasal dari Belgia yang dibuat tahun 1899 dan pada tahun 1912 dibuat oleh pabrikan Belanda *Beijnes* yang menggunakan jenis trem EMR C dan ABC yang menggunakan sistem listrik trolley.

Tabel 3
Jalur Trem Milik BETM

Petak Jalan	Jarak (KM)	Tanggal Pembukaan
Harmoni-Kebon Binatang Cikini	5	10 April 1899
Kebon Binatang Cikini- <i>Sipajersweg</i>	5	29 April 1900
<i>Sipajersweg–Amsterdamse Poort</i>	5	01 Juli 1900
Kali Besar Wetan- <i>Jakarta Poost</i>	1	15 Februari 1907
Menteng-Gambir-Harmoni	3	16 Oktober 1912
Gambir- <i>Vrijmetselaarsweg</i>	2	02 Januari 1913

Sumber: (Sudjono, 2010: 7).

Pasokan listrik yang digunakan untuk menggerakkan trem listrik berasal dari perusahaan listrik *Algemeene Nederlandsche Indische Electriciteit*

Maatschappij (ANIEM) yang pembangkitnya berada di daerah *Meester Cornelis* (Hadzmi, 2017: 64) Pembangkit listrik yang ada di Batavia menggunakan air sebagai penggerak generator listrik, karena air di Batavia cukup melimpah. Aliran listrik yang berasal dari ANIEM akan disalurkan melalui gardu induk dan tegangan listrik diturunkan menjadi 6.000 volt lalu diubah kembali menjadi 1.500 volt DC. Kereta dan trem listrik di Batavia menggunakan arus DC (arus searah) karena cocok untuk jaringan dalam kota yang memiliki tegangan listrik 600-1.500 volt. Aliran listrik tersebut akan berubah menjadi energi yang memutar motor listrik dan menggerakkan roda dan trem listrik (Setiawan, 2021: 77-78).

Trem listrik juga menerapkan pemisahan kelas yaitu kelas satu untuk orang Belanda dengan tarif sebesar 15 sen, kelas dua untuk orang timur asing dengan tarif 10 sen, dan kelas tiga untuk orang pribumi dengan tarif 5 sen. Trem listrik pernah mengalami masalah banjir tahun 1918. Banjir tersebut membuat trem listrik tidak bisa beroperasi karena rel terendam air, yang membuat mogok dan rusak akibat banjir besar (Gunawan, 2010: 124).⁴⁹ Bahkan ketika musim hujan, sering terjadi masalah pada pembangkit listrik akibat konsleting yang terjadi dan membuat trem listrik menjadi tidak bisa digerakkan.

4. Penggabungan NITM dan BETM menjadi BVM

Batavia Verkeer Maatschappij (BVM) merupakan perusahaan gabungan dari perusahaan trem NITM dan BETM yang sudah direncanakan pada tahun 1924 dan tahun 1928 sudah melakukan negosiasi antara BETM dan NITM. Usulan merger kedua perusahaan trem tersebut dicetuskan oleh *Burgermeester* Batavia pada saat itu yaitu Ir. Voorneman. Alasan dilakukan penggabungan yaitu karena adanya perselisihan antara NITM dan BETM yang membuat harga tiket menjadi tinggi.

Melalui sebuah pengamatan Ir. Voorneman berpendapat bahwa merger perusahaan BETM dan NITM memiliki dampak yang sangat besar dan dinilai akan sangat menguntungkan (Hadzmi, 2017: 67).⁵⁰ Negosiasi antara NITM dan BETM sudah dimulai pada tahun 1928. Sehingga pada bulan Agustus 1929 kedua pihak sepakat untuk melakukan merger perusahaan dengan melakukan persetujuan dari pemegang saham dan pemegang obligasi antara NITM dan BETM serta

pemanggilan perwakilan NITM dan BETM tanggal 23 April 1930 untuk membuat akta pendirian BVM di Batavia (ANRI, *Algemene Secretarie Seri Grote Bundel Ter Zijde Gelegde Agenda 1891-1942*, No. 9740. *De Reorganisatie van de N. V. Bataviasche Verkeers Maatschappij 1928-1938*).⁵¹

C. Dampak Adanya Trem di Batavia

1. Dampak Sosial

a. Berkembangnya Mobilitas Penduduk di Batavia

Perkembangan yang begitu pesat membuat masyarakat di sekitar Batavia berbondong-bondong memasuki ke wilayah Batavia. Urbanisasi yang meningkat ke wilayah Batavia kemudian membuat masyarakat menjadi heterogen dan harus memikirkan kebutuhan penduduk seperti infrastruktur perkotaan yang terdiri dari jalan drainase, pembangkit listrik, dan air, kebutuhan transportasi, fasilitas ekonomi seperti pasar, bank, hotel, dll, serta fasilitas sosial seperti sekolah, rumah sakit, dll (Adisasmita, 2015: 153).

Transportasi di kota besar Hindia Belanda seperti Batavia sangat diperlukan karena transportasi merupakan alat yang digunakan untuk menghubungkan berbagai tempat dan menggerakkan manusia serta barang dari satu tempat ke tempat lain (Gunardo, 2014: 53). Kemajuan transportasi membawa dampak sosial yaitu peningkatan mobilitas penduduk, makin tinggi mobilitas penduduk berarti makin cepat pergerakan manusia dan barang dan membuat kota tersebut menjadi lebih produktif (Nasution, 2004: 14).

b. Berkembangnya Pelapisan Sosial Masyarakat Batavia

Stratifikasi sosial adalah sistem dimana adanya pembeda dalam masyarakat yang menimbulkan adanya kelas sosial yaitu kelas rendah, menengah, dan tinggi yang menimbulkan diskriminasi yaitu pola perilaku tidak adil terhadap kelompok lain (Aziz, 2011: 265). Pemerintah Hindia Belanda membagi ke dalam tiga golongan yaitu golongan Eropa yang termasuk dalam golongan terpelajar dan kaya, golongan Timur Asing sebagai pendatang yang status sosialnya hampir mirip dengan golongan Eropa tetapi hanya beda diras, dan Golongan Pribumi merupakan golongan terjajah, miskin, dan tidak terpelajar yang masuk ke dalam golongan paling bawah diantara golongan Eropa atau Timur Asing.

Kebijakan pelapisan sosial ini diterapkan di seluruh bidang tak terkecuali di bidang transportasi. Dalam transportasi trem, terdapat pembagian kelas yaitu kelas 1 untuk orang Eropa dengan kualitas yang bagus dengan harga yang relatif mahal, kelas 2 untuk orang Timur Asing dengan kualitas yang sedang dan harga yang relatif sedang, dan kelas 3 untuk golongan pribumi dengan kualitas yang buruk dengan harga yang relatif murah.

2. Dampak Ekonomi

a. Berkembangnya Kota Perdagangan di Batavia

Berkembangnya transportasi modern seperti trem berpengaruh terhadap pertumbuhan kota karena memiliki fasilitas seperti pasar, pabrik, kantor, dan pusat pemerintahan (Wardojo, 2018: 138). Kota pada umumnya mengandalkan kegiatan perdagangan dan jasa sebagai kegiatan utama (Tarigan, 2005: 123). Hal ini membuat kota yang menjadi pusat kegiatan pemerintahan dan perdagangan mengakibatkan jumlah penduduk makin banyak.

Trem menjadi pilihan pemerintah Hindia Belanda untuk mendukung dan memperlancar mobilitas penduduk dari satu tempat ke tempat lain agar roda perekonomian di Batavia tetap berjalan. Pemerintah Hindia Belanda membangun halte trem di wilayah yang menjadi pusat perekonomian yang terdapat banyak pasar di wilayah Batavia seperti Tanjung Priok, Pasar Ikan, Glodok, Tanah Abang, Senen, Kramat, dan *Meester Cornelis*. Hal ini membuat pedagang dan masyarakat memperoleh keuntungan ketika pergi dan pulang ke pasar.

b. Terbukanya Lapangan Usaha Baru

Pembangunan jaringan trem di Batavia menimbulkan dampak ekonomi yaitu adanya lapangan kerja. Adanya halte pemberhentian trem di Batavia dimanfaatkan oleh masyarakat sekitar untuk melakukan kegiatan ekonomi seperti membuka warung kopi. Halte pemberhentian trem juga dimanfaatkan oleh penduduk sekitar untuk melakukan aktivitas berjualan di halte atau di gerbong trem seperti berjualan asongan, berjualan pernak-pernik, dll (Audyta Martin, 2010: 147).

Trem Batavia juga membuat tenaga kerja khususnya kuli bangunan bisa mendapatkan pekerjaan untuk membangun sarana dan prasarana trem seperti halte atau stasiun. Kuli angkut barang yang berasal dari masyarakat sekitar stasiun atau

halte mendapatkan pekerjaan unuk mengangkut barang penumpang yang dari dalam trem menuju luar trem dan mendapatkan upah (Darini dkk, 2014: 31). Kuli tersebut biasanya mendapatkan upah sebesar f 0.25-0.40 untuk kuli pribumi, dan f 0.20-1 untuk kuli Cina, serta f 0.75 untuk mandor (Ramadhan, 2017: 13).

KESIMPULAN

Batavia merupakan salah satu daerah di Nusantara yang memiliki letak strategis sehingga wilayah ini dijadikan sebagai pusat kegiatan pemerintah dan perdagangan. Hal ini yang kemudian membuat Batavia banyak didatangi pendatang dari luar daerah. Perpindahan ini tidak lepas dari keberadaan transportasi khususnya trem. Transportasi trem yang dimaksud merupakan kendaraan rel dengan lebar sepur 1.118 mm untuk angkutan perkotaan terdiri dari satu kereta atau lebih yang memiliki jalur berbaur dengan jalan raya. Trem yang ada di Batavia yaitu trem kuda, trem uap, dan trem listrik. Lebih tepatnya pada tahun 1930, perusahaan trem uap dan trem listrik yang dimaksud mulai digabungkan menjadi BVM karena dinilai menguntungkan. Peralihan berkat transportasi trem dengan kemampuannya dalam mengangkut barang atau penumpang dari satu tempat ke tempat lain dianggap sangat efektif dan efisien dengan harapan roda perekonomian akan terus berkembang.

Dampak sosial keberadaan trem yaitu memperlancar mobilitas penduduk di Batavia, dengan catatan terdapat pembagian kelas gerbong penumpang membuat semakin nampak pelapisan sosial masyarakat. Sementara dampak ekonomi yang dirasakan seperti berkembangnya perdagangan di Batavia karena munculnya pasar di wilayah yang dilintasi oleh trem. Lebih lanjut juga di ikuti kemunculan seperti warung kopi dan penjual asongan di sekitar halte pemberhentian. Bahkan masyarakat pribumi memiliki kesempatan untuk menjadi kuli angkut barang untuk membawa barang bawaan penumpang.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip dan Terbitan Resmi

ANRI, *Algemene Secretarie Seri Grote Bundel Ter Zijde Gelegde Agenda 1891-1942*, No. 9740. *De Reorganisatie van de N. V. Bataviasche Verkeers*

Maatschappij 1928-1938.

Bataviaasch Handelsblad, 12 Juli 1869.

Bataviaasch Handelsblad, 30 Juni 1883 Koran *Bataviaasch Handelsblad*, 21 Februari 1891.

Bataviaasch Nieuwsblad, 14 Januari 1887.

Bataviaasch Nieuwsblad, 10 April 1899.

Java Bode, 15 Desember 1860.

Java Bode, 21 April 1869.

Buku

Abdurrahman, Dudung. 1999. *Metode Penelitian Sejarah*. Jakarta: Logos Wacana Ilmu.

Adisasmita, Rahardjo. 2015. *Analisis Kebutuhan Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Alkatiri, Zeffry. 2010. *Pasar Gambir, Komik Cina, dan Es Shanghai: Sisi Melik Jakarta 1970-an*. Jakarta: Masup Jakarta.

Attas, Siti Gromo dkk. 2019. *Karakteristik Bahasa dan Budaya Betawi di Perkampungan Setu Babakan*. Yogyakarta: Deepublish.

Basundoro, Purnawan dkk. 2015. *Kota Lama Kota Baru: Sejarah Kota-Kota di Indonesia Sebelum dan Sesudah Kemerdekaan*. Yogyakarta: Ombak.

Blackburn, Susan. 2011. *Jakarta: Sejarah 400 Tahun*. Jakarta: Masup Jakarta.

Castles, Lance. 2007. *Profil Etnik Jakarta*. Depok: Masup Jakarta.

Chaer, Abdul. 2015. *Betawi Tempo Doeloe: Menelusuri Sejarah Kebudayaan Betawi*. Depok: Masup Jakarta.

Djaja, Wahyudi. 2012. *Sejarah Eropa: Dari Eropa Kuno Hingga Eropa Modern*. Yogyakarta: Ombak.

Gunardo. 2014. *Geografi Transportasi*. Yogyakarta: Ombak.

Gunawan, Restu. 2010. *Gagalnya Sistem Kanal: Pengendalian Banjir Jakarta dari Masa ke Masa*. Jakarta: Kompas.

- Hartono dan Amicun Aziz. 2011. *MKDU: Ilmu Sosial Dasar*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Indrajaya, Dimas Wahyu. 2021. *Trem di Jakarta 1869- 1962: Moda Darat Favorit Warga Ibukota Tempo Dulu*. Jakarta: Kompas.
- Kartodirdjo, Sartono. 2014. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru:1500-1900 Dari Emporium Sampai Imperium Jilid 1*. Yogyakarta: Ombak.
- _____. 2015. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru: Sejarah Pergerakan Nasional Jilid 2*. Yogyakarta: Ombak.
- Laksono, Anton Dwi. 2018. *Apa Itu Sejarah: Pengertian, Ruang Lingkup, Metode dan Penelitian*. Pontianak: Derwati Press.
- Lubis, Firman. 2008. *Jakarta 1950-an: Kenangan Sepanjang Remaja*. Jakarta: Masup Jakarta.
- Madjid, Dien dan Johan Wahyudhi. 2014. *Ilmu Sejarah Sebuah Pengantar*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Nasution. 2004. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Niemeijer, Hendrik. 2012. *Batavia: Masyarakat Kolonial Abad XVII*. Jakarta: Masup Jakarta.
- Pranoto, Suhartono. 2010. *Jawa Bandit-Bandit Pedesaan: Studi Historis 1850-1942*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Raap, Oliver Johannes. 2017. *Sepoer Oeap di Djawa Tempo Doeloe*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- Sani, Zulfiar. 2010. *Transportasi (Suatu Pengantar)*. Jakarta: Universitas Indonesia.
- Sedyawati, Edi dkk. 1987. *Sejarah Kota Jakarta 1950- 1980*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Setiawan, Kartum. 2021. *Kereta Api di Jakarta dari Zaman Belanda hingga Reformasi*. Jakarta: Kompas.
- Shahab, Alwi. 2004. *Saudagar Baghdad dari Betawi*. Jakarta: Republika.
- Sudjono. 2010. "Jalan Baja Si Ular Besi Se-Jawa". *dalam Majalah Kereta Api*. Edisi 52, November 2010.

- Sulaeman, Andriansyah Yasin. 2017. *Trem Batavia: Mutiara Transportasi Jakarta yang Dilupakan*. Breda: Breda University.
- Suswandari 2017. *Kearifan Lokal Etnik Betawi (Mapping Sosio-Kultural Masyarakat Asli Jakarta)*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Tarigan, Robinson. 2005. *Perencanaan Pembangunan Wilayah*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Taylor, Jean Gelman. 2009. *Kehidupan Sosial di Batavia: Orang Eropa dan Eurasia di Hindia Timur*. Jakarta: Masup Jakarta.
- Tim Arsip Nasional Republik Indonesia. 2017. *Naskah Sumber Arsip Moda Transportasi Tradisional*. Jakarta: Arsip Nasional Republik Indonesia.
- Tim Perpustakaan Kerajaan Belanda. 1921. *Nederlandsch-Indische Tramweg Maatschappij*. Batavia: Perpustakaan Kerajaan Belanda.
- Wardojo, Waskito Widi. 2018. *Sejarah Kereta Api Kota Solo 1864-1930*. Kendi: Temanggung.
- Widoyoko. 2010. *Tram Reborn: Mengenal Moda Transportasi Masa Depan*, Depok: PT Ilalang Sakti Komunikasi & Komunitas Sejarah Perkeretaapian Indonesia.
- Zaenuddin. 2013. *Banjir Jakarta: Dari Zaman Jenderal JP Coen (1621) Sampai Gubernur Jokowi (2013)*. Jakarta: PT Zaytuna Ufuk Abadi,.

Skripsi dan Thesis

- Hadzmi, Mohamad Syauqi. 2017. "Transportasi Trem di Batavia 1942-1962". *Skripsi*, Jakarta: Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah.
- Martin, Auditya. 2010. "Transportasi Kereta Api Dalam Pembangunan Kota Solo Tahun 1900- 1940". *Skripsi*. Surakarta: Universitas Sebelas Maret.
- Ramadhan, Andika Putra. 2017. "Pengaruh Jalur Kereta Api *Batavia-Buitenzorg* Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat *Batavia* Tahun 1871-1913". *Ringkasan Thesis*. Yogyakarta: Universitas Negeri Yogyakarta.

Jurnal

- Darini, Ririn dkk. 2014. "Pengaruh Sosial Ekonomi Transportasi Kereta Api di Jawa Tengah dan Yogyakarta Tahun 1864-1930". *Laporan Penelitian*. Yogyakarta: Universitas Negeri Yogyakarta.
- Husin, Huddy. 2016. "Ujung Senja Pabrik-Pabrik Gula di Batavia Awal Abad Ke-18", dalam *Sosio-E- Konis*, Vol. 8, No. 2.

Majalah

Widoyoko, “Trem Jakarta: Icon Transportasi Modern Tempo Dulu”, *Majalah Kereta Api*, Edisi 17, Desember 2007.

Internet

“Mengenang Trem Batavia yang Pernah Berjaya (Bagian 2)”
https://www.informasikereta.com/2019/12/mengenang-trem-batavia-yang-pernah_10.html, diakses 11 November 2021.

“*Trams in Batavia Deel 1: Paardentrams*”
<https://indearchipel.com/2017/05/15/trams-batavia-1-paardentrams/>,
diakses 27 Oktober 2021.