

TREM OJS DI KOTA SURABAYA TAHUN 1889 – 1930-AN

Andrik Sulistyawan¹⁾

La Ode Rabani²⁾

Abstract

This article explores the operationalization of OJS's tram and its impacts in Surabaya between 1889 and 1930's. As a part of urban history studies, this article is using the history's methods, which are heuristic, historical criticism, interpretation, and historiography. I made use primary and secondary sources in this article. The primary sources which I used to are the OJS's archives and newspapers, while for the secondary are G.H. von Faber's books. OJS began to operate their tram in Surabaya on 1889. By that time they operated the steam tram (stoom tram), afterwards they also became to operate the more modern tram, electric tram (electrische tram) in 1923. However, the operationalization those two trams at the same time have caused one important impact, which is traffic accidents.

Keywords: Surabaya, tram, transportation.

Abstrak

Artikel ini membahas operasionalisasi trem OJS di Surabaya antara tahun 1889 sampai dengan tahun 1930-an, beserta dengan dampak-dampak yang ditimbulkan. Sebagai bagian dari studi sejarah perkotaan, artikel ini menggunakan metode-metode sejarah yang terdiri dari pengumpulan data, kritik sumber, penafsiran, dan penulisan sejarah. Saya menggunakan sumber primer dan sumber sekunder dalam artikel ini. Sumber primer yang saya gunakan adalah arsip-arsip OJS dan koran, sementara untuk sumber sekundernya adalah buku-buku karya G.H. von Faber. OJS mulai mengoperasikan trem mereka di Surabaya pada tahun 1889. Pada saat itu, mereka mengoperasikan trem uap (stoom tram), setelah itu mereka juga mengoperasikan trem yang lebih modern, trem listrik (electrische tram) yang dioperasikan pada tahun 1923. Bagaimanapun, operasionalisasi kedua jenis trem itu pada waktu yang bersamaan telah menyebabkan satu dampak penting, yakni kecelakaan lalu lintas.

Kata kunci: Surabaya, trem, transportasi.

Pendahuluan

Dalam kehidupan masyarakat kota, keberadaan transportasi sangatlah mutlak dibutuhkan. Lebih dari sekedar untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia, transportasi juga membantu tercapainya alokasi sumber daya ekonomi secara optimal. Artinya, transportasi dapat menekan kesenjangan antar daerah,

kegiatan produksi dan distribusi barang dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien, serta pendapatan per kapita masyarakat meningkat (Adisasmita, 2010: 1).

Di Surabaya, transportasi berevolusi dari waktu ke waktu mengikuti arah perkembangan zaman. Pada awalnya alat transportasi tradisional mendominasi

¹⁾ Mahasiswa Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Airlangga email: andrik_sulistyawan@yahoo.com

²⁾ Departemen Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Airlangga Surabaya

di ruas-ruas jalan kota ini. *Dokar* dan *sado* adalah contoh dari alat transportasi tradisional yang dimaksudkan. Keduanya muncul di tahun 1874 sebagai moda transportasi massal warga kota Surabaya (Khusyairi, 2010: 3).

Sungguh pun demikian, satu moda transportasi yang mengalami modernisasi secara masif di Surabaya adalah trem. Trem telah mengalami proses modernisasi dari trem kuda ke trem uap, dan trem listrik. Trem kuda muncul sebagai generasi pertama dari trem pada tahun 1859 (Khusyairi, 2010: 6).³⁾ Walaupun tidak dioperasikan sebagai moda transportasi umum (Khusyairi, 2010: 13), kemunculan trem kuda sendiri telah memelopori pemanfaatan trem secara besar-besaran sebagai alat transportasi kota di kemudian hari (Faber, 1931: 203).⁴⁾ Hal ini terlihat dari upaya perusahaan Belanda bernama *N.V. Oost Java Stoomtram Maatschappij* (OJS) yang memodernisasi trem kuda menjadi trem uap untuk kemudian digunakan sebagai moda transportasi umum (Oost Java Stoomtram Maatschappij, 1917: 1). Pada tanggal 2 Februari 1889, OJS telah berhasil mengoperasikan trem uap dengan rute Mojokerto menuju Ngoro (Faber, 1931: 204). Tidak cukup sampai di situ, OJS lantas mengoperasikan trem listrik sebagai trem paling modern. Trem ini digunakan sebagai angkutan kota Surabaya, dimana jalurnya membelah dari

Pelabuhan Tanjung Perak di Utara menuju Wonokromo di Selatan, serta dari Sawahan yang ada di Barat menuju Stasiun Gubeng di Timur. Operasionalisasi trem listrik tersebut tidak serta merta menghapus pengoperasian trem uap, sehingga kedua jenis trem dapat dioperasikan secara bersamaan oleh OJS, dimana trem listrik dioperasikan di dalam kota dan trem uap di luar kota.

Dalam kaitannya dengan studi sejarah kota, tulisan ini bertujuan untuk merekonstruksi kembali bagaimana operasionalisasi trem oleh OJS yang sempat menghiasi jalanan kota Surabaya. Tidak hanya sampai disitu, penulis juga memperluas tulisannya dengan menganalisis beberapa dampak yang ditimbulkan akibat dari operasionalisasi trem OJS sejak tahun 1889 sampai dengan tahun 1930-an.

Dengan mempelajari sejarah sistem operasionalisasi trem OJS beserta dengan dampak yang ditimbulkan, diharapkan ada manfaat yang dapat diambil. Satu manfaat tersebut terutama sekali adalah tentang pemanfaatan dan pengelolaan moda transportasi massal di kota Surabaya untuk jangka waktu sekarang maupun di masa depan. Di beberapa negara maju, transportasi umum menjadi elemen penting bagi kehidupan warga kotanya. Oleh karena transportasi umum merupakan alternatif jitu sebagai pengurai kemacetan lalu lintas, serta memiliki andil

³⁾ Lebih jauh, trem kuda sendiri digunakan untuk mengangkut para pekerja kasar (kuli) dari daerah perkotaan menuju area pelabuhan.

⁴⁾ Pihak pertama yang mengoperasikan trem uap adalah Van Rinsum dan Slaiter. Sayangnya, operasionalisasi trem uap yang dijalankan oleh mereka itu tidak menguntungkan. Di sisi lain mereka juga tidak memiliki modal yang cukup kuat untuk dapat mengoperasikan trem uap secara berkesinambungan.

yang besar dalam mengurangi polusi udara.

Untuk dapat mengetahui latar belakang dari operasionalisasi dan modernisasi transportasi di area perkotaan, kita dapat mengambil teori yang dikemukakan oleh Aminuddin Kasdi dan Kuntowijoyo. Kedua sejarawan itu secara garis besar mengatakan bahwa pengadaan transportasi di area perkotaan, terlebih lagi disertai dengan proses modernisasinya tidak terlepas dengan adanya transformasi yang dialami oleh daerah perkotaan itu sendiri. Secara ringkas dapat diartikan bahwa kemajuan teknologi transportasi menjadi salah satu faktor dari perubahan ekologi kota, atau juga sebaliknya (Kuntowijoyo, 2003: 65).⁵⁾

Jika dikaitkan dengan pendapat Howard Dick mengenai operasionalisasi dan modernisasi trem di Surabaya, teori di atas menjadi relevan. Howard Dick menyatakan bahwa salah satu faktor yang melatarbelakangi modernisasi trem uap ke trem listrik di Surabaya adalah masalah sub-urbanisasi. Sub-urbanisasi sendiri adalah proses berpindahnya penduduk ke pinggiran kota (Gunawan, 2010: 65). Di Surabaya, proses sub-urbanisasi ditandai dengan terbentuknya dua pusat kota yang terdiri dari Kota Atas (*Beneden Stad*) yang berpusat di sekitar Simpang dan Kota Bawah (*Boven Stad*) yang berpusat di kawasan Jembatan Merah pada abad ke-XIX. Apalagi memasuki abad ke-XX, Surabaya secara berangsur-angsur mulai menjelma menjadi sebuah kota modern.

Dalam kaitannya dengan dunia transportasi, sub-urbanisasi menuntut

adanya pengembangan pada sistem alat transportasi umum yang ada. Oleh karena sub-urbanisasi telah mendorong sebuah mobilisasi yang kian pesat pada masyarakat kota Surabaya. Masyarakat kota Surabaya bergerak dari *Benedenstad* (Kota Bawah) menuju *Bovenstad* (Kota Atas) dan juga sebaliknya. Sebagai alat transportasi yang ada di Surabaya, trem uap menurut Howard Dick sebenarnya lebih ditujukan sebagai angkutan perdagangan yang menghubungkan antara daerah penyeberangan di Ujung dengan daerah pedalaman (*hinterland*) di Sepanjang (Dick, 2000: 348). Adanya antusiasme yang tinggi dari warga kota Surabaya untuk menggunakan trem sebagai moda transportasi kota juga tidak dapat dilayani oleh trem uap secara maksimal. Trem uap hanya dioperasikan pada sebuah jalur lintasan rel tunggal (*enkelspoor*), yang mana hal semacam ini tidak sebanding dengan laju mobilisasi penduduk kota yang semakin meningkat di tahun 1900. Adapun upaya yang dilakukan oleh OJS dengan cara menambahkan jumlah gerbong pada trem uap sebanyak 5, 6, dan bahkan sampai 8 gerbong justru menimbulkan permasalahan bagi masyarakat kota. Jumlah gerbong yang ditambahkan sedemikian banyaknya itu seringkali mengganggu lalu lintas kota dan masalah lainnya, seperti suara bising yang diakibatkan oleh trem uap yang sering berlalu lalang melintasi daerah permukiman penduduk (Faber, 1936: 275).

Tulisan ini sepenuhnya

⁵⁾ Lihat pula: Aminuddin Kasdi: Aminuddin Kasdi, *Transportasi di Surabaya Masa Hindia-Belanda Sampai Republik Jilid 2*, (Surabaya: Badan Arsip Provinsi Jawa Timur, 2008), hlm. 1.

menggunakan metode penulisan sejarah, yang terdiri dari pengumpulan sumber sejarah (*heuristik*), kritik sumber, penafsiran (*verifikasi*), dan penulisan (*historiografi*). Sumber sejarah yang berhasil dikumpulkan oleh penulis adalah sumber primer (*primary source*) dan sumber sekunder (*secondary source*). Sumber primer terdiri dari arsip laporan (*verslag*) milik OJS yang dikeluarkan setiap setahun sekali, serta surat kabar harian pada masa kolonial. Adapun sumber sekunder yang banyak digunakan oleh penulis adalah buku berjudul *Oud Soerabaia: de Geschiedenis van Indie's, eerste koopstad van de oudste tijden tot de instelling van den Gementeraad 1906* dan *Nieuw Soerabaia: de Geschiedenis van Indie's voornamste koopstad in de eerste kwarteeuw sedert hare instelling 1906-1931*, karya G.H. von Faber. Selain kedua buku itu, penulis juga banyak mengutip skripsi milik Johny Alfian Khusyairi yang berjudul *Road Traffic of Surabaya in 1920's*.

Setelah berhasil mengumpulkan beberapa sumber sejarah tersebut, penulis mulai melakukan langkah selanjutnya, yakni kritik sumber. Proses ini memakan waktu yang cukup lama. Hal ini dikarenakan penulis diharuskan untuk mengoreksi kebenaran isi dan fakta yang disajikan oleh sumber-sumber sejarah yang berhasil dikumpulkan. Berturut-turut setelah itu, penulis melakukan proses interpretasi dan historiografi. Dalam proses interpretasi, penulis menafsirkan bagaimana sejarah pengoperasian trem oleh OJS di Surabaya dari tahun 1889 sampai dengan tahun 1930-an berdasarkan sumber sejarah yang mana telah mengalami proses kritik

sumber sebelumnya. Untuk menutup rangkaian proses penelitian itu, penulis menjabarkan seluruh hasil penelitian ke dalam bentuk historiografi.

Operasionalisasi Trem OJS Tahun 1889-1930-an

“Kita lihat banyak titik persimpangan yang harus dilaluinya di jalan raya. Jika kereta lewat, banyak kendaraan yang harus berhenti menunggu kereta itu berlalu. Ini bisa menimbulkan kemacetan lalu lintas.”

Kalimat di atas adalah kutipan dari pernyataan Kahumas Kodya Surabaya Moch. Farid, S.H. yang diliput oleh surat kabar *Memorandum* pada tanggal 27 Januari 1983, ketika dimintai pendapatnya mengenai pengoperasionalan kembali trem uap di Surabaya. Apa yang diutarakan oleh Farid itu berbanding terbalik dengan sikap Kahumas PJKA Eksploitasi Timur Soedarman yang setuju apabila trem uap kembali dioperasikan. Pada saat itu memang muncul sebuah gagasan dari beberapa kalangan untuk menghidupkan kembali trem sebagai angkutan kota sehubungan dengan adanya upaya untuk mengurangi tingkat kesemrawuan dan kemacetan lalu lintas. Moda transportasi umum, khususnya trem dinilai sanggup untuk mereduksi tingkat kemacetan lalu lintas dengan pemikiran bahwa trem uap dapat mengangkut penumpang dalam jumlah besar sekali jalan, dan hemat bahan bakar (Memorandum, 1983).

Pemanfaatan trem sebagai angkutan kota sebenarnya bukanlah hal baru bagi kota Surabaya. Pada tahun 1889, sebuah perusahaan swasta Belanda bernama *N.V.*

Oost Java Stoomtram Maatschappij (OJS) telah mengoperasikan trem uap yang menghubungkan Ujung di bagian Utara kota Surabaya menuju Benteng Prins Hendrik (Faber, 1931: 204). Menyusul kemudian adalah beberapa jalur sekaligus, yaitu Jalur II (*Lijn II*) Benteng Prins Hendrik – Stasiun *Staatspoorwegen* (S.S.), Jalur III (*Lijn III*) Stasiun S.S. – *Telefoonhuisje* [sic.], Jalur IV (*Lijn IV*) *Telefoonhuisje* – Stasiun Grudo, Jalur V (*Lijn V*) Stasiun Grudo – Wonokromo, dan Jalur VI (*Lijn VI*) Wonokromo – Sepanjang. Jalur-jalur yang terakhir disebutkan ini dibuka secara hampir bersamaan pada tahun 1890 (Faber, 1931: 204).

OJS menyediakan tiga kelas bagi para penumpang armada trem uapnya. Masing-masing kelas trem uap OJS terdiri dari Kelas I (*Eerste Klasse*), Kelas II (*Tweede Klasse*), dan Kelas III (*Inlander Klasse*). Sementara pada trem listrik, hanya disediakan Kelas I dan Kelas II saja. Gerbong Kelas I trem uap berada tepat di belakang lokomotif. Umumnya Kelas I ini banyak di dominasi oleh penduduk Eropa. Sementara itu, gerbong Kelas II berada di belakang Kelas I. Gerbong Kelas II banyak di isi oleh penduduk Eropa berpenghasilan rendah, pribumi berpenghasilan tinggi, serta penduduk etnis Timur Asing dan Cina. Adapun gerbong yang berada di urutan paling belakang adalah gerbong Kelas III. Yang menarik dari Kelas III adalah adanya suatu kenyataan bahwa sebenarnya gerbong pada Kelas III sendiri merupakan gerbong yang diperuntukkan bagi pengangkutan barang-barang bawaan (*Eerste Soerabaia Kinematografisch*, 2004). Meskipun demikian, fakta

menunjukkan bahwa dari ketiga kelas yang ada, kelas yang selalu terisi penuh oleh penumpang adalah gerbong pada Kelas III.

Laporan resmi OJS tahun 1917 menunjukkan bahwa ada sekitar 10.516.618 orang penumpang pada Kelas III. Pengangkutan tersebut berhasil menghasilkan pendapatan kotor (*bruto opbrengsten*) sebesar ± f 498.012,86. Tentu saja ini sangat kontras dengan jumlah penumpang pada Kelas I dan Kelas II yang jika digabungkan hanya berjumlah sekitar 1.040.661 orang penumpang saja (*Oost Java Stoomtram Maatschappij*, 1918: lampiran No. 9). Di samping jumlahnya yang memang lebih sedikit ketimbang penduduk pribumi, membludaknya penumpang pribumi pada angkutan trem juga disebabkan lantaran kebiasaan masyarakat Eropa yang hanya memanfaatkan trem sebagai transportasi menuju sekolah ataupun kantor (Dick, 2000: 349).

Memasuki abad ke-XX, OJS memiliki sebuah ide untuk dapat mengoperasikan trem yang lebih modern yang disebut dengan trem listrik. Ide ini mereka limpahkan kepada Gubernur Jenderal lewat surat permohonan pada tanggal 31 Desember 1910 (Faber, 1931: 206). Ada banyak faktor yang melatarbelakangi operasionalisasi trem listrik di Surabaya. Faktor pertama adalah adanya pengembangan Pelabuhan Tanjung Perak. Di sini trem listrik diproyeksikan untuk dapat terhubung secara langsung dari daerah perkotaan menuju daerah pelabuhan. (*Oost Java Stoomtram Maatschappij*, 1935: lampiran IX). Untuk keperluan tersebut, maka lintasan rel dari trem listrik dibangun di

dua jalan kembar yang disebut dengan Jalan Tanjung Perak Timur dan Jalan Tanjung Perak Barat (Novi Indrianita Sari, 2007: 64).

Faktor kedua adalah masalah sub-urbanisasi. Dalam pandangan Howard Dick, terbentuknya dua pusat kota yang terdiri dari Kota Atas (*Beneden Stad*) yang terpusat di sekitar Simpang dan Kota Bawah (*Boven Stad*) yang terpusat di kawasan Jembatan Merah, perlu diimbangi dengan ketersediaan alat transportasi yang lebih memadai, supaya mobilisasi penduduk menjadi lancar. Lebih jauh Howard Dick mengatakan bahwa trem uap tidak cocok lagi untuk dioperasikan sebagai alat transportasi di dalam kota. Tingginya tingkat animo dari masyarakat kota Surabaya dalam hal pemanfaatan layanan trem yang disertai dengan berkembangnya Surabaya sebagai kota modern pada tahun 1900, membuat laju mobilisasi penduduk kian meningkat. Munculnya pusat-pusat ekonomi baru yang tidak lagi terpusat di kawasan Jembatan Merah membuat arus mobilisasi itu kian terasa. Tentu saja hal ini tidak dapat dipenuhi hanya dengan mengandalkan pengangkutan trem uap. Trem uap hanya dioperasikan pada satu lintasan rel tunggal (*enkelspoor*), sehingga tingkat frekuensi operasionalnya sangatlah tinggi. Tingkat frekuensi operasionalisasi yang tinggi itu sebenarnya coba disiasati oleh OJS dengan menambah jumlah rangkaian gerbong trem uap sebanyak 5, 6, dan bahkan 8 gerbong. Harapannya agar trem uap dapat mengangkut penumpang dengan jumlah besar dalam sekali jalan. Namun, rupanya upaya dari OJS tersebut justru memunculkan masalah baru. Oleh

karena harus melintas di tengah kota, rangkaian gerbong trem uap yang sedemikian panjang itu memicu adanya kemacetan lalu lintas di jalan raya (Faber, 1931: 275).

Dampak Operasionalisasi Trem OJS

Bagaimanapun, operasionalisasi trem oleh OJS di Surabaya berdampak pada masalah pemanfaatan lahan kota. Untuk dapat membangun jaringan rel dan kelengkapan operasionalisasi trem, seperti stasiun, rumah dinas pegawai, dan depo trem, OJS terpaksa harus membeli lahan-lahan milik warga kota. Pada awalnya negosiasi pembelian lahan oleh OJS tidak berlangsung mulus, karena masyarakat sendiri mematok harga yang cukup tinggi bagi lahan miliknya (Dick, 2000: 346). Namun, rupanya kendala itu dapat diatasi oleh OJS. Secara bertahap mereka mampu mendapatkan lahan-lahan guna kepentingan pembangunan lintasan trem mereka. Bahkan, menurut catatan Howard Dick, OJS berhasil memperoleh lahan yang luasnya mencapai ± 336 Hektar, yang membentang dari tepi kota di *Tamarindelaan* (Pandegiling) hingga tepi sungai yang ada di seberang pasar Wonokromo di tahun 1912 (Dick, 2000: 346).

Lebih jauh, dampak yang ditimbulkan dari operasionalisasi trem OJS tidak hanya masalah pemanfaatan lahan kota semata. Dampak lainnya adalah masalah kecelakaan lalu lintas. Pengoperasian trem listrik sebagai angkutan kota oleh OJS tidak serta merta menghapus pengoperasian trem uap. Bahkan dua jenis trem tersebut dioperasikan oleh OJS di waktu yang bersamaan. Trem listrik dioperasikan

sebagai moda transportasi massal dalam kota, dan trem uap sebagai moda transportasi massal yang menghubungkan Surabaya dengan daerah-daerah pedalamannya, yaitu Sepanjang dan Krian. Apa yang dilakukan oleh OJS itu memang cukup positif. Dalam artian semakin menambah ragam moda transportasi publik di kota Surabaya. Namun, perlu diperhatikan bahwa pengoperasian kedua jenis trem di waktu yang bersamaan turut pula menambah keruwetan lalu lintas akibat dari semakin banyaknya moda transportasi yang beroperasi di jalan raya kota, dimana hal tersebut pada akhirnya berujung dengan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Tidak mengherankan apabila dari tahun 1928 sampai dengan tahun 1930, trem menduduki peringkat kelima sebagai kendaraan yang paling sering terlibat dalam kecelakaan lalu lintas, dengan total kecelakaan mencapai 494 kali (Khusyairi, 2010:21).

Kecelakaan trem juga dilaporkan dalam laporan OJS, seperti misalnya kecelakaan yang terjadi di Ngasem pada tanggal 12 Maret 1916. Pada saat itu terjadi tabrakan trem yang mengakibatkan tewasnya dua orang pribumi. Kecelakaan itu sendiri dilaporkan dalam laporan OJS tahun 1916 (*Oost Java Stoomtram Maatschappij*, 1917: 12). Meskipun demikian, topik kecelakaan tidak dilaporkan secara menyeluruh oleh OJS. Topik seperti ini banyak diberitakan oleh surat kabar harian yang memberitakan berita tentang kecelakaan trem secara aktual dan berkala.

Hal ini menandakan bahwa kecelakaan lalu lintas, khususnya kecelakaan trem merupakan sebuah

insiden yang cukup menyedot perhatian publik. Dalam rentang waktu antara tahun 1900-an awal sampai dengan tahun 1930-an, beberapa artikel mengenai kecelakaan lalu lintas trem di Surabaya yang saya dapatkan antara lain, artikel *De Sumatra post* tanggal 19 April 1915 yang memberitakan tentang sebuah mobil yang ditabrak oleh trem uap, artikel *Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië* tanggal 14 Juli 1916 yang memberitakan mengenai seorang penduduk pribumi yang terlindas trem uap, artikel *Rotterdamsch nieuwsblad* tanggal 8 Februari 1924 yang memberitakan tabrakan antara trem listrik OJS dengan truk pengangkut besi, dan masih banyak lagi artikel-artikel lainnya.

Dari sekian banyak artikel surat kabar tentang kecelakaan trem di Surabaya, salah satu kecelakaan yang mendapatkan porsi pemberitaan cukup besar adalah kecelakaan yang menewaskan seorang pegawai administrator Pabrik Gula Karang Suwung Cirebon yang bernama Oelmeijer pada bulan September 1926. Hal ini dapat dimaklumi, mengingat kedudukan Oelmeijer sendiri tergolong ke dalam jabatan tinggi dalam strata masyarakat kolonial pada saat itu. Berita tentang tewasnya Oelmeijer diberitakan oleh tiga surat kabar sekaligus, masing-masing oleh *Algemeen Handelsblad* pada tanggal 1 September 1926, *Tilburgsche courant* pada tanggal 2 September 1926, dan *Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië* pada tanggal 3 September 1926. Surat kabar yang disebutkan terakhir bahkan memberitakan insiden kecelakaan lalu lintas Oelmeijer secara panjang lebar. Berikut ini adalah kutipannya:

“De deelneming in het overlijden, niet alleen op de onderneming, waar wijlen de heer Oelmeijer administrateur was, doch op alle suikerfabrieken in het Cheribonsche, is zeer groot, hetgeen te begrijpen is: de heer Oelmeijer was een jonge, levenslustige energieke persoonlijkheid, een bemind chef, een geziene figuur in de suikerwereld. Het meest tragische is wel, dat de heer Oelmeijer op zoo jeugdigen leeftijd – in den ouderdom van 37 jaar – uit den familiekring is weggerukt. Een onherstelbaar verlies voor de zijnen en voor de velen, die tot zijn vrienden en medewerkers behoorden. Hij laat vrouw en twee nog jonge kinderen achter. De heer Oelmeijer, die voornemens was, den superintendent van zijn onderneming af te halen van het s.s. Melchior Treub, reed met een grooten Hudson naar het haventerrein. Bij de Oranje-bar stopte de chauffeur, echter zoodanig, dat de auto met het achtereinde op de trambaan kwam te staan, hetgeen noodzakelijk was, om een van achteren komende auto te kunnen laten passeeren. Toen kwam de stoomtram en reed den auto aan. De chauffeur bewert de stoomtram niet te hebben gehoord. De heer Oelmeijer werd uit den wagen geslingerd en kwam tusschen tram en auto terecht, waardoor hij gruwelijke vleeschwonden bekam; een zijner beenen werd verbrijzeld, terwijl zijn gelaat ernstig werd verminkt. Tengevolge van geweldig bloedverlies overleed de heer Oelmeijer vrij spoedig daarna. De machinist van de stoomtram is nog niet door de politie gehoord. Eenige Europeanen, die in de nabijheid verkeerden, verklaarden zich bereid te getuigen, niet te hebben gemerkt,

dat de tram werd geremd: de machinist zou dus zijn doorgereden. Des avonds om 7 uur is het stoffelijke overschot van den heer Oelmeijer per lijkauto naar Cheribon getransporteerd.”

(“Belasungkawa tidak hanya datang dari perusahaan dimana Tuan Oelmeijer terakhir kalinya bekerja sebagai Administrator, tetapi juga pada semua pabrik gula di Cirebon secara keseluruhan. Hal ini dapat dimaklumi: Tuan Oelmeijer adalah seorang pemuda, pribadi yang giat bekerja, seorang atasan yang dicintai, seorang figur yang dihormati dalam dunia industri gula. Yang paling menyedihkan dari kematiannya adalah, Tuan Oelmeijer meninggal dunia lebih muda daripada anggota-anggota keluarganya yang lain, yakni pada usia 37 tahun. Suatu kehilangan yang begitu mendalam bagi keluarga, teman, serta kolega-kolega yang mengenalnya. Dia meninggalkan istri dan kedua anaknya yang masih kecil. Tuan Oelmeijer yang hendak bermaksud untuk melantik pengawas utama perusahaannya dari s.s. Melchior Treub, berkendara dengan mobil Hudsonnya yang besar menuju pelabuhan. Di bar-Oranje, pengemudi mobil menghentikan mobilnya. Meskipun demikian, bagian belakang mobilnya itu masih berada di atas lintasan rel trem. yang terpaksa membuat mobil yang ada di belakangnya untuk melewatinya. Seketika itu juga ada trem uap yang datang dan melaju ke arah mobil tersebut. Pengemudi mengaku tidak mendengar kedatangan trem uap. Tuan Oelmeijer terlempar keluar dari mobil dan jatuh terjepit di antara mobil dan trem uap, sehingga dia mengalami luka yang sangat mengerikan pada tubuhnya: Salah satu kakinya patah, wajahnya benar-benar cacat. Oleh karena banyak

kehilangan darah, Tuan Oelmeijer meninggal dunia setelah itu. Masinis trem uap belum dimintai keterangannya oleh polisi. Beberapa warga Eropa yang berada di sekitar lokasi kejadian menyediakan kesediaannya untuk bersaksi, mereka tidak melihat adanya tanda-tanda bahwa trem akan melakukan pengereman; oleh karena, masinis memaksa untuk terus melaju. Pukul 7 malam ini, jenazah Tuan Oelmeijer diangkut oleh mobil jenazah menuju Cirebon.”)

Kesimpulan

Sebagai salah satu kota besar di Indonesia, pemanfaatan layanan transportasi umum memang layak untuk digalakkan di Surabaya. Hal ini semata-mata untuk mengurangi tingkat kemacetan lalu lintas yang disebabkan oleh kian bertambahnya jumlah kendaraan pribadi. Wacana untuk mengoperasikan trem sebagai transportasi massal seperti tempo dulu sepertinya layak untuk dicoba. Tentunya hal tersebut juga harus berkiblat pada sejarah operasionalisasi trem yang telah dilakukan oleh OJS pada masa kolonial. Pada masanya, OJS telah berhasil mengembangkan alat transportasi ini. Bahkan, mereka juga berhasil memodernisasi trem dengan meyakinkan pemerintah untuk menggunakan trem uap pada tahun 1889 sebagai transportasi massal daripada trem kuda. Tidak cukup sampai di situ mereka lantas mengoperasikan trem yang lebih modern dengan menggunakan tenaga listrik pada tahun 1923. Trem yang dioperasikan di tengah kota ini disebut dengan trem listrik. Meskipun demikian, upaya OJS

dengan mengoperasikan trem uap dan trem listrik sekaligus ternyata juga mengakibatkan dampak yang besar. Keruwetan lalu lintas akibat dari semakin banyaknya kendaraan yang dioperasikan membuat intensitas kecelakaan meningkat, tidak terkecuali kecelakaan yang melibatkan trem OJS. Kecelakaan yang melibatkan trem OJS rupanya menjadi perhatian serius dari beberapa kalangan. Hal ini dapat dibuktikan dengan banyaknya artikel di surat kabar pada masa kolonial yang memberitakan kecelakaan trem OJS.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip, Surat Kabar, dan Film Dokumenter

De Sumatrapost, 19 April 1915.

Eerste Soerabaiasch Kinematografisch, 2004, “*Soerabaia. Het Straatverkeer op Pasar Besar 15 July 1929*”, dalam *van de Kolonie niets dan goeds: Nederlands-Indië in Beeld 1912-1942*, Amsterdam: de collectie van het Filmmuseum en het KIT Tropenmuseum de mooiste opnamen van Java, Sumatra, Borneo, Celebes en Bali.

Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië, 14 Juli 1916.

_____, 3 September 1926.

Memorandum, 27 Januari 1983.

Oost Java Stoomtram Maatschappij, 1917, *Verslag over het jaar 1916*, Utrecht: J. van Boekhoven.

_____, 1918, *Verslag over het jaar 1917*, Utrecht: J. van Boekhoven.

_____, 1935, *Verslag over het jaar 1934 (Eerste Gedeelte): Algemeen en Financieel Verslag*, Utrecht: J. van Boekhoven.

Rotterdamsch nieuwsblad, 8 februari 1924.

Buku dan Skripsi

Adisasmita, Rahardjo, 2010, *Dasar-dasar Ekonomi Transportasi*, Yogyakarta: Graha Ilmu.

G.H. von Faber, 1931, *Oud Soerabaia: de Geschiedenis van Indie's, eerste koopstad van de oudste tijden tot de instelling van den Gementeraad 1906*, Soerabaia: De Gemeente Soerabaia.

_____, 1936, *Nieuw Soerabaia: de Geschiedenis van Indie's voornamste koopstad in de eerste kwarteeuw sedert hare instelling 1906-1931*, Soerabaia: N.V. Boekhandel en Drukkerij H. van Ingen.

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

Howard Dick, 2000, *Surabaya City of Work: A Socioeconomic History 1900-2000*, Athens: Ohio University Press.

Kasdi, Aminuddin, 2007, *Seri Naskah Sumber Arsip 9: Transportasi di Surabaya Masa Hindia-Belanda Sampai Republik*, Surabaya: Badan Arsip Provinsi Jawa Timur.

Khusyairi, Johny Alfian, 2010, "Road Traffic of Surabaya in 1920's", skripsi Universitas Leiden, Belanda.

Kuntowijoyo, 2003, *Metodologi Sejarah (edisi kedua)*, Yogyakarta: Tiara Wacana.

Sari, Novi Indrianita, 2007, "Pasang Surut Aktivitas Pelabuhan Kalimas Surabaya Tahun 1870-1930", skripsi Program Sarjana Departemen Ilmu Sejarah Universitas Airlangga Surabaya.