

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Trem berasal dari bahasa Skandinavia, yaitu tram atau trum yang berarti balok kayu.¹ Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) mendefinisikan trem sebagai kereta yang dijalankan dengan menggunakan tenaga listrik atau lokomotif kecil, biasanya digunakan sebagai angkutan penumpang dalam kota.² Trem pada awal kemunculannya hampir serupa dengan delman yang ditarik oleh kuda, hanya saja terdapat perbedaan pada ukurannya yang besar dan menggunakan lintasan khusus seperti rel. Trem pada saat itu tidak diperuntukkan sebagai alat angkutan penumpang tetapi sebagai alat angkut hasil panen. Seiring perubahan waktu dan perkembangan zaman, trem tersebut kemudian berubah menjadi wahana transportasi, yaitu sebagai moda mobilitas penumpang umum.

Trem pertama di Batavia diproduksi di Belanda pada abad ke-18 oleh perusahaan trem yang bernama Bataviasche Tramway Maatschappij (BTM). Perusahaan tersebut didirikan oleh Firman Dummmler & Co yang mendapatkan lisensi membuat jalur trem di negara Hindia Belanda, yaitu di Batavia.³ Perusahaan BTM didirikan dengan tujuan agar bisa menyediakan alat transportasi untuk kepentingan umum yang cepat, murah dan efisien. Penggunaan trem dengan tenaga kuda tidak berlangsung lama di Batavia, dikarenakan kerugian akibat banyak kuda

¹ Indrajaya. (2021). *Trem di Jakarta 1869-1962*. Jakarta: Kompas Media Nusantara. Hal: 21. Dikutip dari Dr. H.A Whitcombe. 1937. "History of the Steam Tram". London. Hal 327.

² KBBI. <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/trem> (diakses pada Sabtu, 2 September 2022 pukul 14:31)

³ Setiawan. (2021). *Kereta Api di Jakarta Dari Zaman Belanda Hingga Reformasi*. Jakarta: Kompas Media Nusantara. Hal 20.

yang mati dan harus membayar pajak yang tinggi pula. Sehingga digantikan oleh trem uap yang dioperasikan oleh perusahaan Belanda NITM (Nederlandsch Indische Tramway Maatschappij).⁴ Pusat trem uap di Batavia terletak di wilayah Kramat Raya.

Terdapat banyak perbedaan yang sangat terlihat ketika penggunaan trem uap, salah satu nya yaitu adanya tiga gerbong yang berbeda mulai dari kelas I untuk orang Eropa hingga kelas III untuk pribumi. Karena punya beberapa masalah pada saat pengoperasiannya, trem uap mendapatkan stigma yang diberikan oleh warga seperti tukang gemar menabrak orang, penyebab kebisingan dan doyan mogok disaat hujan datang.⁵ Segala kekurangan trem uap serta kemajuan teknologi yang semakin berkembang membuat terciptanya trem listrik yang menjadi solusi untuk moda transportasi massal berbasis rel terutama kawasan Batavia.

Trem listrik pertama kali beroperasi di Batavia yaitu pada tahun 1899 yang dikelola oleh perusahaan Belanda dengan nama Batavia Elektrische Tram Maatschappij (BETM)⁶ yang berpusat disekitaran wilayah Cikini. Dengan rute yang lebih banyak dibandingkan dengan trem sebelumnya. Rute ini melewati beberapa tempat penting di Batavia dan pusat perdagang seperti pasar senen, pasar ikan dan juga pasar baru. Harga yang ditawarkan oleh trem listrik ini juga beragam dari termurah hingga termahal. Pelayanan makin di maksimalkan dengan pemberian warna yang berbeda disetiap trem nya hal ini dikarenakan banyak nya

⁴ Indrajaya, *Op.cit.*, hal 76. Dikutip dari Java Bode, 27 April 1881.

⁵ *Ibid.* Hal 89.

⁶ Sebagai catatan, adanya trem listrik tidak mematikan layanan trem uap yang lebih dulu beroperasi di Batavia. *Ibid.* Hal 95.

pribumi yang buta huruf maka perusahaan trem listrik membuat tanda warna disetiap trem dengan rute yang berbeda-beda. Hal inilah yang membuatnya banyak peminat.

Trem listrik sampai tahun 1913 mempunyai 13 rangkaian armada trem dengan menyediakan layanan 10 menit sekali.⁷ Pada tahun ini terdapat sebanyak 5 lijn (rute) trem listrik di Batavia. Semakin banyak pilihan jalur trem listrik malah membuat bingung pengguna trem listrik dikarenakan tidak adanya rute perjalanan di setiap trem nya.

Transportasi umum pun seperti bus yang memudahkan penduduk pinggiran kota yang ingin berpergian ke Batavia. Salah satu perusahaan bus yang terkenal yaitu NITM yang merupakan perusahaan dari trem uap. Hal ini secara tidak langsung membuat trem listrik mendapatkan penumpang lebih banyak, dikarenakan banyaknya masyarakat pinggiran kota yang berkunjung ke Batavia. dengan adanya dua perusahaan trem ini membuat kota Batavia menjadi kaya akan jalur rel trem.

Batavia sebagai pusat perekonomian dan perdagangan, dengan adanya bank, kantor-kantor dagang besar beserta gudang tempat menyimpan barang dagangnya. Seperti contohnya penggunaan trem dengan rute yang melewati Tanah Abang dan Sawah Besar yang keduanya merupakan tempat perusahaan.⁸ Selain itu ada juga trem dengan lintasan yang melewati Glodog sebagai pusat perdagangan bangsa Tionghoa. Trem listrik juga melewati Paser Senen sebagai tempat berbelanja yang lebih terkenal bagi rakyat, karena harga barang disitu pada umumnya lebih murah.

⁷ *Ibid.* Hal 102.

⁸ Boentarmen. (1956). *Djakarta Kota Lambang Kemerdekaan*. Jakarta: Penerbit Ganaco N.V. Hal 51.

Pasar senen yang kita kenal saat ini dulunya bernama Vincke Passer yang hanya diperbolehkan buka pada hari senin saja⁹, yang menjadi pangkalan pedagang kecil masyarakat pribumi.

Rencana penggabungan dua perusahaan itu sudah direncanakan dari tahun 1930 dan akhirnya terwujud. Perusahaan trem NITM dan BETM secara resmi bergabung dengan menggunakan nama baru yaitu Bataviasche Verkeers Maatschappij atau yang biasanya dikenal dengan BVM, yang memiliki arti perusahaan pengangkutan di Batavia.¹⁰ Dengan penggabungan dua perusahaan ini Belanda mengharapkan mendapatkan keuntungan yang lebih banyak.

Perusahaan BVM tidak selalu berjalan dengan mulus. Penurunan penumpang yang diakibatkan dari munculnya transportasi baru yang lebih mudah digunakan seperti contohnya sepeda. Selain itu penurunan terjadi saat situasi ekonomi dunia sedang sulit, yang berdampak pula pada penurunan penumpang trem listrik. Perusahaan trem listrik sempat ingin bangkrut karena hal tersebut. Kemudian BVM mengganti tarif baru dengan harga yang lebih murah. Selain itu juga BVM sebagai perusahaan trem listrik di Batavia mengadakan promosi yang beragam. Hal tersebut membuat jumlah penumpang melonjak drastis. Di beberapa acara besar yang diadakan oleh pemerintahan Belanda di Batavia trem listrik selalu menjadi

⁹ Selain itu hadirnya Pasar Tanah Abang dan Pasar Senen menjadi krusial karena kedua pasar ini menjadi penyuplai bahan pangan utama di Batavia, ditambah Pasar Meester Cornelis juga sebagai penyuplai makanan dari wilayah timur Batavia. Lihat Soemantri. (2021). *Jakarta: A Dining History Transformasi Lanskap Restoran Ibu Kota dari Abad ke-19 hingga 1990*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama. Hal 40.

¹⁰ BVM juga masih mengoperasikan trem uap, walaupun setelahnya berganti sepenuhnya ke trem listrik. Penggabungan jalur juga dilakukan dan semua perlengkapan perusahaan dipindahkan ke depo NITM di Kramat Raya setelah perusahaan ini bersatu. Indrajaya, *Op.cit.*, hal 108-109.

transportasi andalan yang selalu digunakan. Maka dari itu keuangan BVM membaik dan bisa kembali berjaya.

Pengoperasian trem listrik BVM masih terus berlanjut walaupun dunia sedang dilanda peperangan, tetapi suasana Batavia pada saat itu masih aman. Pada bulan Desember 1941 Jepang melakukan pengeboman ke pangkalan Angkatan Laut Amerika yang membuat sekutu termasuk didalamnya Belanda merespon dengan menyatakan perang. Tidak lama berselang Jepang datang ke Indonesia dan akhirnya pada tanggal 8 Maret 1942 Belanda menyatakan menyerah dan melepaskan Hindia Belanda dan mulailah zaman pendudukan Jepang di Batavia.

Pasca kekalahan Belanda oleh Jepang, maka pada tanggal 17 Desember 1942 trem Batavia diubah namanya menjadi Seibu Rikuyo Kioko Djakarta.¹¹ Trem pada zaman penjajahan Jepang tidak mengalami perubahan signifikan karena Jepang lebih memfokuskan pada pengumpulan hasil bumi yang melimpah di Indonesia. Pemerintahan Jepang melakukan upaya tersebut bertujuan untuk memperkuat pasokan logistik untuk Angkatan Perang Jepang. Trem listrik di Batavia mengalami pergantian kekuasaan lagi setelah Jepang menyerah kepada Sekutu.

Beberapa hari setelahnya tepatnya pada tanggal 17 Agustus 1945 Indonesia mendeklarasikan kemerdekaan. Perusahaan trem listrik di Batavia masih dikuasai oleh Jepang, perebutan perusahaan trem listrik pun dilakukan oleh sejumlah pemuda, hal ini dilakukan dengan tujuan agar bisa mempermudah mobilitas para

¹¹ Hal tersebut dilakukan oleh Rikuyu Sokyoku (Kantor Transportasi Darat) dibawa naungan Gunseikanbu (Pemerintahan Militer Jepang). Lihat Sunjayadi. (2019). *Pariwisata di Hindia-Belanda 1891-1942*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia. Hal 280.

pejuang untuk menyebarkan berita kemerdekaan Indonesia. Setelah dua bulan perusahaan trem listrik dikuasai oleh pemuda, akhirnya perusahaan trem di Batavia diubah namanya menjadi Trem Kota Jakarta.

Trem listrik yang berada di tangan Indonesia, moda transportasi ini digunakan sebagai media untuk menyebarkan bahwa rakyat Indonesia tidak akan tunduk kepada segala hal yang berhubungan dengan kolonialisme bangsa barat yang ditulis di tiap gerbong trem listrik dan kereta api. Penyebab utamanya adalah karena pada bulan September 1945 setelah sebulan Indonesia merdeka, Belanda datang kembali ke Indonesia dengan membonceng tentara Inggris. Jakarta kembali dikuasai Belanda trem listrik berubah lagi namanya seperti semula yaitu *Bataviasche Verkeers maatschappij* atau yang biasa dikenal dengan BVM.

Transportasi pun mengalami perkembangan ketika Belanda datang ke Indonesia. Niat awalnya hanya untuk berdagang dan mencari rempah-rempah yang sangat bernilai tinggi ketika dijual ke kawasan Eropa. Kongsy dagang tersebut bernama VOC (*Veernigde Oost-indische Compagnie*) yang bermarkas di Batavia.¹² Pemimpin atau yang biasa dikenal dengan sebutan Gubernur Jenderal VOC pertama ialah Pieter Both, Gubernur Jenderal selanjutnya adalah Jan Pieter Coen. Beliau mempunyai ambisi membuat kota Batavia menjadi kota yang maju dan indah.

Belanda membangun sarana dan prasarana untuk transportasi darat. Pembangunan ini disebut dengan *de Groote postweg* atau yang biasa dikenal

¹² Alasan Belanda memilih Batavia untuk dijadikan markas besar mereka karena pertama dekat dengan Selat Sunda yang sering dilalui kapal-kapal asing yang melintasi Samudera Hindia, alasan kedua yaitu Batavia sudah tidak tunduk lagi dengan Banten dan berupaya membangun kekayaan serta kemandirian. Lihat Blackburn. (2011). *Jakarta: Sejarah 400 Tahun*. Jakarta: Masup Jakarta. Hal: 11.

dengan jalan raya pos, jalanan ini membentang dari Anyer sampai dengan Panarukan yang tentunya melewati Batavia.¹³ Pemimpin pembuatan proyek jalan yaitu Herman Williem Daendles yang sedang menjabat sebagai Gubernur Jendral di Hindia Belanda. Tujuan pembangunan ini adalah untuk membuat akses jalan yang mudah dilalui sehingga memudahkan mobilitas penduduk dan juga sebagai jalur ekspedisi untuk mengirimkan keperluan seperti bahan pangan, dokumen dan juga barang-barang lainnya yang digunakan untuk mempertahankan wilayah kekuasaan.

Pembangun jalan yang semakin meluas, berdampak juga pada wilayah Batavia. Akses jalan yang sudah mulai bagus di Batavia membuat kota ini melakukan banyak pembangunan dan penataan ulang kota, yang menghasilkan kota Batavia bersih, tertata dan indah. Hal inilah yang membuat banyak nya turis berkunjung ke Batavia. Sarana transportasi pun juga ikut mengalami perkembangan yang awalnya menggunakan kereta kuda berkembang menjadi trem kuda sebagai alat transportasi massal yang mulai digunakan pada abad XIX. Trem adalah bukti dari sarana transportasi di Batavia, maka perkembangan trem listrik pada kurun waktu 1899 hingga 1945 menjadi penting untuk diteliti.

1.2 Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah “Bagaimana perkembangan trem listrik di Batavia pada tahun 1899-1945?”. Rumusan masalah tersebut dijabarkan menjadi tiga pertanyaan penelitian, yaitu:

¹³ Wilayah Batavia yang dilalui oleh jalan pos ini yaitu Harmoni, Pasar Baru, Kwitang, Kramat dan Meester Cornelis, yang nantinya jalanan ini digunakan untuk lintasan trem listrik di Batavia. Lihat Tim Liputan Kompas. (2008). *Ekspedisi Anjer-Panaroekan*. Jakarta: Penerbit Buku Kompas. Hal 88.

1. Bagaimana perkembangan trem listrik di Batavia akhir abad XIX?
2. Bagaimana perkembangan trem listrik di Batavia pada tahun 1900-1945?
3. Bagaimana pengaruh perkembangan trem listrik terhadap kehidupan di Batavia pada tahun 1899-1945?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian berasal dari rumusan masalah, maka tujuan secara umum dari penelitian ini adalah mengetahui “Perkembangan Trem Listrik di Batavia Pada Tahun 1899-1945”. Adapun tujuan penelitian dari pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Mendeskripsikan perkembangan trem listrik di Batavia akhir abad XIX.
2. Mendeskripsikan perkembangan trem listrik di Batavia pada tahun 1900-1945.
3. Mendeskripsikan pengaruh perkembangan trem listrik terhadap kehidupan di Batavia pada tahun 1899-1945.

1.4 Kegunaan Penelitian

Seperti yang sudah dicantumkan dalam rumusan masalah diatas dalam penelitian ini, tentu manfaat yang bisa penulis bagikan adalah manfaat bagi para pembaca untuk menambah pengetahuan dan wawasan tentang sejarah “Perkembangan Trem Listrik di Batavia Tahun 1899-1945”.

1.4.1 Kegunaan Teoritis

Dalam penelitian ini manfaat secara teoritis yang bisa memberikan informasi dan edukasi bagi peneliti, pembaca dan juga masyarakat mengenai Perkembangan Trem Listrik di Batavia Tahun 1899-1945 yang berkaitan dengan sejarah perkembangan dan kemajuan teknologi terutama dibidang transportasi.

Menjadi bahan referensi tambahan bagi peneliti, pembaca dan juga masyarakat umum.

1.4.2 Kegunaan Praktis

Kegunaan secara praktis dalam penelitian ini yaitu penulis berharap dengan adanya penelitian ini bisa menambah wawasan dan membuka cakrawala bagi penulis yang berkaitan dengan masalah yang diteliti. Hasil penelitian ini diharapkan dapat membantu penulis lain yang berkaitan dengan masalah yang diteliti, serta dapat digunakan sebagai acuan untuk pembaca yang tertarik untuk melakukan penelitian-penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan perkembangan trem listrik di Batavia.

1.4.3 Kegunaan Empiris

Penelitian ini dapat membantu menambah pengalaman peneliti dalam melakukan penelitian mulai dari tahap heuristik, verifikasi, interpretasi hingga historiografi dalam menghasilkan sebuah karya penelitian mengenai perkembangan trem listrik di Batavia tahun 1899-1945. Proses perkembangan trem listrik di Batavia dapat memberikan gambaran mengenai modernisasi transportasi trem untuk menunjang kehidupan masyarakat Batavia.

1.5 Landasan Teoretis

1.5.1 Kajian Teoretis

Kajian teoretis merupakan hal dasar dalam penelitian serta menjadi kerangka pemikiran para ahli yang dapat mempertegas hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti. Adapun teori yang dapat mempertegas hasil penelitian ini, diantaranya :

1.5.1.1 Teori Transportasi

Transportasi adalah sesuatu yang digerakan oleh hewan maupun mesin yang digunakan untuk memindahkan manusia maupun barang dari satu tempat ketempat lainnya dalam kurun waktu tertentu. Transportasi dikelompokan menjadi tiga yaitu transportasi darat, transportasi laut maupun transportasi udara.

Menurut Amsal transportasi merupakan perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat pengangkut¹⁴. Pengertian transportasi juga disampaikan oleh Aziz dan Asrul merupakan suatu kebutuhan sekunder atau kebutuhan turunan dari kegiatan ekonomi di masyarakat¹⁵. Transportasi yang dijelaskan oleh Nasution Nur, adalah pemindahan manusia maupun barang dari tempat asal ke tempat tujuan dengan kendaraan sebagai alat pengangkutnya.¹⁶ Jadi transportasi dapat diartikan sebagai suatu alat pengangkut yang menjadi kebutuhan sekunder untuk melakukan perpindahan dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan kendaraan sebagai alat pengangkutnya.

Moda transportasi terdiri dari tiga jenis, yaitu transportasi darat yang lebih sering digunakan pada kehidupan-sehari-hari karena lebih mudah dijumpai dan murah contohnya seperti trem, kendaraan bermotor dan juga kereta api. Selanjutnya terdapat moda transportasi air yang digunakan untuk menjangkau daerah yang lebih jauh dengan waktu tertentu, transportasi air dapat dijumpai di sungai maupun di

¹⁴ Amsal. (2017). *Kebijakan Pengembangan Transportasi Perkotaan*. Jakarta: Indocamp. Hal 9.

¹⁵ Asrul. (2018). *Pengantar Sistem Perencanaan Transportasi*. Yogyakarta: Deepublish. Hal 1.

¹⁶ Nasution, Nur. (2004). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia. Hal: 5.

lautan, contohnya seperti kapal, perahu dan rakit. Terakhir ada moda transportasi udara yang digunakan untuk menjangkau tempat yang tidak dapat ditempuh dengan moda transportasi darat maupun transportasi laut, lebih efisien karena lebih cepat sampai ketempat tujuan, akan tetapi harganya jauh lebih mahal dibanding moda transportasi lainnya, contohnya seperti pesawat dan helicopter. Fungsi dari transportasi untuk memindahkan manusia maupun barang dari satu tempat ke tempat lain. Moda transportasi juga menunjang sara (kendaraan) dan prasarana (jalan) yang merupakan aspek penting.

1.5.1.2 Teori Challenge and Respons

Manusia adalah makhluk sosial yang akan terus mengikuti perkembangan zaman. Perkembangan zaman akan selalu mendapatkan tantangan dan setiap tantangan tersebut akan menimbulkan respon atau tanggapan, baik tanggapan negatif ataupun positif seperti yang dikemukakan oleh Arnold Joseph Toynbee. Beliau menciptakan teori yang diambil dari buku karangannya dengan judul “A Study of History”, terdiri dari dua belas jilid buku. Teori Toynbee berpendangan dari berbagai kebudayaan di dunia yang menjelaskan tentang kebudayaan akan selalu berkembang hingga dapat mencapai puncak kejayaan dan akhirnya akan menghasilkan sesuatu yang gemilang.

Arnold Joseph Toynbee memperkenalkan sejarah yang berkaitan dengan teori *Challenge and Respons*. Teori dari Toynbee dijelaskan oleh Schmandt & C.H. Ward tantangan sebagai beberapa factor dan peristiwa yang tidak terduga menimbulkan ancaman terhadap sekelompok orang dalam mencari nafkah maupun kesejahteraan seluruh populasi, bahkan mengancam sistem yang telah ada.

Sedangkan respon merupakan suatu tindakan yang diambil oleh sekelompok orang yang sama untuk mengatasi situasi baru, dapat berupa teknologi baru, organisasi sosial, ekonomi yang dapat membuat perubahan dalam kelompok sosial tersebut.¹⁷ Raharjo Budi menegaskan tentang teori Joseph Toynbee tentang *challenge and respons* atau biasa dikenal dengan teori tantangan dan jawaban, teori tersebut mengatakan bahwa setiap gerakan sejarah timbul karena mendapatkan rangsangan sehingga akan muncul reaksi yang akan melahirkan perubahan.¹⁸ Rangsangan yang diberikan cenderung dilakukan oleh segelintir orang.

Pemikiran Joseph Toynbee bisa digunakan untuk mengetahui perubahan sosial, sebab muncul dan berkembangnya kebudayaan dijelaskan olehnya. Ditegaskan Mudji Sutrisno dan Hendra Putranto, teori *challenge and respons* merupakan proses penalaran studi sejarah yang dimana peradaban muncul bila manusia menghadapi situasi sulit dan menantang hingga tercipta kegiatan-kegiatan kreatif untuk melakukan usaha-usaha yang tak terduga dalam prosesnya.¹⁹ Kesimpulan dari teori Toynbee menurut Abdul Hakim menjelaskan bahwa dalam gerak sejarah tidak terdapat suatu hukum tertentu yang bisa menguasai dan mengatur kebudayaan-kebudayaan dengan pasti.²⁰

¹⁷Schmandt Jurgen & C.H. Wardt. (2000). *Sustainable Development: The Challenge of Transition*. Inggris: Cambridge University Press. Hal 1.

¹⁸Raharjo, Budi. (2011). *Belajar Otodidak Membuat Database Menggunakan MySQL*. Bandung: Penerbit Informatika. Hal 2.

¹⁹Mudji Sutrisno dan Hendara Putranto. 2005. *Teori-Teori Kebudayaan*. Yogyakarta: Kanisius Media. Hal 70.

²⁰Abdul Hakim. (2017). *Metodologi Penelitian Kualitatif, Tindakan Kelas dan Studi Kasus*. Sukabumi: Jejak. Hal 7. Sebagai tambahan Arnold J. Toynbee merupakan seorang ahli sejarah berkebangsaan Inggris,

Teori yang diciptakan oleh Joseph Toynbee yaitu teori *challenge and respons* digunakan seiring dengan berkembangnya suatu peradaban disuatu wilayah tertentu. Pemerintah Kolonial Belanda menerapkan penggunaan trem listrik di Batavia karena adanya daya tarik masyarakat untuk menggunakan alat transportasi umum yang sudah sangat modern dengan menerapkan tenaga listrik untuk menggerakannya. Trem listrik di Batavia merupakan gambaran dari tantangan perkembangan zaman yang lebih modern dibandingkan trem yang digunakan sebelumnya dengan menggunakan tenaga uap. Trem listrik juga berpengaruh pada sistem kehidupan masyarakat Batavia tahun 1899-1945 yang merupakan bentuk penerapan teori *challenge and respons*.

1.5.1.3 Teori Perkembangan Ekonomi dan Sosial

Pengertian perkembangan menurut Jahja Yudrik adalah bertambahnya skill atau kemampuan dalam berbagai struktur kehidupan yang lebih kompleks dalam pola teratur, sebagai hasil dari proses yang dilalui.²¹ Teori perkembangan juga dijelaskan oleh Hartinah, perkembangan adalah suatu proses perubahan secara kualitatif yang mengacu pada kualitas.²² Perkembangan akan berlangsung sepanjang hidup manusia, berbeda dengan pertumbuhan yang akan berhenti jika seseorang telah mencapai batas maksimal pertumbuhan fisik. F.J. Monks menegaskan tentang pengertian perkembangan merupakan suatu proses ke arah yang lebih sempurna dan tidak dapat diulang kembali atau bisa dikatakan sebagai suatu perubahan yang bersifat tetap dan tidak dapat diputar kembali.²³

²¹ Jahja, Yudrik. (2011). *Psikologi Perkembangan*. Jakarta: Prenada Media. Hal 28.

²² Hartinah. (2008). *Perkembangan Peserta Didik*. Bandung: Refika Aditama.

²³ Desmita. (2009). *Psikologi Perkembangan Peserta Didik*. Bandung: Remaja Rosdakarya. Hal 4.

1. Teori Perkembangan Ekonomi

Pada awal peradaban manusia baik secara individu maupun secara kelompok memerlukan memerlukan kebutuhan yang semakin bervariasi dan meningkat jumlahnya. Ketidakseimbangan antara kebutuhan yang selalu meningkat dengan alat penunjang kebutuhan yang terbatas tersebut menyebabkan diperlukannya sebuah ilmu yaitu ilmu ekonomi. Ilmu yang mempelajari bagaimana tiap masyarakat mengelola sumber daya yang mereka miliki untuk memenuhi kebutuhan mereka disebut dengan ilmu ekonomi.²⁴ Ilmu ekonomi berkaitan erat dengan perkembangan ekonomi. Ilmu ekonomi membahas tentang pengetahuan yang berkaitan dengan ekonomi sedangkan perkembangan ekonomi membahas tentang proses berlangsungnya kegiatan ekonomi.

Bagi pemikir sejarah, perkembangan ekonomi merupakan produk perkembangan masyarakat secara keseluruhan sebagai hasil perjalanan sejarah. Oleh karena itu, pemikiran-pemikiran, teori-teori dan kesimpulan ekonomi haruslah dilandaskan pada empiris sejarah.²⁵ Keadaan ini disebabkan prinsip-prinsip ekonomi juga dipengaruhi oleh adat istiadat, tradisi, agama, nilai-nilai dan norma setempat. Sedangkan menurut Manulang perkembangan ekonomi adalah suatu ilmu yang mempelajari masyarakat dalam usahanya untuk mencapai kemakmuran.²⁶

²⁴ Antonius Luntungan. (2016). *Sejarah Perkembangan Pemikiran Ekonomi*. Bandung: Norvie Kharisma Indonesia. Hal 5.

²⁵ Deliarnov. (2007). *Perkembangan Pemikiran Ekonomi*. Jakarta: Rajagrafindo Persada. Hal 127.

²⁶ Advendi Simanunsong. (2007). *Hukum dalam Ekonomi*. Jakarta: Grasindo. Hal 4.

Sistematika tata nama yang digunakan pada istilah “perkembangan” dikaitkan dengan paham evolusi. Maksud dari hal tersebut adalah perkembangan ekonomi merupakan perubahan yang terwariskan dari satu generasi ke generasi berikutnya, atau dari sistem pemerintahan lama kepada sistem pemerintahan baru untuk menjalankan ekonomi di negaranya. Dalam hal penamaan istilah perkembangan ekonomi digunakan dalam hubungan dengan mazhab klasik mengenai perkembangan ekonomi yang terjadi pada masyarakat negara-negara Eropa maupun negara-negara di Asia.²⁷

Mahzab klasik pertama kali dicetuskan dan dipelopori oleh Adam Smith sekitar abad XIX. Adam Smith dalam bukunya yang berjudul *An Inquiry Into The Nature and Cause of The Wealth of Nation* menjelaskan tiga pokok yaitu kebebasan atau *freedom* yang merupakan hak untuk memproduksi, memperdagangkan barang maupun tenaga kerja, kepentingan diri sendiri atau *self interest* yang merupakan hak seseorang untuk melakukan usaha sendiri dan yang terakhir yaitu persaingan atau *competition* merupakan hak untuk bersaing dalam produksi dan berdagang.²⁸

Menurut David Ricardo tentang pokok pemikiran dalam mazhab klasik bahwa perkembangan ekonomi bisa berlanjut namun akan mengalami kendala dan batasan yang berkenaan dengan kecenderungan menurunnya imbalan jasa bagi pemilik modal maupun tenaga kerja.²⁹ Berdasarkan prinsip pemikiran mazhab klasik bahwa sistem ekonomi liberal atau sistem ekonomi dimana saja bebas untuk

²⁷ Djojohadikusumo Sumitro. (1994). *Perkembangan Pemikiran Ekonomi, Dasar Teori Ekonomi Pertumbuhan dan Ekonomi Pembangunan*. Jakarta: LP3ES. Hal xi.

²⁸ Syaiful Anwar. (2016). *Sejarah Pemikiran Ekonomi*. Yogyakarta: Deepublish. Hal 27.

²⁹ *Ibid.* hal 29.

melakukan ekonomi apa saja untuk bisa mencapai kesejahteraan masyarakat secara otomatis.

John Stuart Mill berpendapat bahwa perkembangan ekonomi membolehkan campur tangan pemerintah berupa membuat peraturan-peraturan dan kebijakan yang dapat membawa kearah peningkatan efisiensi dan pencapaian yang lebih baik sehingga aktivitas ekonomi dapat diarahkan kepada yang lebih baik dan pantas.³⁰ Kesimpulan dari beberapa pendapat para ahli ekonomi adalah perkembangan ekonomi merupakan bagian dari mazhab ekonomi klasik yang dijadikan patokan dalam menjalankan sistem ekonomi di suatu negara untuk mencapai kemakmuran bagi semua orang. Bagi pemikir sejarah, perkembangan ekonomi merupakan produk perkembangan masyarakat secara keseluruhan sebagai hasil perjalanan sejarah.

Teori-teori tersebut bila dikaitkan dengan perkembangan trem listrik di Batavia tahun 1899-1945 adalah penggunaan transportasi trem listrik di Batavia mempengaruhi sistem ekonomi yang terjadi di Batavia. Penggunaan trem listrik di Batavia mempermudah para pedagang untuk menuju ke pasar-pasar untuk berdagang dan melakukan kegiatan ekonomi. Perkembangan ekonomi di Batavia juga meningkat dengan adanya trem listrik membuat banyak warga dari luar Batavia jadi berkunjung ke Batavia untuk sekedar berkeliling Batavia dengan menggunakan trem listrik. Selain itu pembangunan trem listrik di Batavia membuat terciptanya lapangan pekerjaan seperti kuli proyek dan pedagang kaki lima yang berjualan disekitar perlintasan trem listrik.

³⁰ Antonius Luntungan. *Op.,cit.* hal 94.

2. Teori Perkembangan Sosial

Manusia sebagai makhluk sosial harus memiliki kemampuan untuk berinteraksi dengan orang lain serta kemampuan beradaptasi dengan lingkungannya. Sebagai makhluk sosial kemampuan manusia untuk membina hubungan dengan lingkungannya telah membuka peluang bagi perkembangan berbagai organisasi dan kebudayaan menuju peradaban yang lebih maju. Perkembangan sosial menurut Yusuf adalah suatu pencapaian kematangan dalam hal hubungan sosial di masyarakat.³¹ Sedangkan menurut Suyadi perkembangan sosial merupakan suatu tingkat jalinan interaksi seseorang dengan orang lain, mulai dari orang tua hingga ke masyarakat luas.³² Perkembangan sosial dapat diartikan pula sebagai proses belajar untuk bisa menyesuaikan diri terhadap lingkungan sehingga menjadi satu kesatuan yang bisa saling berkomunikasi dan bekerja sama.

Hurlock berpendapat bahwa perkembangan sosial adalah sekelompok orang yang perilakunya mencerminkan didalam tiga proses sosialisasi, yaitu belajar berperilaku yang dapat diterima secara sosial, memainkan peranan sosial, perkembangan sikap sosial untuk dapat bergaul dengan masyarakat sehingga mereka cocok dengan kelompok lainnya.³³ Aspek penting yang berkaitan dengan perubahan sosial yang terjadi di masyarakat adalah mobilitas sosial.

³¹ Syamsu Yusuf. (2007). *Psikologi Perkembangan Anak dan Remaja*. Bandung: Remaja Rosdakarya. Hal 70.

³² Suyadi. (2010). *Psikologi Belajar Anak Usia Dini*. Yogyakarta: Pedagogia. Hal 108.

³³ Hurlock Elizabeth. (2011). *Psikologi Perkembangan: Suatu Pendekatan Sepanjang Rentang Kehidupan*. Jakarta: Erlangga. Hal 251.

Sorokin dalam Pattinasarany mendefinisikan mobilitas sosial secara luas sebagai suatu perpindahan orang dalam ruang sosial.³⁴ Sedangkan menurut Giddens dalam Pattinasarany menjelaskan mobilitas sosial sebagai pergerakan individu-individu dan kelompok-kelompok di antara kelompok sosial-ekonomi yang berbeda.³⁵ Kesimpulan dari kedua teori tersebut adalah mobilitas sosial bisa diartikan sebagai suatu perpindahan sosial secara luas sebagai pergerakan di antara kelompok sosial ekonomi yang berbeda. Mobilitas sosial juga memperhitungkan latar belakang orang tua misalnya latar belakang sosial-ekonomi dan juga ras.

Mobilitas dan transportasi merupakan sesuatu yang saling berkaitan. Menurut Paul dan Slak dalam Bambang Istianto menjelaskan bahwa mobilitas adalah sesuatu yang fundamental bagi aktivitas ekonomi dan sosial seperti halnya manufacturing dan pemasokan energi.³⁶ Sistem transportasi dari infrastruktur, moda dan terminal yang sangat berkaitan dengan kehidupan sosial-ekonomi masyarakat, lembaga serta perusahaan yang sering tidak dapat dibayangkan dalam pikiran konsumen.

Trem listrik mempengaruhi manusia untuk melakukan perpindahan dari satu tempat ketempat lain di wilayah Batavia. Perbedaan sosial terjadi pada penggunaan trem listrik yaitu pada gerbong penumpang yang dibagi menjadi tiga jenis gerbong. Pertama, gerbong untuk kelas atas yang terdiri dari orang Belanda dan orang Eropa. Kedua, gerbong untuk kelas pendatang atau orang asia timur seperti orang Cina, Arab dan India. Ketiga, gerbong untuk pribumi. Tarif yang ditawarkan untuk ketiga

³⁴ Pattinasarany Indera Ratna. I. (2016). *Stratifikasi Dan Mobilitas Sosial*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia. Hal 35.

³⁵ *Ibid.* Hal 31.

³⁶ Bambang Istianto. (2019). *Transportasi Jalan di Indonesia Sejarah dan Perkembangannya*. Depok: Melvana Publishing. Hal 12.

gerbong tersebut juga berbeda. Orang pribumi tidak bisa menaiki gerbong kelas satu yang berisikan orang Belanda atau Eropa, hal ini dikarenakan terjadinya perbedaan status sosial yang diterapkan pada masa kolonial khususnya kolonial Belanda.

1.5.2 Kajian Pustaka

Secara umum pengertian kajian literatur atau yang biasa lebih dikenal dengan kajian pustaka yang merupakan bagian penting dalam sebuah penelitian yang kita lakukan. Kajian pustaka merupakan seluruh sumber bacaan yang memiliki keterkaitan dengan penelitian tersebut. Kajian pustaka berguna untuk menambah pengetahuan dan pandangan dalam pengembangan sebuah penelitian, penulis mencantumkan kajian pustaka yang berguna untuk memperbaiki penelitian sebelumnya.

Pustaka pertama, yang digunakan merupakan sumber primer yang berasal dari Bijlegen Tanggal 20 Maret 1898 No. 14558 yang merupakan surat permohonan untuk pembangunan jalur trem listrik di Batavia. Surat tersebut diajukan untuk pembangunan trem listrik di Kota Batavia.

Pustaka kedua, yang digunakan merupakan sumber primer yang berasal dari Besluit No. 36 Tanggal 24 Maret 1900. Berisikan tentang pembangunan jalur Gunung Sahari - Pintu Besi - Sawah Besar -Molenvliet Oost yang telah diberikan izin oleh Direktur Pekerjaan Umum Batavia. Perusahaan trem listrik mengikuti anjuran rute yang akan dibangun dan digunakan oleh trem listrik.

Pustaka ketiga, yang digunakan merupakan sumber primer yang berasal dari surat kabar Java Bode 12 April 1887 dengan judul artikel “De Mail” yang berisikan

tentang rencana modal untuk membangun trem listrik di Batavia yaitu sebesar f 1.600.000, membahas tentang keuntungan yang akan didapatkan dari trem listrik, nantinya trem listrik akan berjalan dilintasan yang berbeda dengan trem uap. Prospek pembangunan trem listrik di Batavia sangat menjanjikan dikarenakan wilayah Batavia yang selalu ramai penduduk. Trem listrik akan melewati Kramat, Lontar Satu, Pekarangan Menteng. Rute selanjutnya yaitu Kampung Lima dan Tanah Abang menuju ke wilayah Harmoni. Trem listrik di Batavia juga akan lebih dulu beroperasi dibandingkan dengan Belanda.

Pustaka keempat, yang digunakan merupakan sumber primer yang berasal dari surat kabar *Nieuwes Van Den Dag Voor Nederlandsch-Indie* 10 Januari 1913 yang berisikan tentang *Bataviasche Electrics Tram* yang akan sama persis dengan yang ada di Den Haag atau Amsterdam di Belanda, maka dari itu trem listrik mesti banyak yang harus di ubah mulai dari kebijakan untuk penumpang, sarana prasarana trem listrik yang mesti di tingkatkan, sampai dengan rute-rute yang akan di lintasi trem listrik di Batavia.

Pustaka kelima, yang digunakan merupakan sumber primer yang berasal dari surat kabar *Bataviaasch Nieuwsblad* 14 Agustus 1929 dengan judul artikel “*De Bataviaasche Venkeers Maatschappij*” berisikan tentang surat ederan dari *Nederlandech Indische Tramweg-Maatschappij* yang merencanakan Kerjasama atau penggabungan dengan *Batavia-Electric Tram Company* dan akan mengusulkan rapat umum untuk bekerjasama dalam mendirikan perusahaan baru dengan nama *Bataviache Verkeers Maatschappij (B.V.M)*.

Pustaka keenam, yang digunakan merupakan sumber primer yang berasal dari surat kabar *Bataviaasch Nieuwsblad* 21 November 1932 dengan judul artikel “Onze Stadstram” berisikan tentang tarif baru untuk trem uap dan trem listrik. Pengurangan tarif ini diharapkan dapat meningkatkan jumlah penumpang yang terjadi pada saat krisis ekonomi pada tahun 1930-an.

Pustaka ketujuh berupa buku yang digunakan penulis untuk mengetahui dan memahami sejarah trem listrik di Batavia sebagai moda transportasi masa Hindia Belanda adalah buku yang berjudul “Trem Di Jakarta 1869-1962” oleh Dimas Wahyu Indrajaya tahun 2021. Dalam bukunya, Dimas menjabarkan tentang sejarah trem dari mulai trem dengan tenaga kuda lalu beralih ke tenaga uap, seiring perkembangan zaman trem dijalankan dengan tenaga listrik. Dibuku ini juga membahas tentang trem pada masa orde lama serta awal mulai Belanda menguasai Batavia serta menggambarkan pula suasana kota Batavia tahun 1869-1962.

Pustaka kedelapan penulis menggunakan buku yang berjudul “Perkembangan Transportasi Di Indonesia Dari Masa Ke Masa” oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia tahun 2010. Buku ini menjelaskan tentang sejarah perkembangan berbagai macam kendaraan baik darat, air maupun udara dibahas lengkap disini. Salah satunya membahas tentang trem yang sangat berhubungan dengan penelitian ini.

Pustaka kesembilan penulis menggunakan buku yang berjudul “Transportasi Jalan Di Indonesia Sejarah Dan Perkembangannya” oleh Bambang Istianto tahun 2019. Buku ini menjelaskan tentang perkembangan moda transportasi darat, sarana dan prasarana untuk menunjang moda transportasi darat, selain itu juga buku ini

membahas tentang tantangan yang ada pada moda transportasi darat. Buku ini memberikan informasi tentang moda transportasi darat terutama trem listrik yang berguna untuk penulisan penelitian ini.

Pustaka kesepuluh yang penulis gunakan yaitu buku yang berjudul “Jakarta, Sejarah 400 Tahun” oleh Susan Blackburn tahun 2011. Buku ini menjelaskan tentang keadaan Batavia dari awal kedatangan VOC hingga kemerdekaan Indonesia, moda transportasi juga ikut dijelaskan didalam buku ini salah satunya penggunaan trem di Batavia serta sistem kehidupan masyarakat di Batavia turut dibahas didalam buku ini.

Pustaka kesebelas yang penulis gunakan yaitu buku yang berjudul “Pariwisata di Hindia Belanda (1819-1942)” oleh Achmad Sunjayadi tahun 2017. Buku ini membahas tentang penggunaan trem listrik di Batavia yang digunakan sebagai transportasi yang menunjang pariwisata di kota Batavia lalu ketika Jepang datang maka trem gabung dengan kereta api yang menjadi satu perusahaan yang berpusat di Bandung.

1.5.3 Hasil Penelitian Terdahulu Yang Relevan

Beberapa penelitian yang relevan dengan penelitian ini yaitu:

1. Penelitian yang dilakukan oleh Muhammad Hadian Saputra Jurusan Ilmu Sejarah Universitas Negeri Yogyakarta yang berbentuk jurnal dengan judul Perkembangan Trem Batavia Tahun 1808-1930, dimuat dalam *Mozaik: Kajian Ilmu Sejarah Vol.13 No.1 Tahun 2022*. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa di Batavia telah mengoperasikan trem dari mulai trem tenaga kuda, trem tenaga uap sampai dengan trem tenaga listrik, hal tersebut

memunculkan dampak sosial maupun dampak ekonomi bagi masyarakat yang berada di Batavia. Persamaan penelitian dahulu dengan yang penulis teliti yaitu terletak pada daerah Batavia dan juga pada pembahasan trem listrik. Perbedaan pada penelitian terdahulu yaitu penelitian terdahulu membahas tentang perkembangan trem mulai dari trem dengan tenaga kuda, trem tenaga uap dan trem tenaga listrik sedangkan penulis akan membahas lebih ke spesifik tentang trem listrik, selain itu batasan temporal penelitian terdahulu yaitu tahun 1808-1930 sedangkan penulis menggunakan batasan temporal tahun 1899-1945.

2. Penelitian yang dilakukan oleh Andrik Sukistyawan dan La Ode Rabani Jurusan Ilmu Sejarah Universitas Airlangga Surabaya yang berbentuk jurnal dengan judul Trem OJS di Kota Surabaya Tahun 1899-1930-an, dimuat dalam *Verleden Vol.1 No.2 Tahun 2013*. Hasil penelitian ini membahas tentang penggunaan trem OJS (*Oost Java Stoomtram Maatschappij*) yang dimulai dengan mengoperasikan trem kuda lalu trem uap dan terakhir mengoperasikan trem listrik di Surabaya antara tahun 1899-1930-an yang membuat peningkatan kecelakaan lalu lintas yang melibatkan trem OJS. Persamaan penelitian terdahulu dengan penulis teliti yaitu terletak pada penggunaan trem listrik. Perbedaannya adalah bahwa penelitian terdahulu memfokuskan pada daerah Surabaya serta dampak yang ditimbulkan dari penggunaan trem, sedangkan pada penelitian ini memfokuskan pada daerah Batavia dan batasan temporal pada penelitian terdahulu yaitu tahun 1899-1930-an sedangkan yang penulis teliti yaitu tahun 1899-1945.

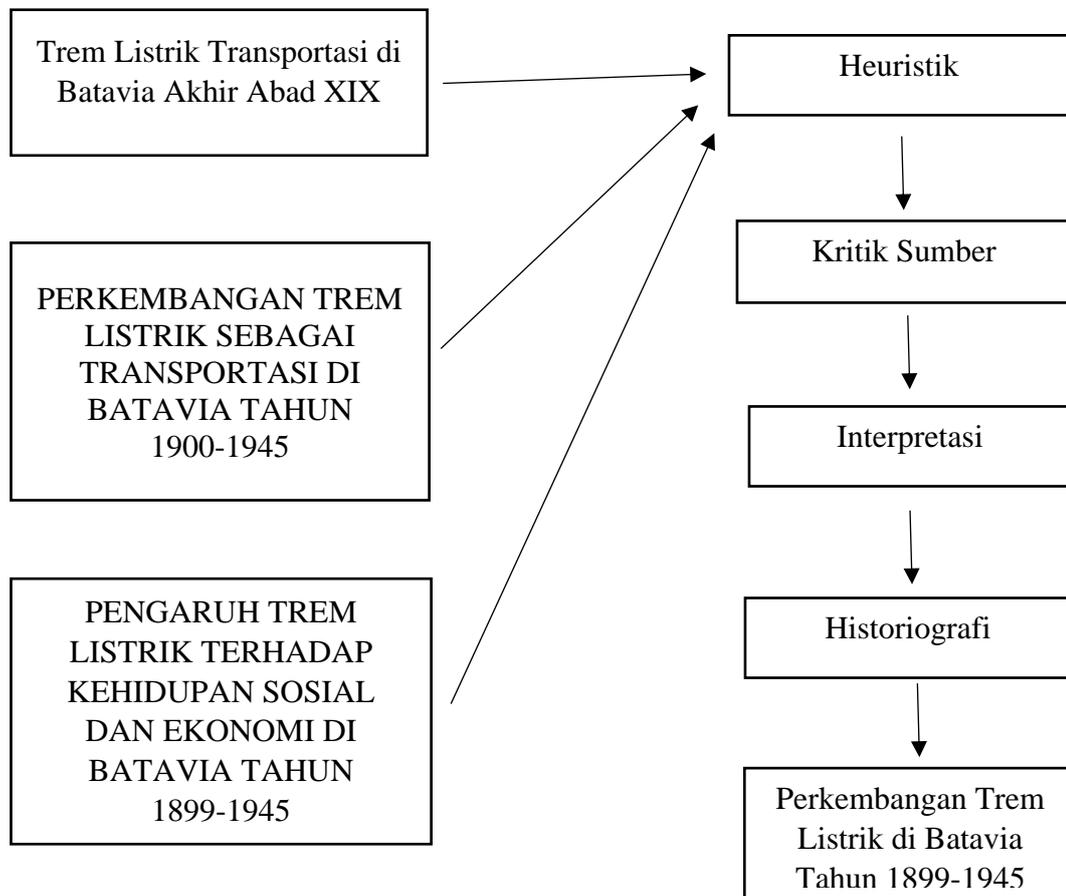
3. Penelitian yang dilakukan oleh Ratria Septina Saraswati dan LMF Purwanto Program Studi Doktor Arsitektur Konsentrasi Arsitektur Digital Universitas Katolik Soegijapranata Semarang yang berbentuk jurnal dengan judul Jejak Sejarah Trem Kota Semarang 1881-1940, dimuat dalam *Jurnal Arsitektur Kolaborasi Vol.2 No.1 Tahun 2022*. Hasil penelitian ini membahas tentang arsitektur pemetaan jalur trem di Kota Semarang, peranan trem di Kota Semarang serta berakhirnya trem di Kota Semarang. Persamaan penelitian terdahulu dengan penulis teliti yaitu membahas penggunaan trem listrik beserta rute perjalanan trem tersebut. Perbedaannya adalah bahwa penelitian terdahulu terletak pada wilayah nya yaitu di Semarang sedangkan penulis memfokuskan pada wilayah Batavia, selain itu batasan temporal nya pada penelitian terdahulu yaitu 1881-1940 sedangkan pada penulisan penelitian batasan temporal tahun 1899-1945.
4. Penelitian yang dilakukan oleh Riyadi dan Ahmad Dimas Romadhon Jurusan Pendidikan Sejarah Universitas Negeri Surabaya yang berbentuk jurnal dengan judul Perusahaan Transportasi Modjokerto Stoomtram Maatchappij di Masa Modernisasi Kota-Kota di Jawa Tahun 1896-1933, dimuat dalam *AVATARA: e-Journal Pendidikan Sejarah Vol.10 No.1 Tahun 2020*. Hasil penelitian ini membahas tentang pembangunan perusahaan trem di Mojokerto sebagai bentuk modernisasi dan industrisasi pada masa Hindia Belanda. Trem di daerah Mojokerto kegunaan utamanya yaitu untuk mengangkut hasil perkebunan ke pelabuhan Kota Surabaya. Persamaan penelitian terdahulu dengan penulis teliti yaitu membahas tentang penggunaan trem pada masa

Hindia Belanda serta membahas tentang dampak sosial dan ekonomi yang ditimbulkan dari penggunaan trem. Sedangkan perbedaannya adalah pada daerah yang diteliti, penulis meneliti daerah Batavia sedangkan penelitian terdahulu meneliti daerah Modjokerto, serta perbedaan periode tahun yang diteliti.

1.5.4 Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual adalah salah satu bagian yang penting dalam sebuah penulisan penelitian yang bertujuan untuk membatasi penulis agar dapat memecahkan masalah dan menjabarkan hasil penelitian sesuai topik permasalahan. Peneliti menggunakan kerangka konseptual untuk yang telah disusun untuk menentukan pertanyaan-pertanyaan penelitian mana yang harus dijawab oleh peneliti³⁷. Dengan adanya kerangka konseptual membantu penulis untuk meneliti agar tidak keluar dari konsep yang telah disusun sebelumnya. Penelitian skripsi ini yang berjudul “Perkembangan Trem Listrik di Batavia Tahun 1899-1945”.

³⁷Tim Penyusun Pendidikan Sejarah. 2019. Pedoman Penulisan Karya Ilmiah Jurusan Pendidikan Sejarah Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Siliwangi. Hal 58.



Gambar 1. 1 Kerangka Konseptual

Keterangan

Kerangka konseptual di atas terlihat bahwa penulis mengkaji seputar trem listrik di Batavia mulai dari awal penggunaan trem listrik pada akhir abad XIX, lalu perkembangan trem listrik sebagai transportasi di Batavia Tahun 1900-1945 sampai dengan pengaruh penggunaan trem listrik terhadap kehidupan sosial dan ekonomi di Batavia Tahun 1899-1945.

1.6 Metode Penelitian Sejarah

Pada penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian historis karena penelitian ini menunjukkan fakta-fakta dan data-data sejarah mengenai

Perkembangan Trem Listrik di Batavia Tahun 1899-1945. Peneliti melakukan penulisan pada penelitian ini dengan cara pengolahan data pada peristiwa masa lampau yaitu pengumpulan data (Heuristik), kritik sumber (Verifikasi), penafsiran (Interpretasi) dan penulisan sejarah (Historiografi). Tujuan penulis menggunakan metode sejarah yaitu untuk mengetahui secara jelas mengenai kejadian-kejadian yang pernah terjadi di masa lalu serta agar kejadian tersebut mendapatkan penjelasan serta kebenaran yang akurat.

Teknik yang digunakan peneliti untuk mengumpulkan data yaitu dengan menggunakan teknik studi pustaka dan dikumpulkan dengan sistem kartu yang dibedakan menjadi dua kategori yaitu sumber primer dan juga sumber sekunder. Sumber primer yang digunakan peneliti bersumber dari surat kabar *Het Nieuwes Van Den Dag Voor Nederlandsch-Indie* 10 Januari 1913. Sumber sekunder yang utama peneliti gunakan merupakan buku karya Dimas Wahyu Indrajaya yang berjudul *Trem Di Jakarta 1869-1962*. Buku terbitan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia yang berjudul *Perkembangan Transportasi Di Indonesia Dari Masa Ke Masa*. Buku karya Susan Blackburn yang berjudul *Jakarta, Sejarah 400 Tahun*.

1.6.1 Heuristik

Heuristik merupakan bagian awal dalam metode penelitian sejarah. Menurut Notosusanto (1971: 18) dalam Sulasman (2013: 93) heuristik/heuristis berasal dari kata *heuriskein* yang diambil dari Bahasa Yunani yang memiliki arti tidak hanya menemukan tetapi juga mencari terlebih dahulu.³⁸ Heuristik merupakan kegiatan

³⁸ Sulasman. (2014). *Metodologi Penelitian Sejarah*. Bandung: Pustaka Setia. Hal 93.

mengumpulkan sumber sejarah yang sesuai dengan tema penelitian sejarah. Sumber sejarah menurut Helius Sjamsuddin (2007: 32) adalah segala sesuatu baik langsung maupun tidak langsung menceritakan tentang aktivitas manusia pada masa lalu³⁹. Sumber dalam penelitian sejarah terdiri dari dua sumber yaitu sumber primer dan juga sumber sekunder.

Pada tahap ini penulis menggunakan sumber primer yang berhubungan dengan Perkembangan Trem Listrik di Batavia Tahun 1899-1945 yaitu bersumber dari Bijlagen atau Surat Permohonan Tanggal 20 Maret 1899 No.14558, serta Besluit atau Surat Keputusan No. 36 Tanggal 24 Maret 1900. Penulis juga menggunakan sumber primer berupa surat kabar yang diterbitkan pada masa pemerintahan Belanda seperti, *Bataviaasch Nieuwsblad* 10 April 1899.

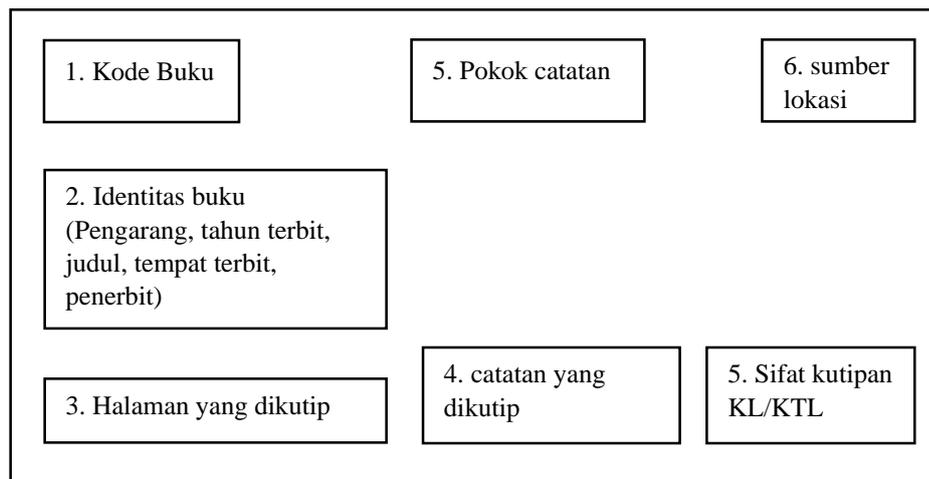
Sumber sekunder merupakan sumber yang tidak berasal dari pelaku sejarah secara langsung melainkan sumber yang didapat dari penelitian orang lain yang membahas hal yang sesuai dengan tema penelitian contohnya seperti buku, maupun dari artikel ilmiah. Peneliti menggunakan sumber sekunder dari buku di antaranya:

1. Buku yang berjudul Trem Di Jakarta 1869-1962 karya Dimas Wahyu Indrajaya tahun 2021 oleh PT. Kompas Media Nusantara.
2. Buku terbitan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia yang berjudul Perkembangan Transportasi Di Indonesia Dari Masa Ke Masa yang diterbitkan tahun 2010.
3. Buku karya Susan Blackburn yang berjudul Jakarta, Sejarah 400 Tahun yang diterbitkan tahun 2011 oleh Masup Jakarta.

³⁹ Sjamsuddin. (2017). Metodologi Sejarah. Yogyakarta: Ombak. Hal:32.

4. Buku yang berjudul Djakarta Kota Lambang Kemerdekaan karya Boentarman yang diterbitkan tahun 1956 oleh Penerbit Ganaco N.V. Bandung-Djakarta-Amsterdam.
5. Buku yang berjudul Kereta Api di Jakarta Dari Zaman Belanda Hingga Reformasi karya Kartum Setiawan yang diterbitkan tahun 2021 oleh PT. Kompas Media Nusantara.

Data tersebut akan disimpan dengan menggunakan sistem kartu, untuk memuat pustaka dan termasuk didalamnya kutipan langsung.



Gambar 1.2 Sistem Kartu

Keterangan:

1. Kode Buku : untuk menyusun daftar pustaka yang sesuai dengan abjad.
2. Identitas Buku : isinya berupa pengarang, tahun terbit, judul, tempat terbit dan penerbit.

3. Halaman yang dikutip : isinya berupa letak untuk nomer halaman yang dikutip.
4. Catatan yang dikutip : isinya untuk mencatat apa yang perlu dikutip.
5. Pokok catatan : isinya sebagai tempat untuk mencatat pokok catatan.
6. Lokasi sumber : untuk mencatat dimana buku tersebut diperoleh atau lokasi sumber.
7. Sifat kutipan KL/KTL : isinya berupa kutipan langsung (KL) atau kutipan tidak langsung (KTL).

1.6.2 Kritik Sumber

Pada tahapan ini penulis melakukan seleksi terhadap sumber-sumber yang telah ditemukan dan mulai mencari bagian-bagian yang berkaitan dengan permasalahan. Dalam proses kritik sumber yang terdiri dari dua cara yaitu kritik eksternal dan kritik internal.

Kritik eksternal dilakukan oleh peneliti untuk memilih serta memilah arsip untuk diuji keasliannya agar didapatkan sumber yang sungguh-sungguh asli dan bukan tiruan yang berkaitan dengan Perkembangan Trem Listrik di Batavia Tahun 1899-1945. Pada tahapan ini peneliti mengambil data-data yang relevan sesuai dengan tema penelitian yang diteliti.

Kritik internal dimulai dengan melihat isi yang ada dalam sumber buku, arsip maupun dokumen yang didapatkan harus kredibel dan dapat dipercaya kebenarannya

serta dapat dipertanggung jawabkan sehingga penulis dapat melanjutkan penelitian mengenai Perkembangan Trem Listrik di Batavia Tahun 1899-1945.

1.6.3 Interpretasi

Pada tahapan ini penulis mulai menafsirkan hasil analisis data yang telah terkumpul dan telah tersusun agar dapat menghasilkan fakta-fakta sejarah yang akurat dan memungkinkan hasil yang beragam, sehingga bisa timbul terjadinya subjektivitas pada tahapan ini. Peneliti melakukan interpretasi setelah peneliti melakukan kritik terhadap beberapa sumber yang berkaitan dengan perkembangan trem listrik di Batavia Tahun 1899-1945.

1.6.4 Historiografi

Historiografi merupakan tahapan terakhir dalam penelitian ini. Historiografi atau penulisan sejarah dilakukan setelah tahapan heuristik, kritik sumber dan interpretasi selesai dikerjakan. Perkembangan Trem listrik di Batavia tahun 1899-1945 ini disajikan dalam bentuk deskriptif dan disusun secara sistematis dan logis.

1.7 Sistematika Penulisan Bab

Pembahasan pada proposal penelitian ini dibuat secara sistematis dan mudah dipahami. Penulis membagi menjadi beberapa bagian yang akan menjelaskan hasil pembahasan proposal yang dimana setiap bagiannya saling berkaitan.

Bab I pendahuluan berisi tentang judul yang diangkat oleh peneliti, pembahasan umum mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat dan kegunaan penelitian, kajian teoritis, kajian pustaka, historiografi yang relevan, kerangka konseptual, metode penelitian sejarah, dan sistematika penulisan.

Bab II, bab ini sudah memasuki pembahasan dari hasil penelitian. Hal-hal yang akan dibahas dalam bab II terkait dengan asal mula penggunaan trem di Batavia akhir abad XIX. Pembahasan dimulai dari penggunaan trem di Batavia tahun 1899, lalu kebijakan penggunaan trem listrik di Batavia tahun 1899, selanjutnya membahas tentang karakteristik trem listrik di Batavia tahun 1899, dan terakhir membahas rute dan trayek trem listrik awal beroperasi di Batavia pada tahun 1899.

Penjabaran hasil penelitian berlanjut ke bab III, yang merupakan pembahasan inti, menjelaskan tentang penggabungan dua perusahaan trem yang ada di Batavia sehingga menjadi satu perusahaan yang diberi nama BVM (Bataviasche Verkeers Maatschappij), mulai terjadi persaingan dengan transportasi lain yang membuat perusahaan trem membuat mengadakan promosi untuk menarik peminat, penambahan jalur trem listrik di Batavia yang membuat lebih banyak penumpang, masa peralihan kekuasaan dari pemerintahan kolonial Belanda ke pemerintahan kolonial Jepang yang membuat perusahaan trem listrik berpindah kekuasaan ke pemerintahan Jepang sampai tahun 1945.

Pada bab IV membahas tentang pengaruh penggunaan trem listrik bagi kehidupan di Batavia. Pembahasan tersebut dibagi menjadi tiga pembahasan yaitu tentang dampak pada bidang ekonomi di Batavia tahun 1899-1945, populasi penduduk Batavia yang meningkat pada tahun 1899-1945 serta meningkatnya kecelakaan trem listrik di Batavia tahun 1899-1945.

Pada bab V berisikan tentang kesimpulan penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti yang berbentuk simpulan dari seluruh pembahasan hingga penerimaan

saran yang dilakukan oleh peneliti. Saran yang diberikan bagi mahasiswa, masyarakat Jakarta hingga bagi peneliti selanjutnya.

Pada bagian daftar pustaka berisikan tentang sumber-sumber referensi yang digunakan oleh penulis dalam penelitian. Sumber-sumber yang digunakan berupa arsip dan juga buku referensi yang menunjang untuk penelitian ini.