

BAB I

PENDAHULUAN

A. Dasar Pemikiran

Cepatnya arus modernisasi dan pertumbuhan penduduk yang terus berkembang seiring dengan perkembangan zaman menimbulkan suatu upaya pemerintah untuk menciptakan alat perpindahan massal dengan kapasitas dan kecepatan yang mumpuni. Salah satu upayanya adalah pembuatan MRT. MRT atau *Mass Rapid Transit* merupakan salah satu moda transportasi cepat berbasis rel yang berada di Jakarta. Proses pembuatan MRT terjadi dalam 2 fase. Fase 1 sudah dimulai pada tahun 2013 dan diresmikan pada tahun 2019. Selanjutnya pada fase 2A yang mulai dilakukan pada 25 September 2022 dengan cakupan pembangunan Stasiun Harmoni, Sawah Besar, dan Mangga Besar terdapat beberapa hambatan dalam proses pembangunannya.

Hambatan yang terjadi dalam upaya pembuatan jalur MRT salah satunya ialah ditemukannya rel trem kuno pada lokasi pengerukan sehingga proses pembangunan dihentikan sejenak. Trem atau *tram* dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) merupakan kereta api yang digerakkan oleh listrik atau lokomotif kecil yang biasanya digunakan untuk mengangkut penumpang di kota. Rel trem yang ditemukan oleh para pekerja MRT berada di Gambir, Jakarta Pusat yang diketahui sudah dibangun sejak era pemerintahan Belanda. Tidak dapat dipungkiri

bahwa faktanya wilayah Jakarta Pusat merupakan pusat pemerintahan Belanda sekaligus perekonomian di masa lampau. Hal tersebut menandakan bahwa transportasi merupakan salah satu aspek penting dalam menjalankan roda kehidupan bangsa dan negara.

Sejak zaman dahulu, transportasi sudah digunakan dalam proses kegiatan sehari-hari dengan menggunakan tenaga manusia atau hewan. Revolusi Industri yang terjadi pada akhir abad ke-18 dan awal abad ke-19 memberikan dampak yang sangat signifikan pada perubahan sosial dan budaya khususnya dalam perkembangan mode transportasi yang ditandai dengan ditemukannya mesin uap berbahan bakar batubara (Djaja, 2012). Dengan adanya revolusi industri, pembangunan sosial ekonomi terus berkembang, terutama di bidang transportasi. Dalam perkembangannya transportasi modern menggunakan tenaga uap, seperti kereta api dan trem, setelah sebelumnya menggunakan tenaga manusia dan hewan.

Sejak pengenalan kebijakan liberal di Hindia Belanda, ditandai dengan penerapan Undang-Undang Agraria dan Undang-Undang Gula pada tahun 1870, aktivitas ekonomi telah mengalami pertumbuhan yang pesat, terutama di sektor perkebunan dan pertambangan untuk industri ekspor. Untuk mendukung pengembangan pesat industri tanaman dan tambang, pemerintah Belanda telah membangun berbagai fasilitas transportasi, termasuk jaringan kereta api (Kartodirdjo, 1987).

Berkembangnya industri terutama perkebunan membuat para pemodal swasta memaksa pemerintah Hindia Belanda untuk segera membangun jalur kereta api untuk mengangkut hasil perkebunan. Tahun 1862, proyek pembangunan jalur

kereta api berhasil direalisasikan dengan jalur pertamanya di Pulau Jawa dengan Jalur Semarang-Vorstenlanden, yang dikelola oleh *Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij* atau NISM (Wardojo, 2018).

Setelah pengembangan moda transportasi kereta api yang lebih berorientasi kepada angkutan barang ekonomis pada tanggal 15 September 1871, pemerintah kolonial Hindia Belanda juga mengusahakan pembangunan rel kereta api dalam kota yang difungsikan untuk transportasi masyarakat itu sendiri. Jalur kereta api pertama kali dibuka di Batavia sepanjang 6 kilometer yang menghubungkan Batavia *benedenstad* (sekitar Glodok – Pinangisia – Stasiun Beos) ke Stasiun Gambir di Weltevreden (Lohanda, 2007).

Ketika rel-rel kereta api telah dibangun untuk angkutan dalam kota, mereka masih harus menunggu lokomotif untuk menariknya, sehingga trem menggunakan rel tersebut. Masyarakat Batavia menyebutnya *Tramways* yaitu kereta kuda. Pada abad ke-18, Firman Dummler & Co mendirikan *Bataviasche Tramweg Maatschappij* (BTM), yang memiliki lisensi untuk membuat jalur trem di Batavia, Hindia Belanda. Perusahaan BTM didirikan dengan tujuan dapat menyediakan transportasi umum yang cepat, murah, dan efisien (Setiawan, 2021). Setelah rel *Tramways* berhasil terpasang, trem kuda bebas untuk melintasinya dengan jadwal pengoperasian mulai dari pukul lima pagi hingga delapan malam.

Trem kuda telah beroperasi sejak tahun 1869 dan berhenti beroperasi sepenuhnya pada tahun 1887 karena berbagai permasalahan yang diciptakan. Menurut Blackburn (2012), sebelum 1869, penduduk Batavia dan pendatang baru ke pelabuhan biasanya menggunakan sado, delman, bendi, dan palanquin. Kuda

digunakan sebagai penarik untuk semua kendaraan ini. Kuda yang digunakan adalah kuda Sumbawa kecil, yang tidak cocok untuk iklim Batavia yang panas dan lembab. Sehingga banyak kuda-kuda yang mati dan kotorannya yang berserakan di tengah jalan menyebabkan bau yang tidak sedap di seluruh kota. Oleh karena itu, trem kuda digantikan oleh trem uap yang dioperasikan oleh perusahaan Belanda NITM (*Nederlandsch Indische Tramweg Maatschappij*), yang berbasis di wilayah Kramat Raya di Batavia dengan rute *Oud Batavia-Meester Cornelis* (sekarang Kota Tua – Jatinegara).

Pada tahun 1899, trem uap bersaing dengan trem listrik *Batavia Electric Tramweg Maatschappij* (BETM) dengan rute yang berbeda dan ditambahkan ke jalur trem Batavia yang sudah ada. Trem listrik yang beroperasi di Batavia merupakan trem pertama yang lebih dulu ada dibandingkan di negara kincir angin yaitu Belanda. Trem listrik baru mulai beroperasi di Belanda tiga bulan setelah Batavia tepatnya pada Juli 1899. Trem listrik yang ada di Batavia berasal dari 2 perusahaan besar Eropa, yaitu *Dyle et Bacalan* di Belgia pada 1899 dan *Beijnes* di Belanda pada 1912. Keduanya merupakan produsen penghasil gerbong-gerbong trem yang populer pada masanya.

Pada tahun 1930 perusahaan trem uap dan trem listrik bergabung menjadi *Bataviasch Verkeers Maatschappij* (BVM) (Alkatiri, 2010). Sejak penggabungan kedua perusahaan besar swasta milik Belanda, trem listrik mengalami peningkatan jumlah penumpang dan berbagai pembaharuan yang terus dikembangkan, salah satunya ialah penghapusan sistem 3 kelas menjadi 2 kelas saja.

Kebijakan trem listrik terus berubah seiring dengan pergantian pemerintahan; ini terlihat dalam pemerintahan Belanda, Jepang, dan Indonesia. Pada perkembangannya dalam rentang waktu tahun 1930 hingga 1942 masa penghujung berakhirnya pemerintahan Belanda mengalami beberapa perubahan. Perubahan-perubahan yang terjadi yaitu, penghapusan sistem 3 kelas, penurunan harga tarif sebagai solusi dari adanya krisis ekonomi dunia pada masa itu, dan sebagai perusahaan trem listrik Batavia, BVM mengadakan berbagai promosi yang beragam. Salah satu promosi yang ditawarkan adalah memberikan es krim gratis khusus penumpang kelas 3. Hal ini menghasilkan peningkatan yang signifikan dalam jumlah penumpang.

Sesaat setelah Belanda dapat menarik kembali minat masyarakat pada trem listrik, pada bulan Maret 1942, kalahnya sekutu membuat Belanda akhirnya menyatakan menyerah dan melepaskan Hindia Belanda yang merupakan awal pendudukan Jepang di Batavia. Masa pemerintahan Jepang, semua aspek-aspek yang berbau Belanda dihapuskan dan diganti dengan nama baru. Tak terlepas dari pengamatan, nama trem Batavia diubah menjadi *Seibu Rikuyo Kiko Djakarta Shinden*. Sedangkan trem listrik di tangan pemerintah Indonesia mengalami kemajuan diberbagai aspek, salah satunya adalah penghapusan sistem kasta di dalam gerbong. Sebelumnya pemerintah Belanda telah mengubah kebijakan sistem 3 kelas dengan menghapus kelas 1 dan menyisakan 2 kelas saja. Sedangkan di era pasca proklamasi, trem bebas dipergunakan oleh siapa saja. Trem bahkan dijadikan sebagai alat untuk menyebarkan berita kemerdekaan kala itu.

Selain perubahan beberapa kebijakan, pemerintah juga kerap membangun atau menggabungkan lintasan-lintasan trem di Batavia. Penempatan jalur trem listrik di Batavia juga dipengaruhi oleh aspek pendukung khususnya ekonomi dan politik, contohnya Weltevreden. Wilayah Weltevreden merupakan pusat pemerintahan dan juga perekonomian yang sekarang wilayahnya hampir mencakup seluruh bagian Jakarta Pusat terbentang di sepanjang RSPAD Gatot Subroto hingga Museum Gajah. Seperti contohnya adalah penggunaan trem yang melewati Tanah Abang dan Sawah Besar yang merupakan lokasi bisnis. Selain itu ada juga lintasan trem listrik yang melewati Paser Senen, sebuah tempat belanja yang lebih terkenal bagi masyarakat karena harga barang disitu pada umumnya lebih murah.

Berperan sebagai lokasi penting pemerintahan dan perekonomian membuat Batavia tidak terlepas dari hiruk pikuk arus bepergian masyarakat Batavia. Trem bukanlah satu-satunya moda transportasi yang ada di Batavia. Ada sepeda yang turut mewarnai jalan-jalan di Batavia, disusul dengan sepeda motor dan mobil. Menurut Hermanu (2010), sepeda masuk ke Hindia Belanda pertama kali pada tahun 1910-an yang digunakan oleh pegawai kolonial dan para bangsawan. Tak terlepas dari bentuk kolonialisme, sepeda ditujukan sebagai bentuk perbedaan antara kaum elite dan pribumi, begitu pula dengan sepeda motor dan mobil (Ahmad Arif, 2010).

Berdasarkan uraian di atas, kajian mengenai perkembangan trem listrik di Batavia pada tahun 1930-1959 menjadi hal yang penting untuk diteliti. Alasan pentingnya penelitian tersebut adalah karena perkembangan trem listrik di Batavia dengan periode tersebut yang merupakan tonggak awal dengan dimulainya proses

penggabungan dua perusahaan trem hingga kemudian berakhir pada tahun 1959 atas perintah Presiden Soekarno perlu dikaji secara lebih dalam. Selain itu juga, peneliti akan memfokuskan penelitian ini kepada alur perkembangan trem listrik di Batavia, seperti perbedaannya dengan trem yang berada di negara kincir angin atau Belanda dan jalur lintasan yang tersebar di Batavia sebagai aspek pendukungnya.

Terdapat enam kajian yang pernah dilakukan oleh para peneliti mengenai tema trem di atas. Karya pertama tulisan Muhamad Hadian Saputra yang menulis tentang “Perkembangan Trem Batavia Tahun 1896-1930”. Dalam tulisannya Hadian menjelaskan mengenai kondisi Batavia yang dijadikan pusat kegiatan perekonomian dan perdagangan oleh pemerintah Hindia Belanda mengakibatkan wilayah Batavia dipenuhi oleh pendatang dari daerah lain untuk bekerja. Oleh karena itu, Batavia membutuhkan metode transportasi yang efektif dan efisien dan kemudian hadir trem kuda pada tahun 1869, disusul dengan trem uap tahun 1881 dan trem listrik pada tahun 1899. Pada tahun 1930 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 (Saputra, 2022).

Karya kedua tulisan Siti Indina Nurzahra dan Bondan Kanumuyoso yang menulis tentang “Dinamika Perkembangan Trem Antarkota: Karawang-Rengasdengklok 1919-1970”. Dalam tulisannya Siti dan Bondan menjelaskan mengenai daerah Karawang yang merupakan salah satu daerah penghasil padi

terbesar di Jawa Barat. Dalam melakukan penyaluran hasil panennya, dibutuhkan transportasi yang dapat mengangkut seluruh hasil panen. Dengan itu dibangun jaringan rel kereta api antara Karawang dan Rengasdengklok yang seiring perkembangannya tidak hanya diperuntukkan mengangkut hasil panen tetapi sebagai alat transportasi masyarakat. Tulisan ini fokus membahas mengenai perkembangan kereta api di Karawang dan bagaimana eksistensi serta fungsi dari kereta api lokal bagi masyarakat Karawang (Nurzahra et al., 2023).

Karya ketiga tulisan Endang Susilowati dengan judul “Peranan Trem Semarang-Juana Sebagai Alat Transportasi di Pantura Jawa Tengah pada Akhir Abad 19”. Dalam tulisannya Endang menjelaskan mengenai bagaimana peran sarana transportasi trem Semarang-Juana, baik dalam transportasi penumpang dan barang pada akhir abad ke-19. Pada saat itu, trem Semarang-Juana bahkan menjadi satu-satunya sarana transportasi di pantai utara Jawa Tengah, yang sangat penting untuk transportasi penumpang, produk perkebunan, dan komoditas lainnya seperti beras, garam, ikan, kapas, pupuk, dll. Namun sangat disayangkan, pada saat itu kebijakan pemerintah Indonesia lebih berpihak pada pengembangan jalan raya dan armada angkutan jalan raya. Pemerintah membangun banyak jalan baru, beberapa di antaranya sejalur dengan jaringan jalan kereta api yang sudah lebih dulu ada. Akibatnya trem uap Semarang-Juana kalah bersaing dengan berbagai alat transportasi lain yang lebih modern (Susilowati, 2016).

Karya keempat tulisan Hafid Rofi Pradana dengan judul “Perkembangan Kediri Stoomtram Maatschappij pada Tahun 1895-1930”. Dalam tulisannya Hafid menjelaskan mengenai abad ke-19 ketika orang-orang Belanda gencar membangun

industri pertanian dan perkebunan untuk mengembangkan sentra pertanian dan perkebunan yang ada di Kediri. Memasuki abad ke-20 ditandai dengan seiringnya perkembangan ekonomi di Kediri, muncullah moda transportasi trem yang didirikan oleh *Kediri Stoomtram Maatschappij* (KSM) pada tahun 1895. KSM mengangkut hasil perkebunan dan pertanian dari industri-industri di Kediri maupun Jombang. Untuk jasa pengangkutan penumpang, KSM memberikan layanan kereta penumpang kelas 1, kelas 2, dan kelas 3. KSM memberikan pengaruh bagi aspek sosial dan ekonomi terhadap perkembangan wilayah Kediri (Pradana & Wisnu, 2018).

Karya kelima adalah skripsi Mohamad Syauqi Hadzami dengan judul “Transportasi Trem di Batavia 1942-1962”. Fokus penelitian ini adalah trem, sarana transportasi massal di kota Jakarta, yang telah beroperasi selama tiga pemerintahan berbeda: Hindia Belanda, Jepang, dan Republik Indonesia. Tujuan trem adalah untuk memenuhi kebutuhan kota tertentu, seperti memudahkan mobilitas penduduk atau memudahkan kegiatan ekonomi. Ada tiga jenis trem yang digunakan untuk mengangkut orang. Pertama adalah trem kuda, yang dioperasikan pada tahun 1869 dengan dua hingga tiga ekor kuda. Lalu keberadaan trem kuda digantikan oleh trem uap pada 1884. Seiring perkembangan teknologi, trem uap pun bergeser oleh trem listrik. Trem listrik mulai beroperasi di Batavia pada bulan April 1889. Pada masa pemerintahan Indonesia, trem yang sudah beroperasi sejak 1869 itu harus dihentikan. Presiden Sukarno berpendapat bahwa trem terlalu kuno dan tidak cocok untuk kota Jakarta. Bus-bus menjadi pengganti trem untuk melayani penduduk Jakarta setelah trem dihapus (Hadzami, 2017).

Karya keenam adalah tulisan Ratri Septina Saraswati dan LMF Purwanto dengan judul “Jejak Sejarah Trem Kota Semarang 1881-1940”. Dalam tulisannya Ratri dan Purwanto membahas mengenai pemetaan jalur trem kota Semarang, peranan trem kota bagi masyarakat kota Semarang, dan operasionalnya dihentikan dan hilangnya bukti-bukti fisik yang penting bagi sejarah perkembangan kota. Penduduk Semarang dapat mengakses pusat kota melalui trem kota yang canggih. Disebabkan munculnya mobil dan bus setelah Perang Dunia I, trem ini tidak beroperasi lagi. Hal ini terjadi karena tidak ada dana untuk memperbaiki infrastruktur dan trem kota disubsidi, dan operasi harian trem dianggap semakin tidak menguntungkan (Saraswati & LMF Purwanto, 2022).

Dalam keenam tulisan yang telah dijabarkan di atas memiliki topik dan rentang waktu yang berbeda dengan yang sekarang penulis akan tulis. Topik pembahasan yang akan dibahas penulis adalah Perkembangan Trem Listrik yang ada di Kota Batavia dari rentang tahun 1930-1959. Berbeda dengan penulisan sebelumnya yang cenderung membahas kota-kota di luar wilayah Jakarta dengan waktu dan jenis trem yang berbeda-beda. Adapun perbedaan lain adalah fokus perkembangan tremnya, tulisan pertama fokus kepada perkembangan trem di Batavia pada kurun waktu 1896-1930 dengan fokus utamanya membahas pengaruh trem terhadap sosial dan ekonomi masyarakat Batavia. Tulisan kedua berfokus kepada perkembangan trem Karawang-Rengasdengklok dan fungsi kereta lokal bagi masyarakat Karawang. Tulisan ketiga berfokus kepada peran sarana transportasi trem Semarang-Juana, baik dalam transportasi penumpang dan barang pada akhir abad ke-19. Tulisan keempat berfokus pada moda transportasi trem lokal

yang didirikan oleh *Kediri Stoomtram Maatschappij* (KSM) pada tahun 1895 dan peranannya bagi masyarakat Kediri. Tulisan kelima berfokus kepada perkembangan trem di Batavia dalam rentang waktu 1942-1962 dan pengaruhnya bagi masyarakat Batavia masa itu. Tulisan keenam berfokus pada letak penempatan jalur trem Semarang dengan rentang waktu 1881-1940 dan peranannya bagi masyarakat Semarang. Sedangkan penulis akan membahas perkembangan trem listrik di Kota Batavia dengan berfokus pada proses dinamika perkembangannya, perbedaannya dengan trem listrik negara lain dan alur penempatan lintasan trem di Batavia.

B. Pembatasan dan Perumusan Masalah

1. Pembatasan Masalah

Secara spasial, penelitian ini dilakukan di wilayah Kota Batavia, Hindia Belanda. Kota Batavia dipilih sebagai wilayah pembatasan penelitian karena Kota Batavia merupakan wilayah yang memiliki peranan penting bagi perkembangan trem listrik kala itu, khususnya di Kota Batavia karena eratnya keterkaitan dengan pusat perekonomian dan pemerintahan. Kota Batavia yang dimaksud oleh penulis ialah Batavia tahun 1930-1942 sebelum berganti nama di tahun 1942 menjadi Djakarta di era pemerintahan Jepang. Sebagian penduduk Batavia masih menggunakan penyebutan nama Batavia dalam menyebut Kota Djakarta/Jakarta. Secara temporal, penelitian ini akan membahas perkembangan trem listrik Kota Batavia mulai dari tahun 1930-1959. Tahun 1930 dipilih sebagai awal pembatasan penelitian karena Trem

Listrik resmi beroperasi dengan era baru atas penggabungan dua perusahaan besar antara trem uap dan trem listrik. Sedangkan tahun 1959 dipilih sebagai akhir pembatasan penelitian berhentinya pengoperasian trem listrik di Batavia. Proses ini menjadi hal yang menarik untuk melihat suatu proses perkembangan sebuah moda transportasi di Jakarta.

2. Perumusan Masalah

Terkait dengan batasan masalah diatas, maka rumusan masalah yang akan dibahas adalah:

1. Mengapa trem listrik di Batavia melakukan penggabungan perusahaan dengan trem uap pada tahun 1930?
2. Bagaimana perkembangan trem listrik dan moda transportasi lain di Batavia pada tahun 1930-1950?
3. Bagaimana alur penempatan jalur trem listrik di Jakarta dan akhir eksistensinya di masa pemerintahan Soekarno pada tahun 1951-1959?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah dan pembatasan masalah yang sudah dijelaskan diatas, maka tujuan penelitian ini adalah menganalisis perkembangan transportasi trem listrik di Batavia tahun 1930-1959.

2. Kegunaan Penelitian

- a. Secara teoritis, penelitian ini bertujuan untuk menambah pengetahuan dan wawasan tentang trem listrik di wilayah Kota Batavia dalam kurun waktu 1930-1959.
- b. Secara praktis, penelitian ini dapat menjadi motivasi dan evaluasi bagi pengurus transportasi untuk memperbaiki dan menggunakan jalur trem listrik sebagai sarana wisata di wilayah Jakarta.

D. Metode dan Sumber

Metode yang digunakan dalam penelitian/skripsi ini adalah metode penelitian sejarah yang terdiri atas 4 tahap (*Metodologi Sejarah*, 2003), antara lain:

1. Heuristik

Tahapan tersebut dimulai dengan pencarian dan pengumpulan sumber, penulis menggunakan *Library Research* (Penelitian Pustaka) untuk mengumpulkan sumber mengenai perkembangan trem di Batavia dari abad ke-19 hingga 20. Penelitian kepustakaan adalah serangkaian tindakan yang berkaitan dengan teknik pengumpulan data pustaka. Menurut M. Nazir (2003), studi kepustakaan adalah teknik pengumpulan data dengan melakukan penelaahan terhadap literatur, buku, catatan, dan laporan yang berkaitan dengan masalah yang dibahas.

Sumber-sumber ini dikumpulkan melalui perpustakaan, museum, dan dokumentasi. Metode ini disebut heuristik. Dalam tahapan ini penulis

kemudian membagi menjadi sumber tertulis. Sumber tertulis kemudian dibagi menjadi sumber primer dan sekunder. Sumber primer penulis berasal dari surat kabar, majalah, dan arsip yang sejaman dengan masa penelitian yaitu tahun 1930-1959. Sedangkan sumber sekunder, penulis dapatkan dari buku dan artikel yang membahas mengenai tema penelitian. Salah satu buku sumber yang digunakan adalah *Trem di Jakarta 1869-1962: Moda Darat Favorit Warga Ibu Kota Tempo Dulu* oleh Dimas Wahyu Indrajaya yang berisi tentang sejarah perkembangan trem di Batavia mulai dari trem kuda hingga trem listrik dan *Jakarta: Sejarah 400 Tahun* yang ditulis oleh Susan Blackburn. Untuk sumber artikel penulis mengambil artikel-artikel yang berkaitan erat dengan sejarah seperti dari Criksetra: Jurnal Pendidikan Sejarah, dan Mozaik: Kajian Ilmu Sejarah.

2. Kritik Sumber

Tahap kedua adalah memastikan bahwa data penelitian benar adanya. Untuk memastikan keaslian dan keakuratan sumber penelitian, sumber yang telah dikumpulkan sebelumnya akan diverifikasi dan dikritik secara eksternal maupun internal. Kritik sumber terdiri dari dua macam yaitu kritik eksternal dan kritik internal. Kritik eksternal adalah menguji autensitas (keaslian) materialnya, dalam hal ini penulis mengambil data berupa arsip dan foto dari Perpustakaan Nasional yang tidak perlu diteliti lagi karena sudah melalui tahap *screening* oleh pihak Perpustakaan Nasional. Dalam kritik internal penulis mencoba membandingkan isi dari dalam arsip dan foto yang

didapatkan dari Perpustakaan Nasional dengan arsip yang ada di web Belanda.

3. Interpretasi

Pada tahap ini, penulis berusaha untuk mengolah sumber yang telah melalui tahap kritik sumber. Interpretasi berguna untuk memahami data yang ada dengan perspektif penulis. Interpretasi terbagi ke dalam dua tahap, yaitu analisis dan sintesis. Analisis adalah sebuah proses menguraikan data, sedangkan sintesis adalah langkah selanjutnya dalam menggabungkan fakta yang telah ada. Dalam skripsi ini, interpretasi disusun dengan menafsirkan fakta-fakta hasil beberapa artikel, dokumen, skripsi, dan buku yang dianalisis secara menyeluruh, serta dengan melihat pada fakta sejarah bahwa dalam perkembangan trem listrik di Batavia menunjukkan adanya kebijakan pemerintah Indonesia khususnya Presiden Soekarno yang turut berperan dalam berakhirnya eksistensi trem listrik di Jakarta dan ketidaksanggupan trem listrik itu sendiri dalam melawan arus modernisasi transportasi di Jakarta pasca proklamasi. Maka dari itu, penulis menarik kesimpulan bahwa pemerintah menyadari kebijakan yang kerap kali berubah-ubah itu memiliki dampak yang signifikan pada arus perkembangan trem listrik di Jakarta.

4. Penulisan Sejarah

Penulisan sejarah adalah tahap terakhir dari penelitian, setelah data diolah kemudian data tersebut ditulis ke dalam bentuk laporan penelitian. Pada tahap ini, informasi sejarah yang ditemukan ditulis secara sistematis dan

terstruktur menggunakan pendekatan deskriptif-analitis. Penelitian akan diuraikan dalam tiga bagian: pengantar, hasil, dan kesimpulan. Selain itu, penelitian akan dilakukan sesuai dengan standar yang berlaku sehingga bermanfaat bagi masyarakat umum.

E. Kerangka Analisis

1. Teori Transportasi

Transportasi adalah suatu alat perpindahan yang digunakan untuk mengangkut barang dari suatu tempat ke tempat lain dalam jangka waktu tertentu dengan menggunakan hewan atau mesin sebagai tenaga penggerakannya. Menurut Salim (1993:5) transportasi adalah proses di mana memindahkan sesuatu, baik orang atau benda, dari satu lokasi ke lokasi lain dengan atau tanpa alat bantu. Alat bantu tersebut dapat berupa tenaga manusia, binatang, alam, atau benda lain, baik dengan mesin maupun tanpa mesin. Menurut Bowersox (1981), transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari satu tempat ke tempat lain yang hendak dituju. Secara umum, transportasi adalah proses memindahkan sesuatu, baik barang atau penumpang, dari suatu tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana. Pengertian transportasi juga disampaikan oleh Aziz dan Asrul (2018), transportasi merupakan suatu kebutuhan sekunder atau kebutuhan turunan dari kegiatan ekonomi di masyarakat. Jadi transportasi dapat didefinisikan sebagai alat pengangkut yang merupakan kebutuhan sekunder untuk melakukan perjalanan dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan sebagai alat pengangkutnya. Transportasi adalah bagian penting dari kehidupan manusia yang

keberadaannya dapat membantu keberlangsungan ekonomi, sosial, budaya, politik, dan keamanan.

Moda transportasi terdiri dari tiga jenis, yaitu transportasi darat yang lebih umum digunakan setiap hari karena lebih murah dan mudah diakses contohnya seperti trem, kendaraan bermotor dan juga kereta api. Selanjutnya adalah moda transportasi air, yang dapat mencapai lokasi yang lebih jauh dalam waktu yang lebih cepat, 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 helikopter. Fungsi transportasi adalah untuk mengangkut orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan waktu yang tergolong cepat dan efisien sehingga mempermudah aktivitas sehari-hari.

Sehingga dapat disimpulkan bahwa transportasi trem listrik di Batavia memiliki kegunaan untuk mengangkut penumpang dari berbagai kalangan dengan pemberlakuan sistem 3 kelas di era kolonial Belanda menjadikannya sebagai transportasi umum yang paling digemari penduduk Batavia karena harganya yang terjangkau dan dapat menjangkau tempat yang dituju dengan alokasi waktu yang efisien.