BI INSTITUTE

KotaTua
• JAKARTA •

PARIWISATA

PARIWISATA
DAN NARASI KOTA TUA

BI INSTITUTE

PARIWISATA DAN NARASI KOTA TUA

Editor:
Donni Fajar Anugrah
Dodi Riadi

Penulis:
Donni Fajar Anugrah, Marissa Novita, Elisabeth Silitonga,
Aninditha Kemala Dinianyadharani, Agnes Hermin R. Pasaribu,
Dodi Riadi, Ardhina Rosa, Firman Haris, Agus Wirawan, Yulianita Rahayu

BANK INDONESIA INSTITUTE

PENYUSUN

Penanggung Jawab
Yoga Affandi
Onny Widjanarko
Arlyana Abubakar
Endang Kurnia Saputra
Iman Gunadi

Editor
Donni Fajar Anugrah
Dodi Riadi

Penulis
Donni Fajar Anugrah
Marissa Novita
Elisabeth Silitonga
Aninditha Kemala Dinianyadharani
Agnes Hermin R. Pasaribu
Dodi Riadi
Ardhina Rosa
Firman Haris
Agus Wirawan
Yulianita Rahayu

Tim Teknis
Dyah Cahyaningtyas
Dian Rahmawati
Fathia Nisa
Rizma Maghribi
Shofi Aulia Riza Harahap
Intan Pratiwi
Reza Aldira

Desain Cover
Zera Anugrah

Desain dan Tata Letak
Yoshi Sihol Putra

BI INSTITUTE

Bank Indonesia Institute
Jl. M.H. Thamrin No. 2
Jakarta 10350 - INDONESIA
Website: http://www.bi.go.id/id/institute

Pariwisata dan Narasi Kota Tua

15,5 x 23 cm | xxviii + 264 Halaman
ISBN : 978-623-5662-33-6
978-623-5662-34-3 (PDF)
Cetakan Pertama, November 2022
Hak cipta dilindungi undang-undang.

Dilarang mengutip atau memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku ini tanpa izin tertulis dari penerbit.

SAMBUTAN
GUBERNUR BANK INDONESIA

Bismillahirrahmanirrahim

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakaatuh

pemangku kepentingan terkait, dapat menerbitkan buku ini. Buku ini hadir sebagai wujud komitmen Bank Indonesia untuk berkontribusi nyata dalam *Pulih Lebih Cepat dan Bangkit Lebih Kuat*, khususnya di sektor pariwisata.

Komposisi materi yang disajikan dalam buku ini sangat komprehensif, memadukan perspektif ekonomi, historis, dan budaya. Sudut pandang yang digunakan juga unik, tidak banyak dibahas dalam buku lainnya, yakni memadukan antara hasil riset Bank Indonesia mengenai pariwisata Provinsi DKI Jakarta dan seni bertutur (*story telling*) narasi Kota Tua serta Kepulauan Seribu. Dengan demikian, buku ini akan memberikan pengalaman baru dalam memahami sektor pariwisata Indonesia.

Sebagaimana kita tahu, sektor pariwisata merupakan salah satu sumber pertumbuhan ekonomi Indonesia. Namun, pandemi Covid-19 telah meluluhlantakkan kinerja pariwisata, karena adanya kebijakan pembatasan mobilitas. Untuk menggerakkan roda per-*Pulih Lebih Cepat dan Bangkit Lebih Kuat*, kajian spesifik

dan mendalam mengenai strategi pengembangan pariwisata Indonesia menjadi sangat relevan. Untuk itulah, Bank Indonesia bekerja sama dengan Yayasan Kota Tua menyusun buku ini. Provinsi DKI Jakarta dipilih karena potensi pariwisatanya yang luar biasa, baik alam maupun budayanya. Hasil riset pariwisata dalam buku ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi pemerintah baik pusat maupun daerah dalam memperkuat strategi pembangunan pariwisata Indonesia.

Mungkin telah banyak yang tahu, bahwa di balik tingginya gedung pencakar langit dan bisingnya kendaraan ibu kota, terdapat sebuah wilayah kecil yang bernama Kota Tua. Terletak sekitar 1,5 km dari Pelabuhan Sunda Kelapa, Kota Tua berada dalam balutan nuansa khas nusantara tempo dulu. Kota Tua memang menyimpan memori sejarah nusantara sejak hampir 500 tahun yang lalu. Sejak wilayah yang tadinya bernama Sunda Kelapa pada abad ke-13, kemudian berubah menjadi Jayakarta pada awal abad ke-16, Batavia pada awal abad ke-17, dan kemudian Jakarta pada masa kemerdekaan Indonesia. Lokasinya yang sangat strategis di pesisir pantai utara Jawa, menyebabkan wilayah Kota Tua pada abad ke-16 dijuluki sebagai "Permata Asia" dan "Ratu dari Timur" oleh para pelayar Eropa.

Namun mungkin belum banyak yang tahu, Kota Tua memiliki kontribusi besar terhadap perekonomian nusantara sejak dahulu kala. Sejak abad ke-13, Kota Tua merupakan salah satu kota pelabuhan tersibuk di Pulau Jawa. Hampir dua abad sejak didirikan pada tahun 1602, Perusahaan Hindia Timur Belanda (Dutch East India Company) atau dalam bahasa Belanda bernama Vereenigde Oostindische Compagnie (lebih dikenal sebagai VOC) memusatkan operasi bisnisnya untuk wilayah Asia di Kota Tua. Perdagangan rempah antarbenua di Asia dikendalikan oleh perusahaan ini dari Kota Tua,

SAMBUTAN
DEPUTI GUBERNUR BANK INDONESIA

Bismillahirrahmanirrahim

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

BERKACA DARI pengalaman pandemi Covid-19 yang menimbulkan dampak negatif di kegiatan pariwisata Indonesia, perekonomian DKI Jakarta pada tahun 2020 mengalami kontraksi hingga 2,36% (yoy) atau lebih dalam dari kontraksi perekonomian nasional (2,07%, yoy). Sektor pariwisata kala itu berada dalam kondisi yang tidak mudah karena penurunan jumlah kunjungan wisatawan turut berdampak pada sektor-sektor pendukung lainnya, seperti penyediaan akomodasi dan makanan minuman, transportasi dan pergudangan serta perdagangan besar dan eceran. Dalam rangka mendorong pemulihan kegiatan pariwisata di wilayah DKI Jakarta, pemerintah kemudian mengambil langkah melalui upaya pengembangan lebih lanjut destinasi wisata strategisnya, yakni kawasan Kota Tua dan

Hadirnya buku "Pariwisata dan Narasi Kota Tua" merupakan salah satu bentuk kontribusi Bank Indonesia Institute dalam menghadirkan suatu format kajian akademik dengan narasi heritage yang dipadukan keilmuan ekonomi pembangunan di tengah-tengah masyarakat. Kebanggaan Bank Indonesia terhadap potensi pariwisata ibu pertiwi kemudian bermuara pada sebuah lahirnya karya di hadapan para pembaca sekalian yang sejalan dengan proses percepatan pemulihan kegiatan pariwisata setempat, khususnya di DKI Jakarta. Para pembaca dalam hal ini dapat menemukan narasi Kota

Tua yang berisikan tentang cerita kronologis mengenai sejarah dan masa-masa awal terbentuknya kebudayaan di Kota Tua. Dengan harapan, dapat menjadi pondasi awal untuk meningkatkan kualitas pariwisata di Kota Tua, termasuk pelestarian dan pengembangan kawasan wisata lainnya seperti Kepulauan Seribu.

Kehadiran buku ini juga mengajak para pembaca untuk menyelami setiap sisi historis Kota Tua Jakarta, serta berbagai potensi keindahan yang tersembunyi di dalamnya. Dengan harapan, selain sebagai sumber informasi dan pengetahuan, sejarah yang tertulis juga menjadi khazanah pembelajaran bagi para pihak terkait seperti akademisi, sejarawan dan masyarakat umum dalam mewarisi dengan baik setiap agenda pembangunan untuk kemajuan di masa depan. Bank Indonesia dalam hal ini akan terus mendukung pembangunan ekonomi di regional sebagaimana yang telah dilakukan dengan baik pada masa lalu, dan akan terus berlanjut hingga waktu mendatang.

Sebagai penutup, tidak lupa kami juga menyampaikan apresiasi yang tinggi kepada tim Buku Pariwisata dan Narasi Kota Tua di Departemen Bank Indonesia Institute (BINS), Kantor Perwakilan Bank Indonesia Jakarta, Yayasan Kota Tua, dan seluruh pihak yang telah berkontribusi langsung dalam penyelesaian buku ini. Semoga setiap sumbangsih yang diberikan bisa memberikan manfaat secara luas, dan mendukung lahirnya pemikiran-pemikiran yang inovatif dan sejalan dengan agenda pembangunan ekonomi Indonesia yang berkelanjutan, khususnya pada sektor pariwisata.

Akhir kata, semoga Tuhan yang Mahakuasa memberikan kekuatan kepada kita semua dalam berupaya memberikan kontribusi terbaik bagi negeri yang kita cintai ini.

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

KATA PENGANTAR
KEPALA BANK INDONESIA INSTITUTE

Bismillahirrahmanirrahim

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakaatuh

SAAT INI kajian mengenai sejarah ekonomi regional khususnya yang membahas tentang kawasan Kota Tua melalui perspektif sejarah ekonomi belum banyak dilakukan, baik oleh para ekonom maupun sejarawan. Sementara itu, kajian pariwisata secara khusus untuk melihat dampaknya terhadap ekonomi juga belum banyak dilakukan. Buku mencoba menjawab kebutuhan tersebut dengan memajukan kajian pariwisata yang didukung analisis kuantitatif dan kualitatif, serta narasi sejarah Kota Tua yang bermakna mendalam. Sebagai karya akademik, buku ini dapat menjadi referensi maupun pengantar penelitan bagi mahasiswa maupun masyarakat yang ingin mendalami topik mengenai ekonomi historis Kota Tua.

Kami berharap kehadiran buku ini tidak hanya sekadar menambah wawasan dan pengetahuan, namun juga memberikan pelajaran berharga yang mampu menginspirasi pembaca. Pemahaman yang baik mengenai sejarah dapat membantu kita untuk mengambil manfaat dari cerita agar dapat mengoptimalkan potensi wisata Kota Tua ke depannya. Dukungan dan perubahan yang lebih baik bagi Kota Tua tidak hanya dapat dilakukan oleh para pemangku kebijakan, tetapi juga oleh seluruh masyarakat Indonesia. Besar harapan kami agar pesan yang tertuang dalam buku ini dapat mengisi ruang

hat dan pikiran pembaca sehingga kita semua bisa lebih mencintai dan mengoptmalkan potensi pariwisata.

Kami mengucapkan terima kasih kepada seluruh pihak yang mendukung terwujudnya buku
terutama tm penulis Bank Indonesia Insttute (BINS), Kantor Perwakilan Bank Indonesia di Jakarta, dan Yayasan Kota Tua. Kami sangat mengapresiasi kerja sama yang terjalin dengan erat dalam penyusunan buku ini. Selamat membaca dan semoga buku ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Dr. Yoga Affandi

KATA PENGANTAR
KEPALA PERWAKILAN BANK INDONESIA
PROVINSI DKI JAKARTA

Bismillahirrahmanirrahim

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakaatuh

SEKTOR PARIWISATA Jakarta merupakan salah satu sektor ekonomi potensial yang memiliki peranan pen t ng sebagai salah satu sumber per tumbuhan ekonomi baru di DKI Jakarta. Potensi kegiatan pariwisata yang besar didukung oleh perkembangan industri krea t f di DKI Jakarta, diharapkan dapat menjadi mesin penggerak pemulihan ekonomi di tengah kondisi global yang masih diwarnai *lity, Uncertainty, Complexity Ambiguity* (VUCA). Sebagai wujud kon tribusi terhadap pengembangan sektor pariwisata DKI Jakarta, Bank Indonesia menyusun buku yang berjudul

Buku ini berisi mengenai kajian terkait dampak sektor pari wisata terhadap ekonomi DKI Jakarta dan diharapkan dapat menjadi referensi maupun pengantar peneli t an bagi masyarakat yang ingin mendalami topik mengenai sejarah wisata Kota Tua. Hasil analisis yang diuraikan dapat menjadi bahan masukan bagi pemerintah maupun pembuat kebijakan dalam merumuskan kebijakan terkait pengembangan pariwisata DKI Jakarta. Di samping itu, buku ini juga mengulas kumpulan tulisan berbagai peris t wa sejarah yang pernah terjadi di Kota Tua dan sekitarnya. Dengan demikian harapannya

buku ini dapat memperkaya pengetahuan dan menambah referen si mengenai pariwisata Kota Tua yang dapat dilihat dari perspek t f

Sebagai penutup, saya mengucapkan terima kasih dan apresi asi kepada t m penulis buku narasi Kota Tua yang merupakan kolaborasi antara Bank Indonesia Ins t tute (BINS), Kantor Perwakilan Bank Indonesia Provinsi DKI Jakarta, Yayasan Kota Tua, serta berbagai pi hak terkait lainnya, atas kontribusi yang diberikan dalam penulisan buku ini. Semoga buku ini dapat menginspirasi para pembaca un tuk mengeksplorasi lebih jauh dan terus memperluas manfaat bagi perkembangan ilmu pengetahuan.

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

DAFTAR ISI

Sambutan Gubernur Bank Indonesia v

Sambutan Deputi Gubernur Bank Indonesia viii

Pengantar Kepala Bank Indonesia Institute x

Pengantar Kepala Perwakilan Bank Indonesia Provinsi DKI Jakarta xii

Daftar Isi xv

Daftar Gambar xvii

Daftar Grafik dan Tabel xxviii

..... 1

..... 9

Bab 1 Strategi Pengembangan Pariwisata DKI Jakarta ... 11

Bab 2 Ketenagakerjaan Kegiatan Usaha Pariwisata di DKI Jakarta 33

..... 51

Bab 3 Dari Pulau Benteng Hingga Kerajaan Burung .. 53

Bab 4 Sunda Kelapa Sebagai Pelabuhan 83

Bab 5 Impian Mengejar Matahari 129

Bab 6 Pasar Ikan/*Vischmarkt*, Tempat Pelelangan Ikan, Pasar Heksagon dan Akuarium 169

Bab 7 Kali Besar Riwayatmu Dulu 189

Bab 8 Stasiun Jakarta Kota 205

Bab 9 Taman Fatahillah dan Sekitarnya 213

Daftar Pustaka 257

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Keterkaitan Antarsektor di Pariwisata	14
Gambar 1.2	Lama Durasi Menginap Wisman dan Wisnus di DKI Jakarta	15
Gambar 1.3	Rata-rata Pengeluaran Wisman dan Wisnus di DKI Jakarta	15
Gambar 1.4	Strategi Pengembangan Pariwisata DKI Jakarta	31
Gambar 3.1	Peta Pulau Bersejarah di Teluk Jakarta	54
Gambar 3.2	Suasana Pulau Onrust Tahun 1779 Karya Johannes Rach	56
Gambar 3.3	Pulau Onrust Sekitar Tahun 1958	58
Gambar 3.4	Sisa Reruntuhan Bangunan di Pulau Onrust	62
Gambar 3.5	Suasana dalam Kapal Haji	

Gambar 3.14 Pulau Bidadari *Resort* 74
Gambar 3.15 Bangunan Tematis Batavia *Doeloe* 75
Gambar 3.16 Tugu Pulau Untung Jawa 75
Gambar 3.17 Pulau Rambut 78
Gambar 3.18 Jenis Burung Endemik di Pulau Rambut 79
Gambar 3.19 Salah Satu Spesies Burung Merandai di Pulau Rambut 80
Gambar 3.20 Pemandangan Pulau Rambut dari Ketinggian 81
Gambar 4.1 Tulisan mengenai Sunda Calapa dalam Reys-Geschrif Tahun 1595 85
Gambar 4.2 Salinan Peta Ciela 86
Gambar 4.3 Peresmian Pelabuhan Sunda Kelapa oleh Gubernur Jakarta Ali Sadikin Didampingi oleh Dirjen Perhubungan Laut Harjono Nimpuno Tahun 1974 88
Gambar 4.4 Perkiraan Letak Garis Pantai Tahun 1522 dan 1622 89
Gambar 4.5 Daerah Djapat (Kampung Japat) 90
Gambar 4.6 Koin Pitis Demak 93
Gambar 4.7 Koin Kasha Banten 93
Gambar 4.8 Pemandangan Pelabuhan Kota Batavia antara 1640 – 1676 95
Gambar 4.9 Kapal Ditarik Menggunakan Tenaga Manusia di Jalur Kanal Pelabuhan Batavia Tahun 1650 96

Gambar 4.10 Tongkang sedang Dihela oleh Kuda di Jalur *Jaagpad* anal Pelabuhan Tahun 1740 dan Tinggal "Boss" Para Joki Dekat *Jaagpad* Tahun 1819 97
Gambar 4.11 Situasi Kas t l Air di Tanggul Kanal Pelabuhan Sisi Barat Tahun 1752 97
Gambar 4.12 Groote Boom (Kiri) Tahun 1863 98
Gambar 4.13 (Kiri) dan Stadsherberg Tahun 1860 99
Gambar 4.14 Litograf Area *Jaagpad* *Havenkanaal* Tahun 1859 100
Gambar 4.15 Tabel Kedatangan di Pelabuhan Pos Dagang VOC sampai dengan Tahun 1660 102
Gambar 4.16 Jenis, Asal dan Waktu Kedatangan Komoditas Muatan *Retourschepen* *Hollandia* serta Ilustrasinya 105
Gambar 4.17 (1) Bas t on Culemborg, (2) Tiang Pengawas, (3) Bengkel Kapal/Galangan 108
Gambar 4.18 Situasi Bas t on Culemborg di Mulut Sungai .. 109
Gambar 4.19 Rencana Pembuatan Jembatan di Atas Kali Besar Dekat Menara Syahbandar 111
Gambar 4.20 Sebuah Tongkang Melintasi Bas t on Tahun 1948, Struktur *Uitkijk* Tampak Mengin t p di Sisi Kiri tas Gambar 111
Gambar 4.21 *Compagniewerf* Tahun 1727 112
Gambar 4.22 Pengaturan Ruang dalam *Timmerwerf* Tahun 1727 115

Gambar 4.23 *Timmerwerf* Tahun 1750 117
Gambar 4.24 Foto *Timmerwerf* (a) Tahun Tidak Diketahui dan (b) Setelah Dipugar Tahun 1998 Galangan VOC 118
Gambar 4.25 Situasi *Timmerwerf* (Café Galangan VOC) *Ankerwerf* (Restoran Raja Kuring) Tahun 2021 dan Tahun 1740 119
Gambar 4.26 *Ankerwerf* Dilihat dari Parit Kastil antara Tahun 1700 – 1750 120
Gambar 4.27 *Retourschip Salamander* Masa Bakti 1640 – 1661 122
Gambar 4.28 124
Gambar 4.29 *Yacht* (Kanan), *East Indiamen* (Tengah) (Kiri) Tahun 1790 125
Gambar 4.30 *Flute Zeehan* (Kapal Sebelah Kanan) 126
Gambar 4.31 Kapal Layar Motor di Dermaga 128
Gambar 5.1 Peta Insulae Moluccae (Kepulauan Maluku) – Petrus Plancius Tahun 1592 130
Gambar 5.2 Kaca Patri Museum Bank Mandiri 131
Gambar 5.3 Jayakarta Tahun 1619, dengan "*kat*" di antara Nassau Huis Mauritius Huis 135
Gambar 5.4 Denah Fort Jacatra 135
Gambar 5.5 Kastil Batavia Dilihat dari Arah Timur 137
Gambar 5.6 *Waterpoort* Kasteel Batavia 138
Gambar 5.7 Koleksi *Halberd* *Pike* Bataviaasch Genootschap 139

Gambar 5.8	Situasi dalam Tembok Kastl Batavia	140
Gambar 5.9	Halaman Tengah Kastl di Suatu Masa	140
Gambar 5.10	Akte yang Dilegalkan di Kasteel Batavia	141
Gambar 5.11	Gudang Perbekalan dalam Kastl	142
Gambar 5.12	Macan Tutul di dalam Kastl	143
Gambar 5.13	Rute Timur Lalu ke Utara	149
Gambar 5.14	Rute Barat Laut	152
Gambar 5.15	Rute Timur Jauh	154
Gambar 5.16	Gambar Situasi Gudang Barat di Mulut Kali Besar	156
Gambar 5.17	Angka di Atas Lengkung Pintu Masuk	157
Gambar 5.18	Dinding, *Walgang Turret Westzijdsche Pakhuize*	158
Gambar 5.19	Museum Bahari setelah Api Padam	159
Gambar 5.20	Gudang Gula 1770 dan antara 1700 – 1750	160
Gambar 5.21	Ilustrasi Letak *Graanpakhuizen* (A) Robijn (Sebelah Tenggara Kastl), (B) *Amsterdam Punt*, (C) *Graanpakhuizen*	161
Gambar 5.22	a dan b: *Oostzijdsche Pakhuize/ Graanpakhuizen/ Graanmagezijn*	162
Gambar 5.23	a dan b: Sisa Dinding Gudang Timur dan Tembok Kota	163
Gambar 5.24	Gudang Timur yang Masih Tersisa	164
Gambar 5.25	Jacob Le Maire	165
Gambar 5.26	Tavernier	166

Gambar 5.27	Tasman	166
Gambar 5.28	James Cook	168
Gambar 6.1	Situasi di Utara Tembok Kota Batavia ahun 1681	170
Gambar 6.2	Situasi di Utara Tembok Kota Batavia Tahun 1744, Tahun 1780 dan Tahun 1904 ...	170
Gambar 6.3	Suasana Pasar Ikan Tahun 1661, dengan Kasteel Batavia di Latar Belakang	171
Gambar 6.4	Peta Situasi Pasar Ikan Tahun 1731	172
Gambar 6.5	Situasi Pasar Ikan Tahun 1731 - 1750 dan 1780	173
Gambar 6.6	Pasar Ikan dan Suasana di dalamnya pada Abad ke-19	174
Gambar 6.7	Wajah Baru Pasar Ikan Abad ke-20	175
Gambar 6.8	Bung Karno Bersama Keluarga dan Sahabat di Pasar Ikan	175
Gambar 6.9	Tempat Pelelangan Ikan Baru di Batavia	176
Gambar 6.10	Lockhead Elektra Milik Amelia Earhart di Bandung Tahun 1937	178
Gambar 6.11	Bangunan di Tengah Daratan Pasar Ikan Tahun 1871	179
Gambar 6.12	Pasar Heksagon di Tengah Daratan Pasar Ikan Abad ke-21	180
Gambar 6.13	Pasar Heksagon Dulu (Tengah), Sekarang (Paling Bawah) dan Rencana Pemugaran (Atas)	181

Gambar 6.14

Gambar 8.5	Kerumunan Saat Terjadinya Kecelakaan	212
Gambar 8.6	Peta Lokasi Kejadian Kecelakaan Kereta Api 27 Juni 1928	212
Gambar 9.1	Batavia Tahun 1627	214
Gambar 9.2	Batavia Tahun 1667	215
Gambar 9.3	Da f ar Nama Gubernur Jenderal Hindia	219
Gambar 9.4	Taman Fatahillah dan Sekitarnya Orientasi Foto S – U sebelum Tahun 1920	220
Gambar 9.5	Plakat Peresmian Gedung	221
Gambar 9.6	Sang Dewi di Puncak Tahun 2009 ...	222
Gambar 9.7	Lonceng *Stadhuis*	222
Gambar 9.8	*Stadhuis* dengan 2 *Dormer* di Menara lonceng, Tahun Tidak Diketahui	223
Gambar 9.9	*Stadhuis* antara Tahun 1895 – 1908	224
Gambar 9.10	*Stadhuis* *Stadbuoien* (Penjara Kota) di Sayap Kiri Bangunan	225
Gambar 9.11	Kamar Diponegoro	227
Gambar 9.12	Stadhuisplein antara Tahun 1920 – 1940 ...	228
Gambar 9.13	Pelaksanaan Hukuman Ma t	228
Gambar 9.14	Meriam Si Jagur sebelum Dipindahkan	232
Gambar 9.15	Pancuran Air, Dulu dan Kini	233
Gambar 9.16	Oplet di Taman Fatahillah	234
Gambar 9.17	Gereja Lama dan *Stadhuis* Dilihat dari Utara ahun 1770	235
Gambar 9.18	Gereja Baru ahun 1744	236

Gambar 9.19 Gereja Lama ahun 1682 236
Gambar 9.20 Tahun 1935 237
Gambar 9.21 Prasast di “Bekas Makam Coen” 240
Gambar 9.22 Gedung Raad van Justte 242
Gambar 9.23 Linimasa Perbankan di Batavia 246
Gambar 9.24 Gedung Nederlandsch Indische Escompto Maatschappij Binnen Nieuwpoortstraat sekarang Jalan Pintu Besar Utara No.7 248
Gambar 9.25 Gedung Kantor BDN Jakarta-Kota (Escomptobank di Pertgaan Jl. Pintu Besar Utara No.5 dan Jl. Bank, 1970-an 250
Gambar 9.26 Iklan Tender (Pengadaan) 253

DAFTAR GRAFIK DAN TABEL

Grafik 1.1	Pangsa Lapangan Usaha terhadap PDRB DKI Jakarta	12
Grafik 1.2	*Leading Sector* di DKI Jakarta Berdasarkan Tabel I/O DKI Jakarta 2016	13
Grafik 1.3	Perkembangan Ekspor Luar Negeri Barang dan Jasa di DKI Jakarta	13
Grafik 1.4	Destinasi Wisata Utama di DKI Jakarta	16
Grafik 1.5	Perkembangan Jumlah Wisman Jakarta	17
Grafik 1.6	Perkembangan Jumlah Wisatawan di Destinasi Wisata di DKI Jakarta	17
Grafik 1.7	Tingkat Hunian Hotel Berbintang di DKI Jakarta	17
Grafik 1.8	Dampak Simulasi terhadap Perekonomian DKI Jakarta	29
Grafik 2.1	Pangsa TK Indonesia Berdasarkan Status Pekerjaan Utama	38
Grafik 2.2	Pangsa dan Pertumbuhan TK DKI Jakarta Berdasarkan Status Pekerjaan Utama	38
Grafik 2.3	Perkembangan Tingkat Pendidikan TK DKI Jakarta	38
Grafik 2.4	Perkembangan Rata-rata Lama Sekolah Penduduk DKI Jakarta	38

Grafk 2.5	Perkembangan Tingkat	39
Grafk 2.6	Perkembangan Tingkat Kemiskinan	39
Grafk 2.7	Perkembangan dan DKI Jakarta	40
Grafk 2.8	Perkembangan Pangsa TK Kegiatan Usaha Pariwisata DKI Jakarta Berdasarkan Status Pekerjaan Utama	40
Grafk 2.9	Pangsa Pendidikan TK Pariwisata (Rata-rata 2017-2021)	42
Grafk 2.10	Perkembangan Upah TK Kegiatan Usaha Pariwisata	42
Grafk 2.11	Perkembangan TK Formal dan Informal DKI Jakarta di Kegiatan Usaha Pariwisata ...	42
Grafk 2.12	Dampak Simulasi terhadap Perekonomian DKI Jakart	46
Tabel 1.1	Dampak Simulasi terhadap Perekonomian DKI Jakart	28
Tabel 2.1	Dampak Simulasi Kebijakan Pengembangan TK Pariwisata	46

PENDAHULUAN

PROVINSI DKI Jakarta merupakan provinsi yang memiliki pangsa ekonomi ter t nggi terhadap perekonomian Indonesia dibandingkan dengan provinsi lainnya. Secara historis, pertumbuhan ekonomi DKI Jakarta selama tahun 2015 hingga 2019 berada di angka rata-rata 5,98% (yoy), di mana angka ini tercatat lebih t nggi jika dibanding-kan dengan perekonomian nasional yaitu sebesar 5,03% (yoy). Namun, seiring dengan adanya pandemi Covid-19 yang melanda Indonesia telah membuat perekonomian DKI Jakarta pada tahun 2020 terkontraksi hingga -2,36% (yoy) atau lebih dalam dari kon traksi perekonomian nasional (-2,07%, yoy). Upaya pemerintah da lam melakukan pembatasan mobilitas penduduk untuk mencegah penyebaran Covid-19 berdampak pada penurunan di berbagai sek tor perekonomian, termasuk kegiatan pariwisata. Penurunan pada kegiatan pariwisata terlihat dari adanya penurunan jumlah kunjung-an wisatawan mancanegara ke DKI Jakarta.

Berdasarkan data yang diperoleh dari Badan Pusat Stats tk (BPS), jumlah wisatawan pada tahun 2019 hanya mencapai 2.412.124 orang. Angka ini mengalami sedikit penurunan apabila dibandingkan dengan jumlah wisatawan mancanegara tahun 2018 yang mencapai 2.811.956 orang. Hal ini merupakan akibat dari munculnya kasus Covid-19 di Tiongkok pada akhir 2019. Kondisi penurunan wisatawan ini terus berlanjut pada tahun 2020 seiring dengan penerapan pembatasan mobilitas masyarakat atau yang dikenal dengan is t lah PSBB dan PPKM. Pada tahun 2020, kunjungan wisman hanya mencapai 421.247 orang atau turun -82,6% diban-dingkan dengan tahun sebelumnya. Setelah mengalami penurunan

drasts pada April-Mei 2020, kunjungan wisatawan mancanegara mulai mengalami peningkatan pada bulan Juni 2020 walaupun masih jauh dari angka normal. Adanya penurunan pada jumlah kunjungan wisatawan ini juga berdampak pada penurunan sektor-sektor pen dukung pariwisata lainnya, seper t sektor penyediaan akomodasi dan makanan minuman, sektor ŭ - Ĭ e η runa s̄ g

masyarakat Kota Batavia yang diceritakan dalam bagian ini misalnya

Bagian I pada buku ini akan mengupas mengenai strategi pengembangan pariwisata di DKI Jakarta. Diawali dengan Bab 1 yang berisi uraian kondisi ekonomi pariwisata di DKI Jakarta disertai dengan tantangan yang dihadapi oleh pemerintah. Pada bab ini di jelaskan juga mengenai strategi yang dapat dilakukan oleh pengambil kebijakan untuk mendorong pemulihan di kegiatan pariwisata. Sementara itu, Bab 2 lebih menekankan pada strategi peningkatan penyerapan tenaga kerja di kegiatan pariwisata DKI Jakarta. Pada bab ini dijelaskan mengenai dampak dari pengembangan tenaga kerja pariwisata terhadap perekonomian DKI Jakarta. Selain itu, ter dapat juga saran implikasi kebijakan yang dapat diterapkan oleh

Bab 1 diawali dengan penjabaran kondisi kegiatan pariwisa ta DKI Jakarta yang dipercaya dapat menjadi salah satu alterna t f sumber pertumbuhan ekonomi baru. Pada bab ini dibahas juga mengenai strategi yang dapat dilakukan untuk mengembangkan kegiatan pariwisata. Selain itu, diuraikan juga dampak yang dirasakan kegiatan pariwisata akibat adanya pandemi Covid-19 yang melan da Indonesia. Hal ini menjadi tantangan yang perlu segera diatasi. Hasil kajian dari simulasi yang menggunakan Model CGE-IndoTerm menunjukkan bahwa adanya kebijakan beau t fkasi dan Moda Raya Terpadu (MRT) Fase II akan berdampak pada peningkatan pertum buhan ekonomi DKI Jakarta. Peningkatan ini berasal dari adanya peningkatan kunjungan wisata yang berefek pada peningkatan pro duksi serta dampak dari investasi pembangunan proyek MRT Fase

II. Adanya peningkatan produksi juga berdampak pada kenaikan penyerapan tenaga kerja dan peningkatan ekspor DKI Jakarta. Dalam bab ini juga dijelaskan bahwa untuk meningkatkan jumlah kunjungan wisatawan di DKI Jakarta, maka dapat dilakukan strategi dengan tga pilar utama, yaitu: (i)
(ii) pengembangan dan inovasi akses, atraksi, amenitas, dan sumber daya manusia (SDM); serta (iii) penguatan kelembagaan.

Pada bab 2 dibahas mengenai strategi peningkatan penyerapan tenaga kerja di kegiatan pariwisata DKI Jakarta. Adanya pandemi Covid-19 di Indonesia yang berdampak pada penurunan tenaga ker ja membuat pemerintah perlu melakukan upaya cepat untuk mengatasi masalah ini. Salah satu upayanya yaitu dengan terus mening katkan kualitas SDM. Upaya ini bisa dilakukan dengan mengadakan pela than ser t fkasi bagi tenaga kerja dan juga menambah masa se

untuk melakukan analisis simulasi kebijakan. Hasil simulasi menun jukkan bahwa adanya ser t fkasi tenaga kerja dan peningkatan masa sekolah di kegiatan pariwisata akan berpengaruh pada peningkatan produk t vitas di sektor-sektor yang terkait, seper t sektor transportasi dan sektor akomodasi makan dan minum. Selain itu, hasil ini juga berdampak pada peningkatan PDRB, peningkatan penyerapan tena ga kerja, dan peningkatan t ngkat upah tenaga kerja. Oleh karena itu, kebijakan dalam meningkatkan kualitas SDM melalui pendidikan formal dan informal perlu terus dilakukan.

Pada bagian ini dijelaskan mengenai sejarah dan kebudayaan di Kota Tua yang terdiri dari 7 bab. Masing-masing bab mencerita

kan mengenai peristiwa-peristiwa menarik mengenai Kota Tua yang belum diketahui banyak orang. Narasi yang diceritakan dalam buku ini erat kaitannya dengan masa penjajahan Belanda (VOC). Hal ini karena pada saat itu bisa dikatakan bahwa VOC sedang berkuasa di Kota Batavia. Faktor yang melatarbelakangi VOC untuk datang ke Nusantara juga diceritakan dalam bagian ini. Kehidupan pada zaman itu tidak mudah. Banyak tantangan-tantangan yang harus dihadapi, misalnya saat melakukan pelayaran jauh antarbenua, masalah perkapalan, munculnya wabah penyakit, obat-obatan yang terbatas, rendahnya SDM, kurangnya bahan makanan, dan kurangnya air bersih. Itu semua harus dihadapi dengan ilmu pengetahuan dan peralatan yang terbatas. Selain itu, diceritakan juga mengenai keindahan alam Kota Batavia dan kegiatan masyarakat pada zaman itu. Terdapat juga kisah-kisah fiktif atau mitos yang membuat buku ini semakin menarik untuk dibaca.

Sebagai bab awal dalam bagian ini, bab 3 menceritakan mengenai pulau-pulau di Teluk Jakarta yang menjadi kawasan Kepulauan Seribu. Adapun pulau yang berada di kawasan Kepulauan Seribu yaitu Pulau Onrust, Pulau Cipir (Kuiper), Pulau Kelor (Kerkhof), Pulau Sakit atau Pulau Bidadari (Purmerend) dan Pulau Edam. Pulau Onrust dikenal sebagai dermaga dan pusat galangan kapal-kapal di masa VOC hingga akhirnya peran ini mulai tergantikan oleh Pelabuhan Tanjung Priok di Batavia. Di masa pemerintahan Hindia Belanda, Pulau Onrust juga pernah dijadikan tempat karantina bagi peserta yang akan melakukan ibadah haji dengan tujuan untuk mengawasi kesehatan para penumpang kapal dan mencegah penyakit menular. Terdapat pula kisah menarik di Pulau Onrust yaitu kisah tragis Maria van de Velde yang mengakhiri hidupnya dengan bunuh diri karena menunggu kekasihnya yang tidak kunjung kembali. Pulau Cipir dikenal sebagai tempat penggergajian dan tempat penyimpanan kapal-

kapal yang lebih kecil. Selain itu, Pulau Cipir juga digunakan sebagai tempat untuk karantina jemaah haji pada masa kolonial. Pada bab ini diceritakan pula mengenai keindahan dan kisah sejarah di Pulau Kelor, Pulau Bidadari, Pulau Untung Jawa, dan Pulau Rambut.

ke-16. Selain itu, terdapat pembahasan mengenai kegiatan-kegiatan yang berlangsung di Pelabuhan Sunda Kelapa pada masa sebelum kedatangan VOC, saat kedatangan VOC, masa Hindia Belanda dan

gambarkan sebagai sebuah tempat yang luar biasa dan terbaik di antara pelabuhan yang ada. Terdapat banyak jung yang berlabuh di tempat ini karena ramainya pengunjung oleh para pedagang. Terdapat juga berbagai jenis kapal lain yang sudah datang ke pelabuhan ini, antara lain kapal *retourschepen/retourschip,*

yacht , dan kapal lainnya.

Bab 5 menceritakan tentang sejarah awal mula VOC dan kolonial Belanda tertarik datang ke Nusantara. Mereka tertarik untuk melakukan kapitalisasi atas kekayaan alam yang melimpah di Nusantara. Pada bab ini dijelaskan bagaimana para kolonial Belanda berusaha untuk menguasai Batavia. Mereka membangun Fort Jacatra, Kasteel Batavia untuk memperkuat posisi VOC. Bab ini juga membahas mengenai tantangan yang dihadapi VOC ketika melakukan pelayaran jarak jauh antarbenua. Ini bukanlah sesuatu hal mudah yang dapat dilakukan di abad ke-16. Mereka diserang berbagai macam penyakit, salah satunya adalah defisiensi vitamin C atau yang dikenal dengan seriawan. Mereka juga mengalami keterbatasan air bersih dan juga pelayanan kesehatan yang buruk. Kondisi ini diperparah dengan minimnya tenaga medis ahli bedah. Para tenaga medis ahli bedah pada saat itu memiliki kompetensi yang

sangat rendah dan bahkan mereka awalnya memiliki profesi lain sebagai tukang cukur. Itu semua berdampak pada kesehatan para awak kapal dan menyebabkan tingkat kematian pada abad itu cukup tinggi. Terdapat tiga rute pelayaran utama VOC di Asia yaitu rute ke timur lalu ke utara, rute barat laut, dan rute ke timur jauh.

Bab 6 menceritakan mengenai sejarah dan letak Pasar Ikan/

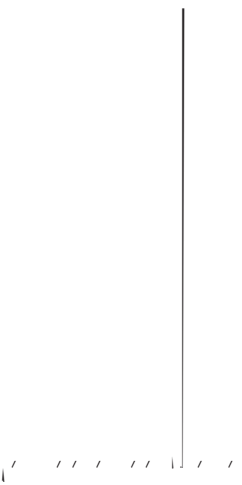
warna tembok bangunan yang dicat dengan warna khas merah hat dan dulunya bangunan tersebut digunakan sebagai toko milik warga Tionghoa yang bernama Oey Liauw Kong.

Bab 8 menceritakan mengenai sejarah Stasiun Jakarta Kota atau yang lebih dikenal dengan nama Stasiun Beos (Batavia En Om streken). Stasiun ini dikenal juga dengan nama Stasiun Batavia Zuid (Batavia Selatan). Nama ini muncul pada akhir abad ke-19 karena Batavia memiliki stasiun kereta api Batavia Noord (Batavia Utara). Batavia memiliki peran pentng bagi pemerintahan Hindia Belan da di Nusantara, sehingga pemerintah selalu memperbaiki sarana dan insrastruktur yang ada di Batavia. Salah satunya adalah dengan pengembangan jalur kereta api. Pada bab ini dibahas juga mengenai kecelakan kereta api listrik jenis MABD – W 200 *series* yang terjadi pada tahun 1928 di Stasiun Batavia Noord.

Pada bab terakhir yaitu Bab 9, terdapat pembahasan mengenai sejarah bagian dari Kota Batavia yaitu Taman Fatahillah dan sekitarnya. Dalam Kota Batavia terdapat satu bagian yang bisa dikatakan sebagai pusat kotanya. Di bagian ini terdapat markas besar VOC (*Stadhuis*), Stadhuisplein (Taman Fatahillah), Raad van Justte (Museum Seni dan Keramik), dan gereja (Museum Wayang). Di sebelah utara Lapangan Fatahillah sekarang, terdapat sebuah meriam yang dipagari dan disebut sebagai Meriam Si Jagur. Terdapat mitos dan kisah menarik dari Meriam Si Jagur yang dibahas pada bab ini.

BAB 1

Strategi Pengembangan Pariwisata

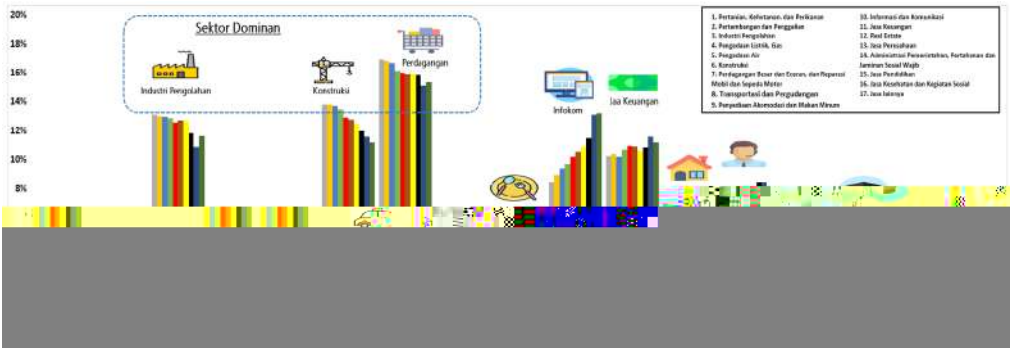


BAB I

Strategi Pengembangan Pariwisata DKI Jakarta

PROVINSI DKI Jakarta memiliki potensi pariwisata yang cukup besar untuk dikembangkan yang didukung dengan tngginya jumlah kun jungan wisatawan ke DKI Jakarta dan banyaknya dest nasi wisata yang tersedia. Di[redacted]gah pe[redacted]DKI[redacted]

Provinsi DKI Jakarta, sebagai Ibu Kota Negara Indonesia, tdak hanya merupakan pusat pemerintahan, namun juga merupakan pusat ekonomi dan bisnis nasional. Pangsa ekonomi Provinsi DKI Jakarta terhadap perekonomian Indonesia merupakan yang ter-tnggi dibandingkan provinsi lainnya, yakni mencapai 17,55%. Per-ekonomian di DKI Jakarta disumbang oleh tga sektor/lapangan usa ha (LU) utama, yaitu LU perdagangan besar dan eceran, dan reparasi mobil dan sepeda motor (16,80%), LU industri pengolahan (12,84%) dan LU konstruksi (12,11%). Namun demikian, dalam sepuluh tahun terakhir pangsa ketga lapangan usaha utama tersebut cenderung mengalami penurunan dibandingkan LU lainnya, terutama industri pengolahan dan konstruksi (Grafk 1.1).

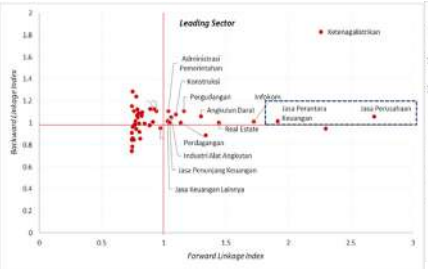


Grafik 1.1 Pangsa Lapangan Usaha terhadap PDRB DKI Jakarta
Sumber: BPS, diolah

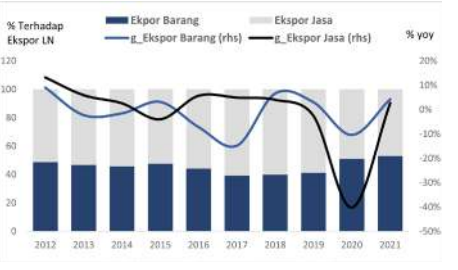
Sektor industri pengolahan terus menunjukkan penurunan kontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi Jakarta. Beberapa fak tor yang mendorong kenaikan kontribusi industri pengolahan di DKI Jakarta antara lain keterbatasan lahan yang tersedia untuk indus tri, harga tanah yang relatf mahal, tngginya upah minimum regio-nal (UMR), serta pasokan air bersih yang terbatas. Oleh karena itu,

diperlukan suatu upaya untuk mendorong sumber pertumbuhan baru yang dapat menopang perekonomian DKI Jakarta ke depan.

Kegiatan pariwisata dapat menjadi salah satu alternatif sumber pertumbuhan ekonomi baru. Di tengah penurunan kontribusi ketiga lapangan usaha utama, sektor terkait jasa, baik jasa keuangan, informasi komunikasi, jasa perusahaan, dan jasa lainnya mengalami peningkatan pangsa dan kontribusi terhadap perekonomian DKI Jakarta. Di samping itu, beberapa sektor jasa juga menjadi *leading sector* di DKI Jakarta dan memiliki keterkaitan antarsektor yang tinggi (Grafik 1.2). Perubahan struktur ekonomi tersebut sejalan dengan peran DKI Jakarta sebagai pusat bisnis Indonesia. Dari sisi ekspor luar negeri, ekspor jasa juga memiliki pangsa yang lebih tinggi dibandingkan ekspor barang yang terjadi selama periode 2011-2019 (Grafik 1.3). Oleh karena itu, ke depan, pertumbuhan ekonomi DKI Jakarta diperkirakan akan semakin mengandalkan pada berkembangnya kegiatan pariwisata.



Grafik 1.2 *Leading Sector* di DKI Jakarta Berdasarkan Tabel I/O DKI Jakarta 2016
Sumber: BPS, diolah

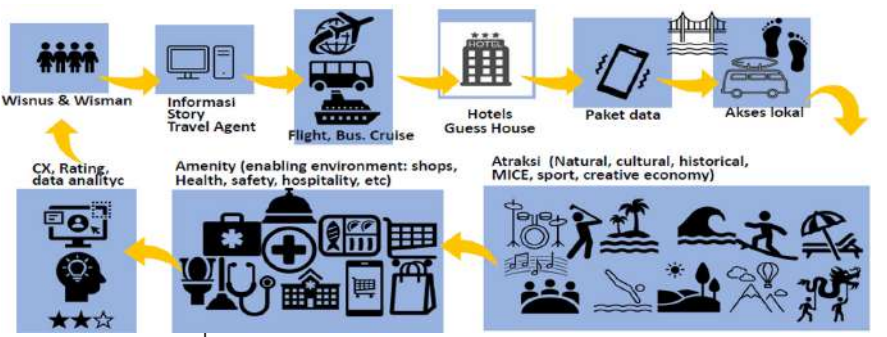


Grafik 1.3 Perkembangan Ekspor Luar Negeri Barang dan Jasa di DKI Jakarta
Sumber: BPS, diolah

Kegiatan pariwisata memiliki ekosistem dan rantai nilai yang sangat luas dan melibatkan berbagai sektor. Sektor-sektor tersebut antara lain LU jasa perusahaan, LU penyediaan akomodasi dan makan minum, LU transportasi dan pergudangan, LU perdagangan, dan LU informasi dan komunikasi (Gambar 1.1). Pariwisata yang

melibatkan berbagai aktvitas dimulai dari ketertarikan wisatawan akan suatu objek wisata karena adanya informasi atau *story* yang *travel agent* yang menawarkan berbagai paket wisata. Untuk mendukung aktvitas pariwisata tersebut, wisatawan membutuhkan transportasi menuju destnasi wisata, hotel untuk penginapan, restoran untuk penyediaan makanan dan minuman, pembelian cenderamata atau produk lokal, penggunaan paket data/internet, serta berbagai atraksi dan *amenity* nya yang mendukung aktvitas pariwisata.

Kegiatan pariwisata juga melibatkan banyak tenaga kerja mengingat banyaknya aktvitas yang terkait kegiatan tersebut. an tenaga kerjanya antara lain *tour guide*, karyawan di tempat destnasi wisata, karyawan hotel dan restoran, dan lainnya. Berdasarkan data Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatf (Kemenparekraf), pada tahun 2019 total pekerja di kegiatan pariwisata mencapai 10,29% dari total pekerja di seluruh sektor.



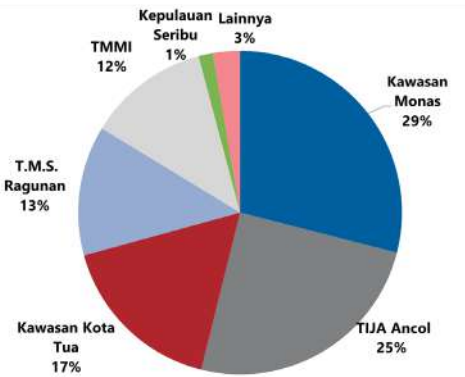
Gambar 1.1 Keterkaitan Antarsektor di Pariwisata

DKI Jakarta memiliki potensi pariwisata yang besar untuk dikembangkan. Hal ini mengingat tngginya kunjungan wisman (wisatawan mancanegara) dan wisnus (wisatawan nusantara) ke DKI Jakarta, serta didukung banyaknya destnasi wisata yang tersedia. Jumlah wisman ke DKI Jakarta pada 2017-2021 rata-rata mencapai

sekitar 14% dari total wisman yang berkunjung ke Indonesia dan

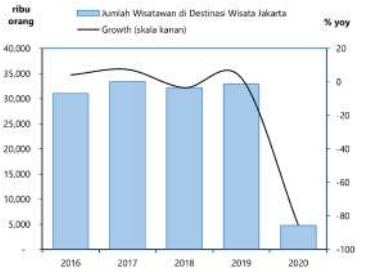
tempat penyelenggaraan *event* MICE berskala internasional. Hal ini didukung dengan ketersediaan *venue* dan infrastruktur yang lengkap di DKI Jakarta. Salah satunya adalah ketersediaan *center* dengan kapasitas puluhan ribu orang seperti JIEXPO (Jakarta International Expo) dan JCC (Jakarta Convention Center). Di samping itu, dukungan jaringan hotel internasional di DKI Jakarta memberikan kualitas dan kenyamanan bagi wisman yang datang untuk bisnis. DKI Jakarta juga memiliki infrastruktur dan aksesibilitas yang lengkap mulai dari ketersediaan bandara, pelabuhan, stasiun kereta api, transportasi umum, dan infrastruktur penunjang lainnya.

Di DKI Jakarta terdapat banyak destinasi wisata potensial yang dapat diintegrasikan dengan paket wisata MICE. Destinasi wisata di DKI Jakarta cukup beragam mulai dari wisata historis, wisata alam, wisata kuliner, serta wisata *art and culture*, dan wisata ekonomi kreatif. Adapun pada tahun 2019 destinasi wisata utama di DKI Jakarta dengan jumlah pengunjung tertinggi saat ini adalah kawasan Monumen Nasional (Monas), Taman Impian Jaya Ancol, kawasan Kota Tua, Taman Marga Satwa Ragunan, dan Taman Mini Indonesia Indah (TMII). Kelima destinasi tersebut menjadi fokus pengembangan pariwisata oleh Pemprov DKI Jakarta untuk meningkatkan kinerja kegiatan pariwisata.



Grafik 1.4 Destinasi Wisata Utama di DKI Jakarta
Sumber: data.jakarta.go.id, diolah

Kegiatan pariwisata termasuk kegiatan yang paling terdampak oleh pandemi Covid-19. Hal ini karena kegiatan pariwisata membutuhkan kehadiran fisik dan juga kegiatan berkumpul. Adanya pembatasan mobilitas masyarakat yang diterapkan sejak awal Maret 2020 selain berdampak terhadap penurunan aktivitas ekonomi masyarakat, juga berdampak terhadap penutupan pintu masuk ke Indonesia bagi Warga Negara Asing (WNA) dengan visa wisata. Sehingga terjadi penurunan kunjungan wisman yang sangat dalam pada tahun 2020, yaitu turun 82% (yoy) dibandingkan dengan jumlah wisman pada tahun 2019 (Grafik 1.5). Penurunan jumlah wisman juga masih terus berlanjut hingga tahun 2021 dengan kunjungan wisman turun sebesar 72,6% (yoy) selama tahun 2021. Selain itu, penutupan berbagai destinasi wisata di DKI Jakarta dan pembatasan kapasitas pengunjung destinasi wisata hingga 50% juga berdampak terhadap jumlah kunjungan wisnus ke destinasi wisata di DKI Jakarta yang turun hingga 85,5% (yoy) pada tahun 2020 (Grafik 1.6).



Grafik 1.5 Perkembangan Jumlah Wisman Jakarta
Sumber: BPS, diolah

Grafik 1.6 Perkembangan Jumlah Wisatawan di Destinasi Wisata di DKI Jakarta
Sumber: BPS, diolah

Grafik 1.7 Tingkat Hunian Hotel Berbintang di DKI Jakarta
Sumber: BPS, diolah

Turunnya jumlah kunjungan wisatawan juga berdampak sangat dalam bagi pelaku usaha dari berbagai sektor yang terkait ngan kegiatan pariwisata. Salah satu usaha yang terdampak cukup dalam adalah usaha perhotelan dan usaha biro perjalanan di DKI Jakarta yang tdak memiliki pemasukan akibat tdak adanya kunjungan wisman, hingga sebagian terpaksa menutup usahanya secara permanen. Sementara itu, pada usaha perhotelan, adanya pandemi yang menekan jumlah wisatawan berdampak terhadap penurunan wisatawan yang menginap ke hotel. Hal tersebut terlihat dari tngkat okupansi hotel berbintang di DKI Jakarta yang turun cukup dalam sejak tahun 2020, lebih rendah dibandingkan batas *threshold* untuk *Break Event Point* (BEP) perhotelan yaitu sebesar 40%[1] (Grafk 1.7).

Biro perjalanan mengalami penurunan penjualan/omzet yang sangat dalam hingga berdampak terhadap penutupan operasional usaha. Berdasarkan informasi dari ASITA (Associaton of The Indonesian Tours and Travel Agencies), diperkirakan pada September 2020 terdapat 550 biro perjalanan yang mengalami penutupan secara permanen dari total 1.490 biro usaha pada Januari 2020. Hal tersebut juga berdampak terhadap pengurangan jam kerja hingga pemutusan tenaga kerja di berbagai kegiatan pariwisata.

Pandemi Covid-19 juga mengubah kebijakan dan perilaku masyarakat dalam berwisata. Protokol kesehatan yang ketat, pembatasan kapasitas pengunjung, adanya preferensi ke destnasi wisata yang memiliki ruang terbuka, serta penggunaan teknologi digital menjadi tren pariwisata saat ini. Dari sisi penerapan protokol kesehatan, para pelaku pariwisata berusaha untuk menerapkan protokol kesehatan yang ketat, salah satunya melalui pendaftaran sertfkasi *Cleanliness, Health, Safety, Environment Sustainability* (CHSE).

1 Sumber: FGD dengan PHRI (Perhimpunan Hotel dan Restoran Indonesia)

Sertifikasi CHSE memberikan jaminan bagi wisatawan bahwa

Adanya pembatasan masuk bagi WNA dengan visa wisata ke Indonesia mengubah fokus target pasar pariwisata di DKI Jakarta dari wisman ke wisnus, terutama yang berasal dari wilayah DKI Ja karta sendiri. Oleh karena itu, berbagai upaya telah dilakukan oleh pemerintah untuk meningkatkan op t misme masyarakat dalam melakukan kegiatan wisata, salah satunya melalui akselerasi vak sinasi dan pengendalian Covid-19. Meskipun demikian, pemulihan ekonomi DKI Jakarta yang masih terbatas menyebabkan daya beli/ t ngkat konsumsi masyarakat masih rendah, sehingga konsumsi ke kegiatan pariwisata juga masih belum kembali pulih. Hal tersebut berdampak bagi belum pulihnya pendapatan yang diterima oleh pelaku pariwisata.

Di samping tantangan terkait perubahan tren pariwisata pada masa pandemi, pengembangan des t nasi wisata di DKI Jakarta juga menghadapi beberapa tantangan. Meskipun memiliki banyak des t nasi wisata yang menarik dan potensial, namun peluang wisatawan kembali berkunjung ke DKI Jakarta rela t f rendah.[2] Hal tersebut salah satunya sebagai akibat dari hambatan perjalanan atau kemacetan di DKI Jakarta yang sering dikeluhkan oleh wisatawan. Selain itu des t nasi wisata di DKI Jakarta juga masih menghadapi beberapa kendala seper t prasarana dan sarana yang kurang memadai, kebersihan dan keindahan yang kurang terpelihara, serta minimnya informasi dan publikasi terkait atraksi di des t nasi wisata. Di samping itu, diperlukan suatu *grand design* pengembangan pariwisata di DKI Jakarta yang ter struktur serta kolaborasi yang intensif antara pemerintah, masyarakat, komunitas, dan pelaku industri pariwisata terkait pengembangan pariwisata. Hal-hal tersebut menjadi poin-poin yang perlu dibenahi dalam mengop t malkan potensi des t nasi wisata di DKI Jakarta agar dapat meningkatkan jumlah kunjungan wisatawan.

2 Survei Internal Bank Indonesia (2018)

Computable General Equilibrium

[3] untuk menganalisis dampak dari adanya suatu kebijakan karena mempunyai cakupan perekonomian secara nasional dan regional. Di samping itu, model CGE mampu menggambarkan perilaku pelaku ekonomi yang saling terkait di dalam sistem melalui proses produksi, konsumsi, dan perdagangan domestik. Oleh karena itu, melalui model ini kita dapat melakukan analisis dampak dari suatu *shock* yang terjadi di regional atau nasional terhadap perekonomian nasional dan spasial. Selain itu, model CGE juga mampu memfasilitasi eksperi *policy variable* yang bersifat eksogen dan dampaknya terhadap beberapa variabel endogen.

Simulasi dengan menggunakan model CGE sudah banyak dilakukan untuk menganalisis dampak kebijakan di suatu wilayah dalam kaitannya untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Salah satunya melalui kajian yang dilakukan oleh Anugrah (2015) yang mengidentifikasi hambatan utama dalam kegiatan investasi di wilayah Indonesia dalam perumusan strategi pertumbuhan. Di DKI Jakarta sendiri, kajian menggunakan model CGE digunakan untuk menganalisis sumber pertumbuhan ekonomi baru (*growth strategy*) yang dapat mendorong daya saing ekspor untuk penguatan transaksi berjalan (Alfety, Pratwi, dan Anugrah, 2018). Secara khusus, model ini cocok untuk menganalisis dampak pengembangan pariwisata di DKI Jakarta mengingat kegiata wisata memiliki ekosistem yang luas dan terkait dengan berb

3 Computable General Equilibrium (CGE) yang digunakan mengacu pada INDOTERM yang dibangun oleh Bappenas, CoPS Australia, CEDS UNPAD, ADB dan USAID. INDOTERM (Indonesia TERM = The Enormous Regional Model for Indonesia) bersifat *bottom-up* dan diciptakan secara khusus untuk merespons data regional yang sangat terdisagregasi dan menyediakan solusi untuk simulasi kebijakan baik nasional maupun regional.

sektor. Adapun dalam kajian ini, akan dilakukan beberapa simulasi terkait pengembangan pariwisata di DKI Jakarta dan dampaknya terhadap berbagai sektor ekonomi.

Skenario Simulasi Revitalisasi dan Beau t fkasi Kawasan Kota

Pengembangan pariwisata di DKI Jakarta dilakukan dalam beberapa aspek. Antara lain berupa op t malisasi potensi des t nasi wisata untuk meningkatkan jumlah kunjungan, penguatan infrastruktur, serta penggunaan teknologi dan digitalisasi untuk mening katkan e f siensi proses bisnis. Saat ini terdapat beberapa program yang sedang dijalankan oleh Pemprov DKI Jakarta, salah satunya terkait dengan beau t fkasi kawasan Kota Tua yang merupakan salah satu des t nasi prioritas DKI Jakarta, pembangunan MRT Fase II A (Bundaran HI – Kota), pengembangan Kepulauan Seribu, serta peng untuk kegiatan promosi kegiatan pariwisata.

Kawasan Kota Tua merupakan des t nasi wisata utama dengan jumlah pengunjung terbanyak ke t ga di DKI Jakarta, setelah kawasan Monas dan Taman Impian Jaya Ancol. Pada tahun 2019, jumlah wisatawan yang datang berkunjung mencapai 7.022.292 orang atau mencapai 17% dari total pengunjung des t nasi wisata di DKI Jakarta. Di samping itu, kawasan Kota Tua juga menjadi salah satu dari 10 Des t nasi Prioritas Nasional atau juga yang dikenal dengan 10 Bali Baru. Keunggulan kawasan Kota Tua t dak terlepas dari nilai sejarah dan budaya dari latar belakang terbentuknya Kota DKI Jakarta, yang sebelumnya bernama Kota Batavia. Di kawasan ini, masih terdapat banyak gedung-gedung peninggalan Belanda, mengingat kawasan ini menjadi pusat pemerintahan dan administrasi pada saat pemerintahan VOC di Indonesia. Sebagian bangunan bersejarah tersebut dijadikan sebagai tempat museum sejarah dan budaya seper t Mu seum Fatahillah, Museum Wayang, Museum Seni dan Keramik, ser

ta Museum Bank Indonesia. Adapun secara keseluruhan, penilaian terhadap kawasan Kota Tua pada aplikasi Tripadvisor tercatat baik di nilai 4 dari skala 5.

Terdapat beberapa tantangan dalam pengembangan kawasan Kota Tua. Pertama, belum adanya *grand design* terkait revitalisasi kota tua, sehingga menyebabkan belum banyak investor yang mau berinvestasi di kawasan ini untuk pengembangan usaha pariwisata. Hal tersebut salah satunya disebabkan oleh kondisi kawasan Kota Tua yang memiliki banyak aset yang tdak aktf dan terbengkalai. Tercatat sekitar 13% (17,76 Ha) dari keseluruhan kawasan Kota Tua merupakan aset tdak aktf. Selain itu, kawasan ini juga merupakan jalur macet karena kurang tertbnya pedagang kaki lima (PKL), adanya parkir ilegal, serta vandalisme yang menyebabkan kebersihan kurang terjaga. Berdasarkan survei internal Bank Indonesia pada tahun 2018, kondisi tersebut menyebabkan sekitar 18% wisman tdak ingin kembali berwisata ke kawasan Kota Tua. Tantangan lainnya adalah kawasan Kota Tua dikelola oleh banyak *stakeholder* yang belum saling terhubung, sepert pemerintah pusat, pemerintah daerah, yayasan, dan komunitas masyarakat. Hal tersebut menyulitkan koordinasi pengembangan

Pemprov DKI Jakarta berkolaborasi dengan Pemerintah Pusat dan Badan Usaha dalam melakukan transformasi pengembangan kawasan Kota Tua melalui pembentukan *Joint Venture* (JV) antara BUMD-BUMN. Pada tanggal 28 April 2021, telah dilaksanakan penandatanganan pembentukan JV pengelolaan kawasan Kota Tua dan Sunda Kelapa antara Jakarta Tourisindo, PT Pengembangan Pariwisata Indonesia (Persero) atau Indonesia Tourism Development Corporaton (ITDC), dan PT Moda Intergrasi Transportasi Jabodetabek (MITJ). JV tersebut akan berperan dalam penyusunan rencana pengembangan kawasan Kota Tua – Sunda Kelapa dan menjadi *im*

plementator dalam merealisasikan perencanaan tersebut. Di samping itu, JV akan berperan sebagai penghubung kolaborasi dari ber- *stakeholders* terkait dan bertugas mengkonsolidasikan aset pemerintah pusat dan pemerintah daerah, serta merancang rencana ak t vitasi aset terbengkalai.

Melalui pembentukan JV, pengembangan kawasan Kota Tua diarahkan sebagai kawasan wisata sejarah dan budaya terpadu yang ramah bagi pejalan kaki dan memiliki nilai ekonomi yang t nggi. Hal tersebut dicapai melalui op t malisasi penguatan karakteris t k nilai-nilai kesejarahan yang ada dan pengembangan kawasan yang terintegrasi dengan fasilitas transit intermodal. Ke depan, diharapkan kawasan Kota Tua menjadi des t nasi wisata berkelas yang menyaji- *cultural performance* *event outlet* dan area ramah lingkungan/*low emission zone (LEZ)* berapa proyek pengembangan meliput *rebranding* Kota Tua men jadi "Batavia", beau t fkasi Kota Tua dengan memanfaatkan gedung kosong milik BUMN, revitalisasi Kampung Akuarium, revitalisasi Kanal Museum Bahari, LEZ Kota Tua, Pembangunan MRT Jakarta Fase II, dan Penataan Stasiun Kota. Adapun revitalisasi ditargetkan untuk dimulai pada Desember 2021 sampai dengan Juni 2022.

Di samping kawasan Kota Tua, Kepulauan Seribu juga memi liki potensi yang besar untuk pengembangannya. Berdasarkan nilai sejarahnya, Kepulauan Seribu merupakan wilayah yang t dak terpi sahkan dari kawasan Kota Tua mengingat perannya sebagai benteng perairan di Teluk Jakarta yang melindungi Kota Batavia dari serangan musuh pada saat Pemerintahan Belanda. Adapun saat ini Kepulauan Seribu juga menjadi salah satu des t nasi wisata utama di DKI Jakarta dengan potensi besar untuk pengembangan ke depannya. Kepulau an Seribu terdiri dari 113 pulau di mana 20 pulau di antaranya sudah dikembangkan untuk menjadi tempat pariwisata dengan sejumlah

atraksi yang beragam. Terdapat 6 atraksi wisata yang telah dikembangkan di Kepulauan Seribu meliputi: (i) wisata alam *Bird Zoo* Pulau Rambut dan penangkaran penyu di Pulau Pramuka; (ii) wisata bawah laut di sekitar Pulau Air, Pulau Pari, dan pulau-pulau lainnya; (iii) wisata buatan seperti *water fountain show* di Pulau Tidung; (iv) wisata legenda/museum di Pulau Kelor, Pulau Bidadari, dan Pulau Cipir; (v) wisata kuliner di Pulau Untung Jawa, Pulau Pari, dan Pulau Harapan; dan (vi) wisata fotografi di Jembatan Cinta Pulau Tidung. Ke depan, pengembangan destinasi wisata di Pulau Seribu diarahkan untuk pengembangan ke beberapa pulau baru yang memiliki potensi pariwisata seperti Pulau Melinjo, Pulau Sakit, Pulau Kapas Luas, dan beberapa pulau lainnya.

Kurangnya amenitas, aksesibilitas, dan *branding* di wilayah Kepulauan Seribu menjadi tantangan dalam pengembangan wisata. Berdasarkan survei internal Bank Indonesia pada tahun 2018, sekitar 40% wisman yang berkunjung ke Kepulauan Seribu tidak ingin berwisata kembali yang terutama disebabkan oleh amenitas yang ditawarkan belum berstandar internasional, serta preferensi untuk lebih memilih berkunjung ke Pulau Bali karena menawarkan atraksi dan keindahan yang lebih baik. Keterbatasan akomodasi yang tersedia di Kepulauan Seribu juga menjadi keluhan wisman, mengingat mayoritas masih berupa *guesthouse* *homestay* yang dimiliki oleh warga dan penduduk pulau, sementara *resort* dengan standar internasional masih terbatas. Terkait aksesibilitas, belum adanya informasi yang jelas terkait jadwal penyeberangan kapal juga menjadi hambatan bagi wisatawan untuk berkunjung ke Kepulauan Seribu. Selain itu, di tingkat global, *brand awareness* atas Kepulauan Seribu masih relatif rendah dan kalah bersaing dengan tempat wisata sejenis yang ada di regional. Oleh karena itu, pengembangan Kepulauan Seribu perlu difokuskan agar dapat meningkatkan jumlah kunjungan mengingat potensi dan tingkat kepuasan pengunjung saat ini sudah

cukup baik dan masih ada ruang untuk perbaikan ke depannya. Ada
review yang ada di Tripadvisor,
Seribu tercatat stabil di tngkat 4 dari skala 5.

Penyusunan narasi Kota Tua diharapkan dapat meningkatkan pengembangan wisata di kawasan Kota Tua dan Kepulauan Seribu. Tersusunnya jalinan kronologis cerita sejarah dan kebudayaan di Kota Tua dan Kepulauan Seribu menjadi satu narasi yang utuh diharapkan menjadi pondasi awal dalam penyusunan paket-paket wisata di Kota Tua dan Kepulauan Seribu. Adanya narasi yang utuh tersebut diharapkan dapat diangkat dan dikembangkan untuk men jadi atraksi dan paket wisata untuk mendukung momentum beaut fkasi kawasan Kota Tua dan juga pengembangan rencana Kepulau an Seribu ke depannya.

Terkait dengan rencana pengembangan tesebut, maka akan disimulasikan dampak rencana beaut fkasi kawasan Kota Tua dan

pa skenario pengembangan sebagai berikut:

1. Adanya beaut fkasi di kawasan Kota Tua dan juga pengem bangan paket wisata di Kepulauan Seribu diperkirakan akan selesai pada tahun 2022 dan berhasil meningkatkan jumlah kunjungan pariwisata ke DKI Jakarta. Peningkatan kunjungan akan berpengaruh terhadap peningkatan produk tvitas kegiat- an terkait pariwisata di DKI Jakarta, yaitu sektor hotel dan restoran yang nan tnya akan sejalan dengan peningkatan jum lah kunjungan wisatawan ke kawasan Kota Tua dan Kepulauan

2. Pembangunan MRT Fase II (Bundaran HI – Kota) sepanjang 6,3
grand design dari revitalisasi
kawasan Kota Tua. Proyek MRT Fase II tersebut

memiliki nilai investasi sebesar Rp22,5 Triliun dan ditargetkan untuk selesai pada tahun 2027. Dengan adanya pembangunan MRT Fase II maka, nantinya stasiun Kota Tua akan menjadi Kawasan Berorientasi Transit yang diharapkan dapat meningkatkan daya tarik kunjungan ke destinasi wisata, terutama kunjungan wisman yang datang dengan tujuan bisnis. Mengingat nantinya kawasan Kota Tua akan terintegrasi melalui MRT dengan kawasan Bundaran HI yang merupakan sentra bisnis dan perhotelan bintang 5 yang mayoritas ditempati oleh wisman dengan tujuan bisnis. Oleh karena itu, pembangunan MRT Fase II diharapkan dapat meningkatkan jumlah kunjungan wisatawan ke Kota Tua pada tahun 2027.

3. Pemanfaatan (ICT) di kegiatan pariwisata merupakan salah satu langkah pemulihan kegiatan pariwisata di tengah pandemi Covid-19 yang masih berlangsung. Adanya penggunaan ICT di kegiatan pariwisata diharapkan dapat meningkatkan efisiensi proses bisnis dan rantai nilai ekosistem. Hal tersebut juga berdampak terhadap peningkatan produktivitas tenaga kerja yang terkait di kegiatan pariwisata. Adapun dalam simulasi ini diasumsikan peningkatan ICT berdampak terhadap peningkatan produktivitas tenaga kerja sebesar 1% di atas *baseline*

bersumber dari adanya peningkatan kunjungan wisatawan, se-
output produksi dari sektor-sektor yang ter
kait dengan pariwisata, serta dampak dari investasi pembangunan proyek MRT Fase II. Di samping itu, adanya peningkatan produkt vitas produksi dan tenaga kerja di kegiatan pariwisata, berdampak terhadap kenaikan penyerapan tenaga kerja di DKI Jakarta, setelah pada tahun 2020 mengalami penurunan jumlah tenaga kerja akibat pandemi Covid-19. Adapun penyerapan tenaga kerja diperkirakan dapat tumbuh rata-rata sebesar 0,07% per tahun. Lebih lanjut, peningkatan jumlah wisatawan juga berasal dari wisman sehingga ber dampak terhadap peningkatan total ekspor DKI Jakarta, terutama yang berasal dari ekspor jasa dari kunjungan wisman ke DKI Jakarta. Ekspor DKI Jakarta diperkirakan dapat tumbuh sebesar 0,07% per tahun di atas *baseline*

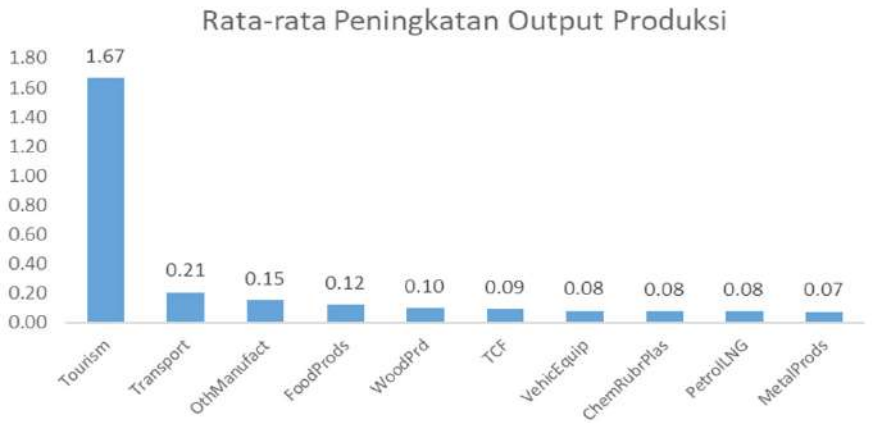
% perubahan terhadap baseline	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Rata-rata/tahun
PDRB	0.02	0.87	0.04	0.04	0.04	0.03	0.12	0.16
Penyerapan Tenaga Kerja	0.01	0.35	0.02	0.02	0.01	0.01	0.04	0.07
Total Ekspor	0.01	0.32	0.01	0.02	0.03	0.03	0.06	0.07

Tabel 1.1 Dampak Simulasi terhadap Perekonomian DKI Jakarta

Adanya tambahan *shock* di kegiatan pariwisata dan investa si di sektor transportasi berdampak terhadap penambahan *output* produksi di sektor lainnya. Kegiatan pariwisata merupakan sektor dengan peningkatan *output* ter t nggi, mengingat bahwa pada sek tor ini dilakukan simulasi kebijakan yang diperkirakan akan ber dampak terhadap peningkatan jumlah wisatawan. Adapun *output* dari kegiatan pariwisata diperkirakan mengalami kenaikan rata-ra ta sebesar 1,67% per tahun. Di samping itu, sektor transportasi juga mengalami peningkatan *output* yaitu sebesar 0,21% per ta

hun sebagai dampak dari investasi atas pembangunan MRT Fase II. Di samping kedua sektor tersebut, peningkatan *output* juga terjadi pada barang-barang yang dikonsumsi oleh wisatawan, antara lain ba *souvenir* yang termasuk di dalam kategori produk manu faktur lainnya, makanan dan minuman olahan, pakaian dan alas kaki, penggunaan kendaraan penumpang untuk kegiatan wisatawan, dan produk lainnya. Di samping itu, *output* yang terkait dengan investa si pembangunan MRT Fase II juga meningkat yaitu barang dari kayu,

lasi dapat terlihat bahwa pengembangan kegiatan pariwisata melalui beau t fkasi kawasan Kota Tua dan Kepulauan Seribu berdampak ter hadap peningkatan nilai tambah sektor-sektor pendukung pariwisata.

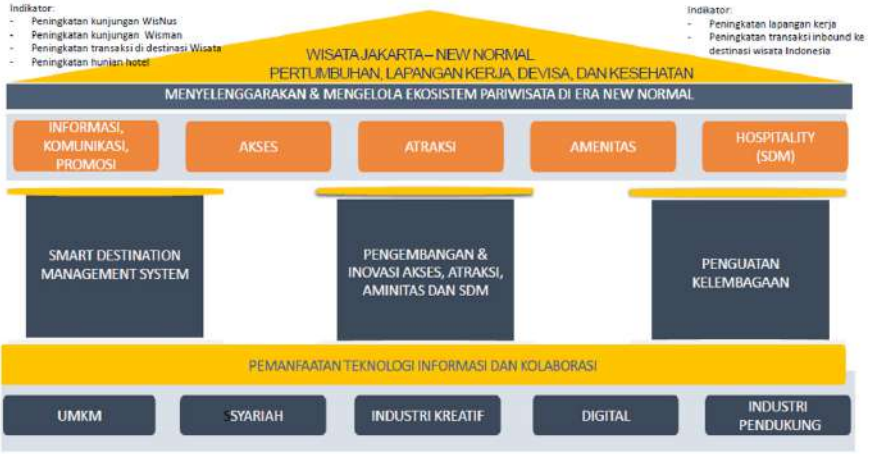


Grafik 1.8 Dampak Simulasi terhadap Perekonomian DKI Jakarta

Pengembangan kegiatan pariwisata di DKI Jakarta memiliki dampak yang posi t f terhadap perekonomian DKI Jakarta. Dampaknya terlihat baik melalui peningkatan *output* produksi, ekspor, atau pun serapan tenaga kerja. Di samping itu, pengembangan kegiatan

pariwisata terbukt dapat memberikan nilai tambah juga ke sek tor-sektor lainnya, mengingat kegiatan pariwisata memiliki eko sistem dan rantai nilai yang luas. Oleh karena itu, pengembangan kegiatan pariwisata merupakan hal yang pen t ng untuk dilakukan dalam rangka mendukung pemulihan ekonomi DKI Jakarta dan

Untuk meningkatkan jumlah kunjungan wisatawan ke DKI Jakarta, strategi pengembangan pariwisata DKI Jakarta dapat di arahkan ke t ga pilar utama, yaitu (i)
ment system; (ii) pengembangan dan inovasi akses, atraksi, ame nitas, dan SDM; serta (iii) penguatan kelembagaan (Gambar 1.4). Pilar pertama terkait
tuk pariwisata DKI Jakarta, bertujuan untuk mempermudah wisa tawan mendapatkan informasi atau melakukan transaksi terkait kegiatan pariwisata secara *online* dalam sistem yang terintegrasi.
, wisatawan mendapat
kan gambaran yang utuh mengenai pariwisata DKI Jakarta, mulai dari atraksi dan amenitas yang tersedia di suatu lokasi, akses untuk menuju lokasi tersebut, standar protokol kesehatan yang diterap kan, dan juga pelayanan yang diberikan. Selain itu, adanya *des*
juga dapat menjadi media promosi
untuk menarik jumlah kunjungan. Hal ini menjadi pen t ng untuk dikembangkan, terutama untuk menarik kedatangan wisatawan, mengingat informasi mengenai suatu objek wisata menjadi faktor utama bagi wisatawan untuk berkunjung.



Gambar 1.4 Strategi Pengembangan Pariwisata DKI Jakarta

Pilar kedua terkait dengan pengembangan dan inovasi akses, atraksi, amenitas dan SDM dilakukan untuk dapat meningkatkan daya tarik destinasi wisata, sehingga dapat meningkatkan kunjungan wisatawan. Terkait dengan pilar ini, Pemprov DKI Jakarta telah melakukan berbagai program, antara lain: (i) program beautifikasi dan revitalisasi kawasan Kota Tua yang merupakan salah satu destinasi wisata utama dan memiliki potensi yang tinggi untuk dikembangkan; (ii) pengembangan *urban tourism muslim heritage trail*; (iii) meningkatkan akses ke kawasan Kota Tua melalui pembangunan MRT Fase II; (iv) pengembangan destinasi wisata utama lainnya seperti Monas, TMII, dan TIM, serta beberapa program lainnya. Adapun program-program tersebut perlu dijalankan dengan perencanaan dan implementasi yang matang agar dapat menghasilkan destinasi wisata yang kaya akan atraksi dan menarik minat kunjungan wisatawan, baik wisman dan wisnus. Hal tersebut penting dilakukan untuk mendukung pemulihan di kegiatan pariwisata, sambil mempersiapkan destinasi wisata yang berkualitas tinggi yang dapat menarik minat kunjungan wisman.

Terkait pilar ke t ga yaitu penguatan kelembagaan juga merupakan hal yang diperlukan untuk menciptakan koordinasi dan ker jasama yang terintegrasi antar-*stakeholders*. Hal ini mengingat kegiatan pariwisata memiliki keterkaitan yang sangat luas dengan berbagai en t tas dari berbagai sektor. Hal ini juga sudah menjadi prioritas utama Pemprov DKI dengan melakukan pembentukan JV BUMN-BUMD untuk pengelolaan kawasan Kota Tua. Dengan adanya pembentukan JV tersebut, maka pengembangan kawasan Kota Tua dilakukan secara terpadu sesuai dengan *grand design* yang

seluruh en t tas yang berada di kawasan Kota Tua.

Pengembangan pariwisata yang dilakukan sesuai dengan ren cana akan mendorong pertumbuhan ekonomi Jakarta. Sebagaima na hasil simulasi yang dilakukan, revitalisasi dan beau t fkasi ka wasan Kota Tua dan juga pembangunan MRT Fase II ke Kota Tua diperkirakan dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi DKI Ja karta dan juga penyerapan tenaga kerja. Oleh karena itu, pemulihan kegiatan pariwisata diharapkan dapat menjadi penopang bagi pemulihan ekonomi DKI Jakarta, dan juga pemulihan sektor-sektor lainnya yang terkait. Di samping itu, pemulihan di kegiatan pariwisa ta juga diharapkan dapat menggerakan unit usaha lainnya seper t UMKM, usaha syariah, industri krea t f, industri digital, dan industri pendukung lainnya.

BAB II

Ketenagakerjaan Kegiatan Usaha Pariwisata di DKI Jakarta

DI TENGAH krisis ekonomi akibat pandemi Covid-19, perekonomian Indonesia menghadapi tantangan pada sisi ketenagakerjaan. Penyerapan tenaga kerja menjadi isu yang perlu diperhatikan mengingat perannya sebagai salah satu indikator keberhasilan ekonomi. Selama pandemi berlangsung terjadi penurunan penyerapan tenaga kerja yang tinggi dan peralihan tenaga kerja dari sektor formal ke sektor informal. Dalam praktiknya, kegiatan pariwisata DKI Jakarta sebagai salah satu sektor informal mampu membantu menyerap tenaga kerja di masa pemulihan ekonomi. Dengan besarnya potensi tersebut, maka diperlukan dukungan pada peningkatan kegiatan pariwisata agar mampu mendorong penyerapan tenaga kerja.

Peningkatan penyerapan tenaga kerja (TK) merupakan salah satu indikator perbaikan kinerja ekonomi. Semakin tnggi ketersediaan TK produktf yang diiringi dengan terbukanya lapangan pekerjaan mampu *output* yang bernilai tambah dan pertumbuhan ekonomi secara berkesinambungan. Tingkat Kesempatan Kerja Provinsi DKI Jakarta sejak satu dekade terakhir tercatat menunjukkan tren yang meningkat. Rata-rata penyerapan TK di DKI Jakarta selama lima tahun terakhir sebelum pandemi mencapai 94%, hal tersebut juga sejalan dengan *job vacancy index* di DKI Jakarta yang tnggi. Pertumbuhan ekonomi DKI Jakarta yang terus tumbuh positf mendorong peningkatan kebutuhan TK, sehingga menekan angka Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) di tengah jumlah angkatan kerja yang juga terus meningkat.

Sebagai pusat ekonomi di Indonesia, TK di DKI Jakarta didominasi oleh TK sektor formal di mana pangsa rata-rata 5 tahun terakhir (2017-2021) mencapai sebesar 66,7%. TK formal antara lain bekerja pada Lapangan Usaha (LU) industri pengolahan, jasa keuangan dan asuransi, jasa perusahaan, serta administrasi pemerintahan, pertahanan dan jaminan sosial wajib. Sementara itu, pangsa TK informal rata-rata 5 tahun terakhir (2017-2021) mencapai sebesar 33,3%. Namun demikian, jumlah TK informal terus menunjukkan peningkatan di mana pada tahun 2020 TK informal tumbuh 17,1% (yoy), sedangkan TK formal mengalami penurunan 13,6% (yoy). Pada Agustus 2021, pangsa TK informal juga tercatat meningkat 1,8% (yoy) dibandingkan tahun sebelumnya.

Kondisi ekonomi yang masih fuktuatf khususnya selama pandemi Covid-19 mendorong angkatan kerja mencari alternatf pekerjaan dalam waktu singkat dengan bekerja menjadi TK informal. Berdasarkan data jumlah TK pada Agustus 2020, terdapat peningkatan jumlah pengangguran menjadi 572,8 ribu, meningkat sebesar 68,8% dibandingkan jumlah pengangguran pada Agustus 2019. Secara tahunan, terdapat peningkatan TPT sebesar 10,95%

pada 2020 dibandingkan TPT tahun 2019 sebesar 6,54%. Pandemi Covid-19 tdak hanya berimplikasi terhadap pengurangan TK, me lainkan juga memengaruhi produktvitas TK karena sebanyak 1,7 juta orang mengalami pengurangan jam kerja. Namun demikian, jumlah pengangguran berangsur menurun pada tahun 2021 seiring dengan pemulihan ekonomi di tengah kasus pandemi Covid-19 yang mulai terkendali. Pada Agustus 2021, jumlah pengangguran tercatat sebesar 439,9 ribu dan TPT menjadi sebesar 8,50%.

Berdasarkan kondisi tersebut, pada tahun 2021, sebagian be sar TK informal bekerja pada LU penyediaan akomodasi dan makan minum (kuliner), transportasi dan pergudangan (transporta *online* serta perdagangan besar dan eceran, dan reparasi mobil dan sepe da motor (perdagangan retail, kriya, *fashion* lokal, suvenir, *hampers/ packaging* dan sebagainya). Pekerja informal terbentuk melalui eko sistem kewirausahaan dari kegiatan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UMKM). Banyak usaha kuliner rumahan yang mulai berkembang se lama pandemi Covid-19. Jasa logistk pengiriman barang untuk me menuhi tngginya permintaan belanja
makin berkembang dan melibatkan semakin banyak sektor informal.

Sektor informal menjadi jaring pengaman penyerapan TK meskipun tdak semua TK bisa diserap oleh sektor informal. Digi talisasi ekonomi yang terus berkembang juga menciptakan proses bisnis yang lebih efsien dan efektf, sehingga menahan penyerapan TK dan meningkatkan jumlah pekerja informal. Oleh karena itu, ter

Untuk meningkatkan penyerapan jumlah TK di DKI Jakarta, kinerja LU unggulan maupun kegiatan usaha potensial lainnya per lu didorong. Secara keseluruhan, pangsa penyerapan TK untuk LU penyediaan akomodasi dan makan minum, serta transportasi dan per gudangan menunjukkan peningkatan sejak 5 tahun terakhir. Jenis usa

ha dimaksud merupakan bagian dari kegiatan usaha pariwisata. Meski pun kontribusi kegiatan usaha pariwisata terhadap PDRB DKI Jakarta baru sebesar 4,13% pada tahun 2020 , berdasarkan kajian Potensi dan Strategi Peningkatan Daya Saing Sektor MICE Provinsi DKI Jakarta Da lam Rangka Peningkatan Ekspor Jasa[5], kegiatan pariwisata merupakan salah satu sektor yang memiliki potensi tinggi dan memiliki rantai nilai yang luas terhadap sektor lainnya. Oleh karena itu, kegiatan pariwisata berpotensi menjadi sumber pertumbuhan ekonomi baru DKI Jakarta. Pengembangan kegiatan pariwisata diprakirakan dapat mendorong penyerapan TK yang lebih tinggi. Seiring dengan kondisi ekonomi yang membaik, kegiatan pariwisata diperkirakan akan pulih dan *travel bub ble* yang akan berlangsung dapat menyerap kebutuhan TK.

Kolaborasi berbagai pihak untuk pemulihan kegiatan pariwisa ta dirasakan semakin penting karena selain mampu meningkatkan perkembangan ekonomi juga mampu memperluas kesempatan kerja dan pemerataan pendapatan. Namun, ke depan juga perlu dilaku kan upaya TK informal menjadi TK formal dengan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) yang lebih baik untuk menghasilkan produktivitas yang lebih tinggi karena TK informal sensitif terhadap perkembangan aktivitas perekonomian, sehingga TK dimaksud rentan untuk menjadi kelompok masyarakat berpenghasilan rendah ketika ekonomi terpukul. Oleh sebab itu, kegiatan pariwisata memiliki peran yang cukup strategis dalam rangka membantu menciptakan kesem patan kerja bagi penduduk usia kerja di DKI Jakarta.

Kesempatan usaha dan kerja dapat dibedakan atas usaha

4 https://sdgs.jakarta.go.id/opini/vaksinasi-kunci-pemulihan-pariwisata-di-jakarta

5 Kerjasama Antara Kantor Perwakilan Bank Indonesia Provinsi DKI Jakarta dengan Fakultas Ekonomi dan Manejemen Institut Pertanian Bogor, 2019

pada kegiatan di sektor formal dan informal. Menurut BPS, kegiatan sektor formal adalah bekerja dengan status pekerjaan utama sebagai berusaha dibantu buruh tetap/buruh dibayar dan buruh/karyawan/pegawai. Sebagai sektor yang padat modal, sektor formal merupakan penyokong perekonomian Indonesia di mana kontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi lebih besar dibandingkan sektor informal. Selain itu, sektor formal juga relatf aman atau tdak rentan mengalami penutupan karena kuatnya modal yang dimiliki (Martant, dkk, 2020). Sementara itu, berdasarkan BPS, kegiatan sektor informal adalah berusaha atau bekerja sendiri atas risiko sendiri, berusaha dengan risiko sendiri dengan dibantu oleh buruh tdak tetap, pekerja bebas di pertanian dan nonpertanian, serta pekerja yang tdak dibayar seperti mereka yang membantu seseorang memperoleh penghasilan atau keuntungan, namun tdak mendapat upah/

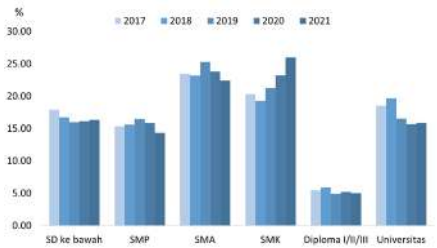
Di negara berkembang, sekitar 30-70% populasi TK perkotaan bekerja di sektor informal. Sektor informal memiliki karakteristk seperti jumlah unit usaha yang banyak dalam skala kecil, kepemilikan oleh individu atau keluarga, teknologi yang sederhana dan padat TK, tngkat pendidikan dan keterampilan yang rendah, akses ke lembaga keuangan daerah, produktvitas TK yang rendah dan tngkat upah yang juga relatf lebih rendah dibandingkan sektor formal. Kehadiran sektor informal dapat dilihat dari dua segi yaitu segi positf dan negatf. Segi positf di antaranya mampu menciptakan lapangan kerja sendiri, mampu menyerap angkatan kerja yang sekaligus sebagai jaring pengaman terhadap pengangguran dan kerawanan sosial, dan menyediakan kebutuhan bahan pokok untuk kalangan ekonomi menengah ke bawah. Sebaliknya, dari segi negatfnya adalah mengganggu lalu lintas, keindahan, dan kebersihan (Bappenas, 2009).

Sebagai salah satu negara berkembang, TK Indonesia didominasi oleh TK informal. Namun demikian, tren TK informal hingga

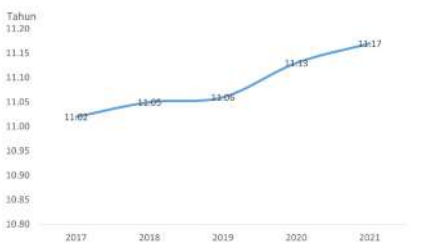
2019 terus mengalami penurunan, meskipun menunjukkan pening katan pada 2020 akibat pandemi Covid-19 (Gambar 2.1). Di sisi lain, sebagai Ibu Kota Negara yang merupakan pusat pemerintahan dan bisnis, pangsa TK di DKI Jakarta didominasi oleh TK formal. Hal ini didukung oleh pendidikan TK yang ditamatkan, sebagian besar pen duduk bekerja di Jakarta memiliki tngkat pendidikan lulusan SMA ke atas. Lulusan SMA menyumbang 23,79% dari total penduduk bekerja. Sementara itu, lulusan SMK memiliki porsi 21,37% dari to tal penduduk bekerja di DKI Jakarta. Posisi ketga yaitu penduduk bekerja dengan pendidikan universitas sebesar 17,03% (Gambar 2.3). Pada 2020, rata-rata lama sekolah DKI Jakarta tercatat sebesar 11,17 tahun (Gambar 2.4). Namun demikian, pangsa TK formal di DKI Jakarta mengalami penurunan sejak 2018 dan semakin dalam pada 2020 akibat terdampak pandemi Covid-19.

Grafik 2.1 Pangsa TK Indonesia Berdasarkan Status Pekerjaan Utama
Sumber: BPS, diolah

Grafik 2.2 Pangsa dan Pertumbuhan TK DKI Jakarta Berdasarkan Status Pekerjaan Utama
Sumber: BPS, diolah



Grafik 2.3 Perkembangan Tingkat Pendidikan TK DKI Jakarta
Sumber: BPS, diolah



Grafik 2.4 Perkembangan Rata-rata Lama Sekolah Penduduk DKI Jakarta
Sumber: BPS, diolah

Aturan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) yang diberlakukan untuk mengurangi penyebaran Covid-19, telah membatasi aktivitas masyarakat dan operasional, sehingga berdampak pada penurunan konsumsi rumah tangga dan produktivitas perusahaan. Penurunan konsumsi menyebabkan penurunan pendapatan pelaku usaha dan menyebabkan penurunan permintaan TK. Permintaan TK yang menurun menyebabkan banyak perusahaan yang pada akhirnya melakukan Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) dan menutup usahanya, sehingga terjadi peningkatan pengangguran di beberapa sektor usaha dan beralihnya para pekerja menjadi wirausaha (berusaha sendiri), pekerja bebas, dan pekerja keluarga/tidak dibayar yang termasuk ke dalam kategori TK informal. Tingkat pengangguran terbuka di DKI Jakarta yang sebelumnya sudah menunjukkan tren penurunan, mengalami peningkatan pada 2020 (Gambar 2.5). Begitu juga tingkat kemiskinan di Jakarta mengalami peningkatan akibat pandemi Covid-19, meskipun lebih rendah dibandingkan dengan nasional (Gambar 2.6). Ketimpangan di DKI Jakarta juga mengalami peningkatan, salah satunya karena kondisi pekerja informal yang merupakan kelompok rentan menjadi miskin ketika ekonomi

tercatat meningkat sebesar 17,06% (yoy). Saat kondisi krisis, per pindahan TK cenderung bergerak ke sektor yang merupakan jaring pengaman dalam perekonomian seper t sektor informal (Permata, dkk, 2010). Kemudahan untuk memasuki sektor informal menun jukkan persyaratan yang ringan untuk dapat memasuki pekerjaan sektor informal. Pekerja sektor informal t dak disyaratkan harus menyelesaikan suatu jenjang pendidikan tertentu. Hal ini berbeda

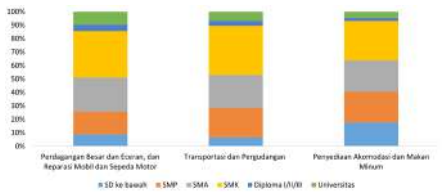
restoran, obyek-obyek wisata, usaha-usaha jasa pariwisata, usaha transportasi dan komunikasi, serta usaha-usaha jasa hiburan dan rekreasi akan memberi kontribusi dalam bentuk kesempatan beker ja bagi masyarakat dan hal ini tentu akan berperan dalam mengu rangi angka pengangguran (Hakim, 2018). Kegiatan pariwisata juga mudah dimasuki terutama pada sektor usaha informal (Se t yan t dan Sadono, 2011).

Para wisatawan lokal, nusantara, maupun mancanegara, saat melakukan ak t vitas berwisata, membutuhkan konsumsi. Perminta an akan konsumsi barang atau jasa oleh para wisatawan tentu ha rus dipenuhi oleh unit-unit usaha dan dikerjakan oleh para pekerja. Secara langsung maupun tak langsung, permintaan akan konsumsi barang dan atau jasa dari para wisatawan akan menciptakan kesem patan kerja. Kesempatan kerja tersebut tercipta pada sektor-sektor ekonomi yang terkait langsung dengan kegiatan usaha pariwisa ta, sedangkan sektor ekonomi yang mendapatkan pengaruh tak langsung dalam penciptaan kesempatan kerja adalah sektor-sektor ekonomi yang terkait melalui pengaruh atau akibat efek pengganda ( ). Apabila dilihat berdasarkan subsektor, kegiatan pariwisata lebih banyak berkontribusi pada sektor perdagangan, akomodasi makan dan minum, serta transportasi. Berdasarkan hal tersebut, TK yang terkait dengan kegiatan usaha pariwisata masih di dominasi oleh TK informal yang pangsanya semakin meningkat sam pai dengan 2020 yang disinyalir akibat dampak pandemi Covid-19 yaitu dari 52,5% pada 2019 menjadi 56,9% pada 2020 (Gambar 2.8).

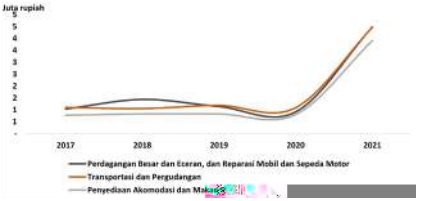
Selama lima tahun terakhir, TK di DKI Jakarta yang bekerja di enam sektor tersebut didominasi oleh pekerja dengan lulusan pen didikan SMK, SMA, dan SMP, (Gra f k 2.9). Dilihat dari rata-rata upah TK di t ga sektor yang termasuk dalam kegiatan usaha pariwisata, pekerja di sektor perdagangan mendapatkan gaji lebih t nggi diban-

dingkan sektor transportasi dan pergudangan dan sektor penye diaan akomodasi dan makan minum (Grafk 2.10). Secara sektoral,

lah TK pada LU perdagangan, transportasi dan pergudangan, serta penyediaan akomodasi makan dan minum umumnya masih didominasi oleh TK sektor informal (Grafk 2.11).



Grafik 2.9 Pangsa Pendidikan TK Pariwisata (Rata-rata 2017-2021)
Sumber: BPS, diolah



Grafik 2.10 Perkembangan Upah TK Kegiatan Usaha Pariwisata
Sumber: BPS, diolah

Grafik 2.11 Perkembangan TK Formal dan Informal DKI Jakarta di Kegiatan Usaha Pariwisata
Sumber: BPS, diolah

Semakin berkurangnya pangsa TK formal dan meningkatnya TK in formal di kegiatan pariwisata perlu disikapi dengan bijak,

sektor informal masih memegang peranan pentng dalam menam pung angkatan kerja, terutama angkatan kerja muda yang masih belum pengalaman. Peran usaha berskala besar yang umumnya menyerap banyak TK formal tentunya memberikan kontribusi yang lebih tnggi terhadap perekonomian. Berdasarkan penghitungan Natonal Income Dynamics Study (NIDS) dalam Rogan dan Cichello (2017), pendapatan TK formal memiliki kontribusi yang lebih dominan terhadap total pendapatan dan penurunan kemiskinan dibandingkan jenis peker jaan informal karena upah TK formal yang lebih tnggi dari upah TK informal secara rata-rata. Hal ini dikarenakan sektor informal menun jukkan tngkat produktvitas rendah dengan tngkat pendidikan dan keterampilan yang relatf rendah. Sementara itu, upah yang rendah seringkali menghambat pengembangan tngkat keterampilan TK. Peningkatan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) perlu dilakukan un tuk meningkatkan daya saing TK yang berujung pada peningkatan upah dan daya beli masyarakat sepert pembukaan akademi/seko lah dan jurusan pariwisata yang dapat meningkatkan akses terhadap pekerjaan di sektor formal dan pelathan/sertfkasi bagi pekerja infor mal. Oleh karena itu, dibutuhkan peran pemerintah dan swasta untuk meningkatkan kapasitas dan penyerapan TK yang berkualitas.

Saat ini, sudah terdapat beberapa sekolah tnggi dan akademi pariwisata di DKI Jakarta. Beberapa universitas pun telah membu ka program sarjana dan vokasi jurusan pariwisata. Sementara itu, beberapa Pusat Pelathan Kerja Daerah juga tersebar di beberapa daerah di DKI Jakarta untuk mendukung daya saing tenaga kerja in formal di kegiatan usaha pariwisata. Pelathan terhadap UMKM pun mulai banyak dilakukan baik dari pemerintah maupun swasta.

Computable

***General Equilibrium*)-Indo erm**

Simulasi kebijakan dilakukan untuk mengetahui dampak im plementasi kebijakan terhadap perekonomian (Anugrah *et al* 2015). Kajian ini menggunakan model
brium (CGE) dengan menggunakan data CGE-IndoTerm yang disusun oleh UNPAD bersama dengan Asian Development Bank (ADB). Data CGE-IndoTerm mencakup 34 provinsi di Indonesia dan 185 kegiatan ekonomi serta dibangun berdasarkan data Inter Regional Input Out put (IRIO) 2010.

Model CGE-IndoTerm dipilih pada kajian ini karena dapat dipa kai untuk melihat dampak dari adanya suatu kebijakan yang mem punyai cakupan perekonomian yang luas mengingat kegiatan usaha pariwisata memiliki ekosistem yang luas yang terkait dengan berbagai sektor. Oleh karena itu, model ini mampu memfasilitasi eksperimen
shock atau kebijakan di regional atau nasional yang bersifat eksogen dan dampaknya terhadap perekonomian re gional atau nasional yang merupakan variabel endogen.

SDM memegang peranan paling pen t ng bagi keberhasilan kegiatan usaha pariwisata, mengingat SDM merupakan penentu kegiatan baik perencanaan, pengorganisasian, serta pengambilan keputusan. Mulyadi (2018) mengatakan bahwa t ngkat pendidikan dan pela t han berpengaruh secara simultan terhadap produk t vitas sumber daya manusia (TK). Sejalan dengan hal tersebut, pengembangan TK pariwisata di DKI Jakarta dilakukan dalam beberapa as

di antaranya adalah dengan meningkatkan presentase SDM industri pariwisata bersertifikat yang pada 2017 hanya sebesar 67,5%. Berdasarkan RPJMD Provinsi DKI Jakarta 2017-2022, Pemprov DKI Jakarta mengalokasikan dana untuk meningkatkan persentase SDM Industri Pariwisata yang bersertifikat dengan total anggaran sebesar Rp33 M, bekerjasama dengan lembaga sertifikasi di daerah untuk meningkatkan kualitas dan kompetensi pekerja sehingga diakui di dunia internasional. Selain itu, Pemprov DKI Jakarta juga mengalokasikan dana untuk meningkatkan rata-rata lama sekolah penduduk Jakarta dari 10,88 tahun menjadi 12 tahun dengan total anggaran sebesar Rp99,4 M dalam rangka memenuhi Program Wajib Belajar 12 Tahun.

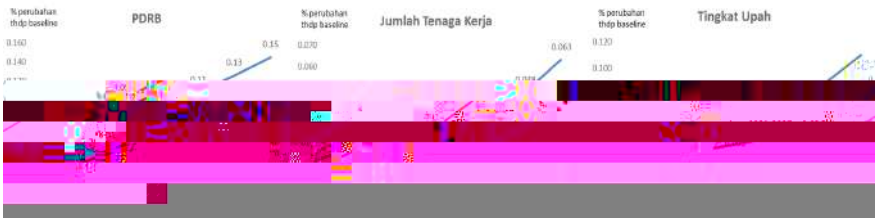
Terkait dengan hal tesebut, maka dilakukan simulasi kebijakan Pemprov DKI Jakarta ke dalam model dengan skenario pengembangan yaitu, adanya sertifikasi TK di kegiatan usaha pariwisata dan peningkatan lama sekolah penduduk DKI Jakarta akan berpengaruh terhadap peningkatan produktivitas sektor terkait pariwisata di DKI Jakarta, yaitu sektor akomodasi makan dan minum, serta sektor transportasi. Adapun dalam simulasi ini diasumsikan adanya peningkatan sertifikasi TK dan lama sekolah di bidang pariwisata berdampak terhadap peningkatan produktivitas TK sebesar 1% di atas *baseline*

Apabila skenario di atas berjalan sesuai dengan rencana sampai dengan 2027, adanya sertifikasi TK dan peningkatan lama sekolah penduduk DKI Jakarta di bidang pariwisata berdampak terhadap peningkatan produktivitas TK. Dengan asumsi terjadi peningkatan 1% produktivitas TK di kegiatan pariwisata (akomodasi makan dan

minum dan transportasi) dari tahun 2021-2027, berdampak terhadap peningkatan PDRB sebesar 0,08% rata-rata pertahun di atas *baseline,* peningkatan penyerapan jumlah TK sebesar 0,03%, dan tingkat upah 0,05%.

% perubahan terhadap baseline	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Rata-rata/tahun
PDRB	0.108	0.126	0.145	0.088				
Penyerapan Tenaga Kerja	0.003	0.006	0.017	0.021	0.033			

Tabel 2.1 Dampak Simulasi Kebijakan Pengembangan TK Pariwisata



Grafik 2.12. Dampak Simulasi terhadap Perekonomian DKI Jakarta

Kegiatan pariwisata menjadi salah satu sektor yang sangat terpukul akibat dampak pandemi Covid-19. Sebelum pandemi, kegiatan pariwisata memberi sumbangan yang berarti terhadap perekonomian DKI Jakarta, baik dari sisi penyerapan TK maupun kontribusinya terhadap penerimaan daerah, baik dari sisi penyerapan TK maupun kontribusinya terhadap penerimaan daerah dan PDRB DKI Jakarta. Namun demikian, kegiatan pariwisata diprakirakan akan mengalami pertumbuhan yang pesat pascapandemi Covid-19 sejalan dengan

meningkatnya aktvitas masyarakat. Oleh karena itu, pengembangan sektor ini perlu dipersiapkan dan diakselerasi agar dapat tumbuh secara berkualitas dan berdampak positf bagi perekonomian DKI Jakarta. Adapun beberapa upaya yang dapat dilakukan dalam rangka meningkatkan daya saing TK di kegiatan pariwisata adalah sebagai berikut:

1. Memetakan subkegiatan usaha pariwisata unggulan DKI Jakarta yang berpotensi untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dan penyerapan TK.
2. Memberikan berbagai insentf/kemudahan dalam rangka mendorong kegiatan ekonomi pariwisata DKI Jakarta antara lain penyederhanaan perizinan, insentf pajak, kemudahan akses keuangan khususnya bagi UMKM yang mendukung kegiatan usaha pariwisata.
3. Mendorong investasi asing maupun domestk untuk mempercepat peningkatan kinerja kegiatan usaha pariwisata termasuk pengembangan fasilitas maupun infrastuktur pariwisata yang berkualitas dan bertaraf internasional.

   Meningkatkan kualitas lokasi wisata DKI Jakarta yang lebih mengedepankan digitalisasi dan ramah wisatawan, sehingga tdak kalah saing dengan lokasi wisata lainnya di Indonesia

1. Melakukan analisis gap kualitas TK eksistng terhadap target kualifkasi minimun kebutuhan TK dalam rangka mendorong pengembangan kegiatan usaha pariwisata.

2. Bekerjasama dengan akademisi dan pelaku usaha pariwisata untuk menyediakan sert fkasi yang dapat mendukung pe ningkatan kualitas TK, khususnya TK informal dengan t ngkat pendidikan yang terbatas, sehingga diperoleh SDM yang ber daya saing dan sesuai kebutuhan pasar.

3. Meningkatkan cakupan kuan t tas dan kualitas pemberian per lindungan sosial TK informal melalui Badan Penyelenggara Ja minan Sosial (BPJS), sehingga menjadi salah satu insen t f bagi tenaga yang bekerja pada kegiatan usaha pariwisata.

   Penguatan kelompok sadar wisata (Pokdarwis) yang bertuju an untuk meningkatkan komitmen komunitas pengelola pa riwisata yang berkualitas.

5. Membangun kurikulum pada sekolah/ akademi/ universitas jurusan pariwisata yang berorientasi pasar, bekerjasama dengan industri pariwisata untuk pengembangan kurikulum, pe

   annya dapat langsung bekerja pada industri tersebut. Hal ini bertujuan untuk mendorong tenaga pariwisata infor mal menjadi formal yang semakin meningkat.

Berdasarkan analisis peran kegiatan usaha pariwisata dalam mendorong penyerapan TK dan ekonomi DKI Jakarta di atas, dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut :

1. TK di DKI Jakarta didominasi oleh TK di sektor formal, na mun demikian pangsa TK informal sejak 5 tahun terakhir mengalami peningkatan khususnya selama pandemi Covid-19 di

BAB 2

Narasi Kota Tua

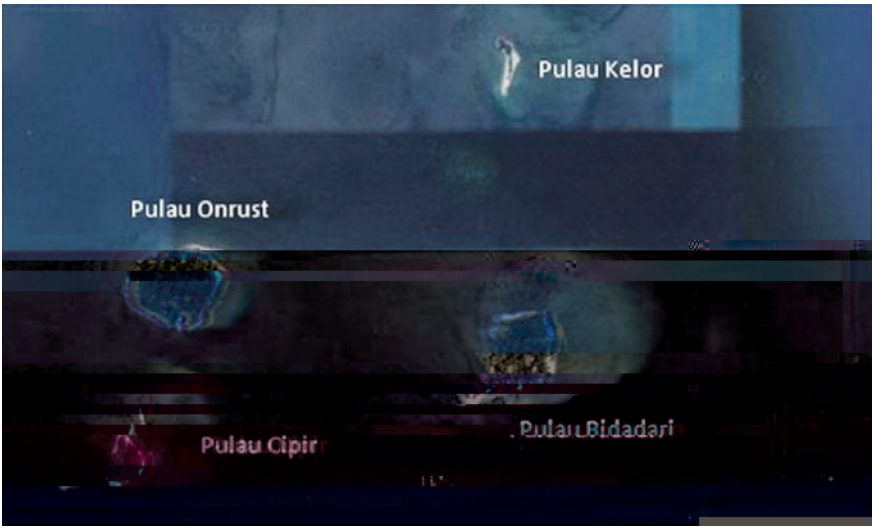
BAB III

Dari Pulau Benteng Hingga Kerajaan Burung

SALAH SATU keunggulan Batavia sebagai Kota Pelabuhan tdak ter

karta ini seolah menjadi benteng alami bagi perairan yang berada di antara Kepulauan Seribu dan Pelabuhan Batavia. Hembusan angin laut dan gelombang besar dapat ditahan oleh jajaran pulau-pulau ini, sehingga perairan di antaranya tenang dan ideal bagi kapal un tuk bersandar. Jika pelabuhan lain sangat terpengaruh oleh musim angin muson, Pelabuhan Batavia aman sepanjang tahun berkat adanya Kepulauan Seribu. Saat menyusuri kawasan Teluk Jakarta, terlihat hamparan pemandangan indah dari gugusan Kepulauan Seribu dengan pulau-pulau hutan hijau, dikelilingi pasir koral puth yang cerah.

Di Teluk Jakarta terdapat gugusan pulau-pulau yang merupakan bagian dari kawasan Kepulauan Seribu, yang terdiri dari antara lain Pulau Onrust, Pulau Cipir (Kuiper), Pulau Kelor (Kerkhof), Pulau Sakit atau Pulau Bidadari (Purmerend) dan Pulau Edam. Pulau-pulau ini pernah memiliki peran yang sangat pen t ng dalam perjalanan sejarah Kota Jakarta dengan segala fungsinya pada masa pendudukan kolonial Belanda sekitar abad ke-18 dan 19, bahkan Pulau Onrust lebih jauh ke belakang yakni sejak sekitar abad ke-17 telah digunakan.



Gambar 3.1 Peta Pulau Bersejarah di Teluk Jakarta
Sumber: Kajian Pergub No.34/2016

Di antara keenam pulau tersebut, Pulau Onrust merupakan pulau yang paling besar, dan merupakan pulau yang memiliki peran paling pen t ng selama hegemoni Belanda di Nusantara. Kitab Al-Fa

tawi mencatat, bersama dengan Pulau Untung Jawa, pulau ini sempat dijual kepada VOC (Vereenigde Oostindische Compagnie) pada tahun 1610. Penjualan dilakukan oleh Pangeran Ranamanggala eks/bekas Mangkubumi Banten yang sudah dipecat oleh Kesultanan Banten. Sebuah sumber yang lain menambahkan bahwa pulau ini memang diperebutkan oleh Banten dan Jayakarta.

Pada tahun 1618, VOC mendirikan sebuah dermaga dan galangan kapal di Pulau Onrust yang bersamaan dengan pembangunan sebuah rumah sakit. Tidak hanya sebatas sebagai galangan kapal, di Pulau Onrust juga dibangun sebagai benteng pertahanan yang dilengkapi dengan meriam-meriam. Sehingga dapat disebutkan bahwa pada saat itu VOC telah memiliki basis kekuatan yang cukup untuk merebut Jayakarta dari tentara Inggris pada tahun 1619, diikut dengan berdirinya Kota Batavia yang kemudian menjadi pusat kekuasaan Belanda di Nusantara.

Dalam kurun waktu antara tahun 1644 hingga 1772, pembangunan di Pulau Onrust berjalan sangat pesat dengan dibangunnya beragam sarana untuk menunjang semua kepentingan VOC, terutama untuk pertahanan dari serangan musuh. Pada tahun 1672, benteng dengan dua dibangun untuk menghadapi serangan Prancis. Guna memperluas peran Pulau Onrust sebagai pusat galangan kapal, maka pada tahun 1668 dibangun lagi galangan di bagian barat daya pulau berikut dengan dua buah derek. Pembangunan dermaga kayu yang dilengkapi alat derek ini memungkinkan kapal-kapal besar merapat dan mempercepat proses bongkar muat barang. Selain itu, di Pulau Onrust juga terdapat gudang-gudang untuk penyimpanan komoditas dan barang-barang sebelum dikirim ke Eropa antara lain kopi, gula, sayuran, lada, dan timah.

Gambar 3.2 Suasana Pulau Onrust (1779) Karya Johannes Rach
Sumber: KITLV

Selain sarana galangan kapal, pergudangan dan sistem pertahanan, di pulau ini juga dibuat dua buah kincir angin yang di gunakan sebagai alat penggergajian kayu yang dibangun di bagian t mur pulau. Struktur ini diperlukan untuk mendukung kegiatan ga langan kapal saat itu yang selalu sibuk dan tak pernah berisi t rahat (*unrest/onrust*). Hingga tahun 1772, beberapa fasilitas lain turut dibangun seper t sarana ibadah berupa gereja, gudang mesiu, pos

Meskipun Pulau Onrust memiliki fasilitas yang lengkap sebagai sebuah galangan kapal, tetapi di pulau ini t dak ada ak t vitas pem buatan kapal. Pulau Onrust hanya menyediakan fasilitas pelabuhan dan jasa perbaikan kapal. Jasa perbaikan kapal t dak hanya terbatas bagi kapal-kapal milik Belanda saja, tetapi juga bagi kapal-kapal milik

Onrust sedemikian terkenalnya, sehingga pelaut ulung James Cook

menyatakan bahwa Pulau Onrust sebagai yang terbaik di wilayah timur. Bahkan pada tahun 1770, kapal milik James Cook yakni *"Endeavor"* diperbaiki di pulau ini ketika singgah saat melakukan per

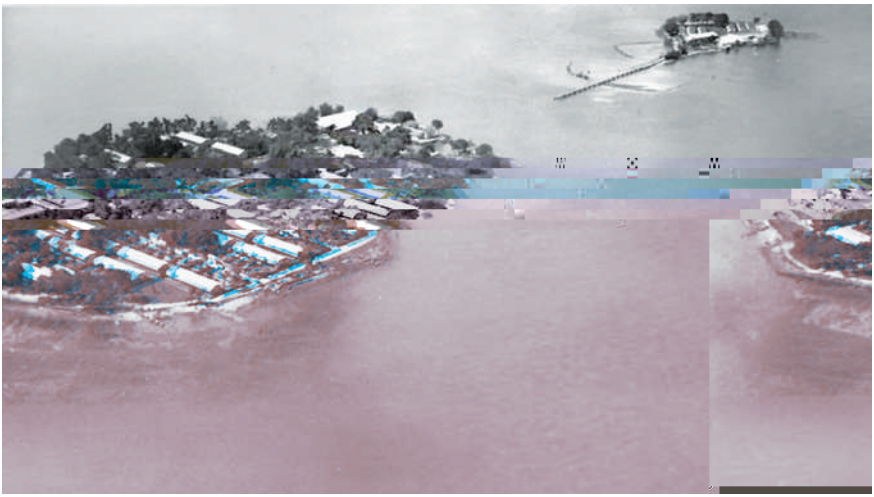
Melihat begitu sibuk dan besarnya kegiatan yang dilakukan di Pulau Onrust ini tidaklah heran jika dibutuhkan banyak sekali tenaga manusia yang dilibatkan. Tercatat pada tahun 1775, saat Pulau Onrust telah berkembang, jumlah pegawai dan budak yang menempat pulau ini berjumlah 2.000 orang yang terdiri dari beragam ras mulai dari bangsa Belanda dan ras Eropa lainnya, buruh Melayu dan Cina hingga pedagang dari Arab dan India. Pulau Onrust sempat dihancurkan oleh armada Inggris pada tahun 1800 seiring dengan dihancurkannya Kota Batavia. Namun demikian, pulau ini kembali dibangun pada tahun 1803 oleh Belanda karena pulau ini masih memiliki kepentingan yang strategis.

Setelah dibangunnya kembali Pulau Onrust pada tahun 1803, pembangunannya tidak lagi difokuskan sebagai benteng pertahanan yang mengelilingi pulau, tetapi lebih ditata dan diatur setiap bangunan dan fungsinya. Sebanyak 59 bangunan yang mengelilingi sebuah lapangan yang luas dibangun, bengkel kapal dan semua fasilitasnya berada di sisi barat pulau, dan barak para pekerja dibangun di sisi timur. Barak-barak ini pun mulai dilengkapi dengan berbagai sarana umum seperti dapur, toilet dan rumah sakit.

Fasilitas pelabuhan kemudian dilengkapi dengan sebuah pelabuhan dalam (*inner harbor*) untuk memudahkan kapal-kapal kecil merapat ke pulau. Dermaga kayu untuk kapal-kapal besar juga turut dibangun dengan mengikuti teknologi dan kebutuhan pelabuhan saat itu. Gudang-gudang penyimpanan dan lahan untuk menumpuk barang hasil bongkar muat juga tersedia.

Seiring dengan berjalannya waktu peran Pulau Onrust sebagai pelabuhan mulai tergantikan oleh Pelabuhan Tanjung Priok di Batavia, karena VOC semakin berkembang dan membutuhkan pelabuhan yang lebih baik dan memadai secara jarak dan keamanan. Saat itu, kondisi Pulau Onrust semakin tidak baik dikarenakan oleh banyaknya kegiatan, bangunan dan orang yang menempati pulau itu. Beberapa kondisi seperti hawa yang panas, akses air bersih yang terbatas dan kondisi kesehatan yang buruk menyebabkan aktivitas

pada tahun 1886.



Gambar 3.3 Pulau Onrust Sekitar Tahun 1958
Sumber: Tropenmuseum

Orang yang memegang kekuasaan tertinggi di pulau itu secara resmi disebut 'Bos Pulau Onrust' atau '*Baas van Onrust*' dalam bahasa Belanda. 'Bos' ini sejatinya adalah bawahan dari Kepala Badan Perbekalan atau '*equipagemeester*' yang berkedudukan di Batavia.

Namun sejak tahun 1756 seorang 'Bos Pulau Onrust' juga mendapat pangkat sebagai '*opperkoopman*' atau Pedagang-Atasan jika memin jam is tlah Rosihan Anwar dalan bukunya Napak Tilas ke Belanda, 50 Tahun Perjalanan Wartawan KMB 1949. Dengan demikian, ia tdak saja mengawasi kegiatan bengkel kapal tetapi juga gudang-gudang komoditas di pulau ini dan mungkin juga gudang yang berada di Pu lau Cipir. Ia menerima upah yang tnggi untuk semua tugas dan tang gung jawab yang diembannya.

Sebuah tulisan dalam menyebutkan bahwa 'Bos Pulau Onrust' harus memperbaharui sumpah jabatannya se tap ta hun. Namun demikian, hal tersebut dan gaji yang tnggi tdaklah cu-kup untuk menghen tkan penyelenggaraan perdagangan gelap yang bertujuan menggemukkan kantong sendiri. Hal lain yang ditengarai memudahkan prak tk buruk ini adalah keleluasaan untuk bergerak, berkat sebuah kendaraan dinas berupa kapal yang saat itu disebut '*labberlot*'. Sang Bos dapat berlayar ke mana saja se tap saat sehingga memiliki kebebasan untuk menjalankan bisnis pribadi dan menikma t kemewahan yang tersedia di Batavia. Penulis sejarah kuno Valen tne bahkan menggambarkan gaya hidup mereka sebagai mirip pangeran.

Nama-nama Bos Pulau Onrust:

1.	Jan Hendrik Gerstencoorn	1656 – 1660
2.	Jan Hendricksz van Thy	1660 – 1674
3.	Albert de Reus	1674 – 1682
	Frans van Polanen	1682 – 1685
5.	Dirck Nugteren	1685 – 1689
6.	Jeroen Barentszoon van Moerbeek	1589 – 1705
7.	Nicolaas van Noord	1705 – 1713
8.	Pieter Nieuwkerk	1713 – 1714
9.	Pieter Victor	1714 – 1717

10.	Cornelis van der Walk	1717	–	1722
11.	Cornelis van Sorgen	1722	–	1725
12.	Cornelis Willemsz Vogel	1725	–	1738
13.	Claes Gijsepijl	1738	–	1746
14.	Ary Meulevelt	1746	–	1749
15.	Jacob van Overbeek	1749	–	1750
16.	Ary Hendriks Hanegraaf	1750	–	1753
17.	Gerrit Ploeg	1753	–	1756
18.	Joseph Driessen	1756	–	1757
19.	Bastaan Sluyter	1757	–	1765
20.	Bastaen Durrant	1765	–	1773
21.	Daniel Kreygsman	1773	–	1785
22.	Christaan Mossel	1785	–	1787
23.	Piet Bakker	1787	–	1789
24.	Willem Hoestemark	1789	–	1797
25.	Johan Gotlieb Wolfarth	1797	–	1802
26.	Jan Kraan	1804	–	1805
27.	Jan Hendrik Hooreman			1805
28.	Jan Dessouvagie	1805	–	1807

Sumber: vocsite.nl

Pada tanggal 9 November 1800, pulau ini diserang oleh skuadron Inggris. Setelah 12 minggu memblokir jalur Batavia-Onrust, Inggris akhirnya menang. Semua bangunan di Pulau Onrust, pulau terdekat Pulau Kuiper (sekarang juga bagian dari stasiun karantina) serta pulau-pulau utara Pulau Edam dan Pulau Hoorn luluh lantak. Walaupun demikian, Pulau Onrust dibangun kembali sesudah 'Perdamaian Amiens' pada tahun 1802.

Kegiatan di Pulau Onrust ini tdak berlanjut lama karena Inggris lagi-lagi melakukan serangan pada tahun 1806. Berbeda dengan sebelumnya, tdak dilakukan pemulihan kondisi pulau kare na Daendels, sang marsekal besi, menganggapnya sia-sia dan memerintahkan pembersihan Pulau Onrust. Yang tersisa dihancur kan seluruhnya oleh Inggris pada tahun 1810.

Setelah kembali berada dalam kekuasaan Belanda tahun 1816, pada masa pemerintahan Gubernur Jenderal van der Capel len (1823-1826) galangan kapal Pulau Onrust dipulihkan kembali. Kali ini, Pulau Onrust didedikasikan untuk mendukung kegiatan Angkatan laut Belanda. Tahun 1828 pembangunan dilanjutkan dengan menggunakan tenaga kerja yang sebagian besar terdiri dari orang-orang pribumi dan Tionghoa. Sebagai puncaknya galangan kapal di Pulau Onrust mendapat tambahan sebuah dok kering terapung pada tahun 1856.

'*Sic transit gloria mundi*', dengan demikian kemuliaan dunia musnah. Kejayaan galangan kapal Pulau Onrust berakhir tga puluh tahun kemudian, sesudah pelabuhan baru di Tanjung Priok dibuka pada sekitar tahun 1886. Perlahan namun past pulau ini mulai di-tnggalkan. Sejak tahun 1911 hingga tahun 1939, Pulau Onrust dan Pulau Cipir yang terletak kurang dari 200 meter ke tmur, menjalankan fungsi baru sebagai stasiun karantna untuk Pelabuhan Tanjung Priok. Oleh karena itu, maka dibangun penjara, 12 barak, rumah dokter, rumah bidan, dan 5 unit gudang.

Gambar 3.4 Sisa Reruntuhan Bangunan di Pulau Onrust
Sumber: Pribadi

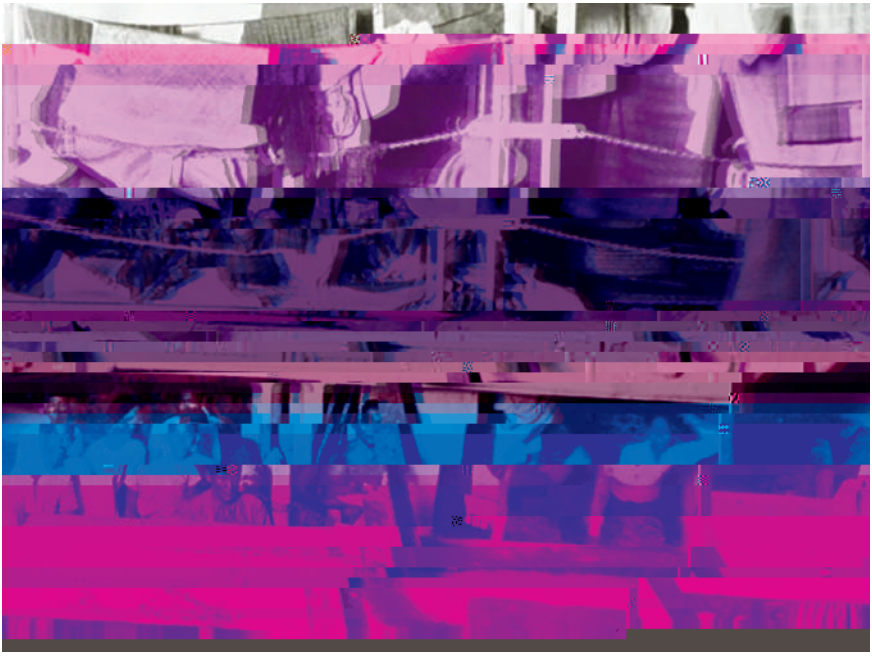
Karantina Haji

Di masa Hindia Belanda, perjalanan menuju Tanah Haram yakni Mekah dan Madinah hanya dapat dilakukan dengan menggunakan kapal laut. Untuk bisa menempuh jarak ribuan kilometer melalui laut dan samudera, tentunya para calon jemaah haji harus mempersiapkan mental dan fisik mereka. Calon jemaah haji harus meninggalkan rumah dan kampung halamannya selama berbulan-bulan dengan berbagai ancaman yang harus dihadapi seperti keamanan, baik tantangan alam maupun tantangan wabah penyakit.

Di Pulau Onrust rombongan haji asal Hindia Belanda harus melewati masa karantina sebelum bertolak menuju Mekah, sebelumnya, pemerintah Hindia Belanda menetapkan ordonansi karantina ( ) melalui Staatsblad 1911 Nomor 277, yakni aturan untuk mengawasi kesehatan para penumpang kapal guna mencegah penyakit menular. Ketentuan ini berlaku untuk yang terke

na penyakit pes, kolera, demam tnggi, dan penyakit menular lainnya. Lalu ditetapkan tga pulau sebagai tempat karantna haji, yaitu Pulau Rubiah di Sabang (Aceh), Pulau Onrust, dan Pulau Cipir di Batavia.

Di Pulau Onrust seluas 7,5 hektar, dibangun 35 barak untuk menampung 3.500 orang. Selama beberapa hari, mereka akan diperiksa atau dirawat di tempat itu. Jemaah haji yang dikarantna di Onrust adalah jemaah haji asal Pulau Jawa. Bila terdeteksi terkena wabah, jemaah akan dikarantna terpisah di Pulau Cipir untuk dilakukan perawatan. Calon jemaah haji yang sehat langsung diizinkan berangkat menuju Mekah. Sedangkan jemaah yang sakit atau tertular wabah akan dirawat selama beberapa hari hingga sembuh. Namun, ironisnya setelah dinyatakan sembuh, banyak jemaah haji yang tak mampu membayar biaya perawatan, pilihannya adalah menjadi tenaga kerja paksa sebagai bayarannya.



Gambar 3.5 Suasana dalam Kapal Haji Arabestan Tahun 1922

Sumber: Bambang Eryudhawan

Para calon jemaah haji tersebut dikarantina sebanyak dua kali. Setelah keberangkatan dari Pelabuhan Tanjung Priok sudah dikarantina di Onrust dan sebelum sampai Jeddah dikarantina lagi. Setelah dinyatakan sehat, calon jemaah haji kembali berlayar menuju Laut Merah. Sesampainya di perairan Jeddah, ribuan calon jemaah haji diturunkan di tengah laut. Lalu, mereka melanjutkan perjalanan menggunakan perahu kecil (sekoci) menuju pelabuhan. Di pelabuhan mereka langsung ditemui utusan para Syekh Haji, yang nantinya

Gambar 3.6 Stasiun Karantina Pulau Onrust 1917
Sumber: Tropenmuseum

Gambar 3.7 Jemaah Haji Pulang dari Arab Tahun 1929
Sumber: Tropenmuseum

Di Pulau Onrust terdapat sebuah komplek pemakaman tua di mana di sini dimakamkan sekitar 40 orang Belanda, yang pada umumnya mat pada usia muda. Orang Belanda itu meninggal lebih muda karena penyakit tropis. Kebiasaan hidup mereka di Belanda yang terus dibawa ke Nusantara, antara lain kebiasaan berpakaian model Eropa, yang ternyata tdak cocok di negeri beriklim tropis.

Gambar 3.8 Komplek Makam Belanda di Pulau Onrust

Sumber: Pribadi

Ada sebuah kisah yang sangat tragis tergambarkan pada se buah batu nisan yang terdapat di Pulau Onrust. Pusara itu adalah tempat peristrahatan terakhir seorang gadis cantk bernama Ma ria van de Velde. Maria lahir di Amsterdam pada tahun 1693, dan meninggal di Pulau Onrust pada 19 November 1721 pada usia 28

tahun. Di pulau ini juga dimakamkan keluarga Maria yang lain. Ter dapat makam ayahnya, Cornellis Willemse Vogel (Cornelis Willemsz Vogel dalam ejaan berbeda) yang meninggal pada 1738, ibunya, Anna Andriana Duran (1772), dan saudaranya, Bas t aan Duran.

Dikisahkan, Maria mengakhiri hidupnya dengan bunuh diri kare na menunggu kekasihnya yang t dak kunjung kembali. Namun, versi lain dari kisah Maria van de Velde menyebutkan dia meninggal karena penyakit malaria. Maria meninggal saat mengenakan baju pengan t n, menunggu kekasihnya yang akan datang dari Belanda. Namun pe- nan t an panjang Maria sia-sia, sang kekasih tak kunjung datang karena telah meninggal duluan di Belanda. Konon, arwah Maria van de Velde masih sering menampakkan wujudnya pada saat-saat tertentu.

Sebuah puisi yang menggambarkan kepiluan dipahat abadi pada pusaranya dalam Bahasa Belanda, yang jika diterjemahkan kedalam Bahasa Indonesia sebagai berikut:

Jenazah Maria van de Velde
Dimakamkan di sini
Yang patut masih dapat hidup

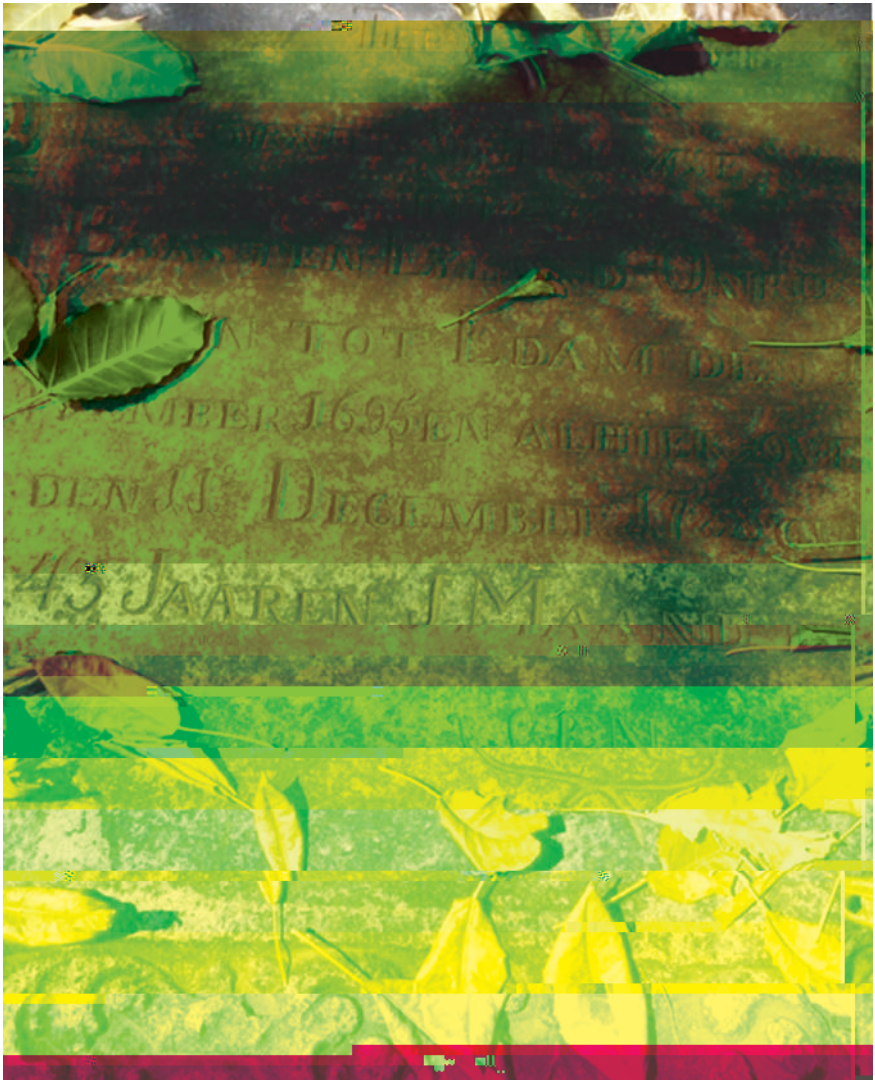
Seandainya Tuhan berkehendak
Tetapi ternyata, Jehova (Tuhan)

Maria telah pergi,

Sebagai yang diucapkan tanpa berpikir
Dan itu dapatlah

Sekarang baru Maria hidup.

Sekarang ia hidup dengan Tuhannya
Lahir di Amsterdam
Pada tanggal 29 Desember 1693
Wafat pada tanggal 19 November
Di Pulau Onrust tahun 1721



Gambar 3.9 Makam Maria van de Velde
Sumber: Pribadi

Peran Pulau Kuiper lebih difungsikan sebagai tempat penyim panan barang. Pulau yang berlokasi tepat di seberang Pulau Onrust ini juga menjadi tempat untuk mengerjakan perbaikan kapal-kapal yang lebih kecil. Caranya dengan menarik kapal hingga miring dan bagian bawah yang biasanya berada di dalam air muncul. Dengan demikian, bagian kapal yang rusak dan tdak berfungsi dapat diper baiki. Mereka yang bekerja di Pulau Kuiper ini juga berada di bawah pengawasan Bos Pulau Onrust. Namun, pulau ini tdak menyediakan tempat tnggal bagi pekerjanya. Mereka harus menempuh perjalan-an pulang-pergi setap hari dari barak di Pulau Onrust dan tempat

orang petugas yang dilengkapi dengan anjing penjaga.

Sebuah tempat penggergajian dan tempat penyimpanan di-bangun di Pulau Kuiper pada tahun 1675 untuk meletakkan muatan kapal yang sedang diperbaiki. Ketka penggergajian kayu di Pulau Kuiper mulai kewalahan menyediakan papan-papan kayu untuk per

Onrust. Pada tahun 1691, dibangun lagi pabrik penggergajian di Pu lau Onrust sehingga terdapat dua pabrik penggergajian di tempat tersebut. Pada tahun 1719, penggergajian kayu pertama, yang ber-usia setengah abad, direnovasi secara menyeluruh.

Pada tahun 1689, sebuah gudang untuk pengiriman materi al selesai dibangun di Pulau Kuiper. Karena pasokan kopi yang ber lebihan, pada tahun 1735 perlu dilakukan pemulihan dua gudang di Pulau Kuiper. Untuk membangun kembali dua gudang dan mem bangun satu gudang yang baru dibutuhkan biaya 14.000 rsd (Rijks daalder) dengan kapasitas masa depan 4.000.000 lb. Dua gudang di Pulau Kuiper diselesaikan pada tahun 1740.

Pulau ini juga terkenal dengan sebutan Pulau Kahyangan. Bicara sejarah, Pulau Cipir atau yang bernama asli Pulau Kuiper ini

lau ini dahulunya adalah rumah sakit yang menangani perawatan dan karan t na penyakit menular bagi para jemaah haji pada periode 1911-1933.

Melihat sisa-sisa bangunan yang berdiri seper t bilik kamar,

lau ini menjadi bagian pen t ng dari proses perjalanan calon je maah haji saat itu. Menurut beberapa sumber, fungsi dari Pulau Cipir pada masa kolonial hanya untuk karan t na jemaah haji. Pada waktu itu para calon jemaah haji diperiksa kesehatannya, bagi yang sehat akan dipisahkan ruangannya dengan calon jemaah haji yang terdeteksi mengidap penyakit. Bagi pasien yang didiagnosa memiliki penyakit akan ditempatkan di ruang rawat inap bersama pasien-pasien lain yang juga memiliki penyakit. Bagi calon jemaah haji yang dinyatakan sehat akan dipindahkan ke Pulau Onrust dengan menggunakan getek untuk melakukan pemeriksaan dan proses karan t na selanjutnya.

Kemudian, jika ada jemaah haji yang meninggal dalam per jalanan di laut, maka mayatnya setelah didoakan, dimandikan, lalu diikat dengan pemberat dan ditenggelamkan di laut. Dahulu ke t ka jemaah haji turun dari kapal, iIM ‘ e n

Gambar 3.10 Sisa Bangunan Karantina Haji di Pulau Cipir

Sumber: Pribadi

Pulau Kelor atau yang dikenal juga dengan nama Pulau Kher kof terletak berdekatan dengan gugusan yang sama dengan Pulau Petondan Besar, Pulau Petondan Kecil, Pulau Kelapa, Pulau Onrust, dan Pulau Bidadari. Di pulau ini terdapat Peninggalan Belanda be rupa galangan kapal dan benteng yang dibangun VOC untuk meng-hadapi serangan Portugis pada abad ke-17. Selain itu, terdapat pula kuburan Kapal Tujuh atau *Seven Provicien*, serta awak kapal ber bangsa Indonesia yang memberontak dan akhirnya gugur di tangan Belanda. Pulau ini berjarak 1,8 km dari darat atau satu jam pela yaran dengan kapal motor melalui Pelabuhan Marina Ancol.

Benteng Martello dibangun Belanda tahun 1850 sebagai ba

gian sistem pertahanan laut kota Batavia. Antara tahun 1840-1880, Belanda mengembangkan sistem pertahanan *Nieuwe Hollandse Waterlinie*, antara lain dengan pembangunan Benteng Martello yang berfungsi sebagai benteng pertahanan dan sekaligus menara pengintai. Di bagian tengah Benteng terdapat sebuah tang pondasi berbentuk segi empat yang juga terbuat dari bata. Di sebelah timur pondasi berjarak sekitar 2,5 meter, terdapat sisa sebuah tang ga dengan gang yang melingkar sepanjang 2,5 meter. Tempat angk

Gambar 3.12 Benteng Martello Dilihat dari Pulau Onrust

Sumber: Pribadi

Pada abad ke-17, pulau ini merupakan penunjang aktvitas Pulau Onrust karena letaknya yang tdak berjauhan. Sebagai penun jang, di pulau ini dibangun pula sarana-sarana penunjang. Pada ta hun 1679, VOC membangun sebuah rumah sakit lepra atau kusta yang merupakan pindahan dari Angke. Oleh karena itu, pulau ini sempat dinamakan Pulau Sakit. Saat bersamaan, Belanda mendiri kan benteng pengawas. Benteng yang dibangun ini lebih berfungsi sebagai menara pengawas untuk pertahanan dari serangan musuh.

da pernah tnggal di pulau ini. Pada tahun 1800, armada laut Inggris menyerang pulau ini dan menghancurkan bangunan di atas pulau.

Sekitar tahun 1803 Belanda yang berhasil menguasai Pulau Bidadari lagi membangun ulang pulau ini. Akan tetapi, Inggris kem bali menyerang tahun 1806, Pulau Onrust dan Pulau Bidadari ser ta pulau lainnya hancur berantakan. Tahun 1827 pulau ini kembali

dibangun oleh Belanda dengan melibatkan pekerja orang Tionghoa dan tahanan. Bangunan yang dibangun adalah asrama haji yang berfungsi hingga tahun 1933.

Pulau Bidadari yang sebelumnya juga dikenal dengan sebutan Pulau Purmerend, sejak zaman pendudukan Belanda pun sudah menjadi salah satu tujuan wisata bagi masyarakat di daratan Batavia. Salah satu aktivitas yang dilakukan adalah wisata memancing seperti tertulis di iklan yang terbit pada tahun 1915 (Gambar 3.13).

Bataviasche Jacht Club.

Omtrent den op Eersten Paaschdag ter reede van Batavia gehouden visch wedstrijd vernemen wij het volgende::

Slechts een viertal vaartuigen zeilde uit. De visch-wedstrijd had plaats nabij het eiland Purmerend.

Het grootste aantal visschen door één deelnemer gevangen, bedroeg 37.

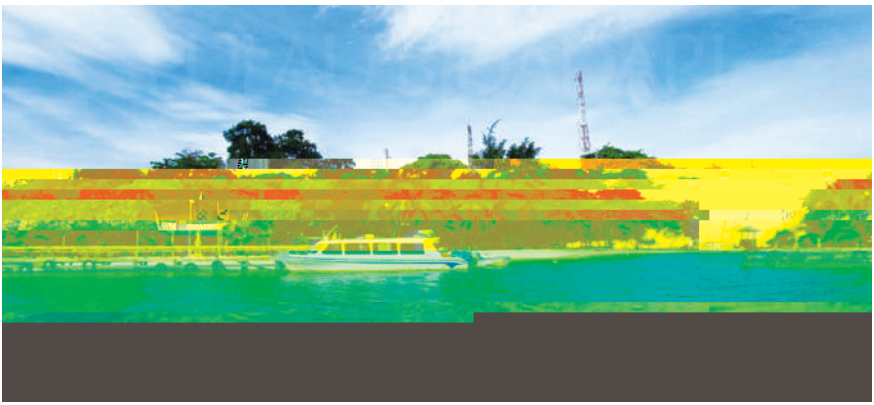
Het weder was fraai en de zeiltocht terug naar het haven-kanaal, met een lekker briesje, was bepaald een genoegen.

Gambar 3.13 Iklan Memancing di Pulau Purmerend atau Pulau Bidadari
Sumber: delpher.nl

Informasi yang tertulis di iklan tersebut kurang lebih menyampaikan bahwa *Batavia Jacht Club* atau Klub Pesiar Batavia, mengadakan acara memancing di Pulau Purmerend (Bidadari) pada saat liburan Paskah dengan memberangkatkan empat kapal pesiar (*yacht)*. Jumlah tangkapan ikan terbanyak adalah 37 ekor. Perjalan-

an ini akan sangat menyenangkan dengan menikmat angin laut yang sepoi-sepoi sebelum kembali lagi ke kanal pelabuhan.

resort sempat kosong dan tdak berpenghuni sampai dengan tahun 1970. Bahkan pulau ini tdak pernah dikunjungi orang. Pada awal tahun 1970-an, PT Seabreez mengelola pulau ini untuk dijadikan sebagai *resort* wisata.



Gambar 3.14 Pulau Bidadari *Resort*
Sumber: travelwisataindoneia

Semenjak tahun 1970, pulau ini bergant nama menjadi Pu lau Bidadari untuk menarik pengunjung. Alasan pengambilan nama menjadi Pulau Bidadari diilhami dari nama pulau lainnya di Kepulau an Seribu seper t Pulau Putri, Pulau Nirwana, dan lainnya. Pening galan-peninggalan bersejarah dari zaman penjajahan Belanda men jadi daya tarik tersendiri di Pulau Bidadari. *Resort* untuk menginap sembari bersantai menikmat suasana laut. Karena letaknya berdekatan dengan daratan Jakarta, banyak pengunjung yang datang sekadar berwisata sehari atau tdak menginap yang *One Day Tour*. Pengunjung yang datang di sini selain ingin bersantai menikmat sejuknya angin laut, juga ingin me lihat bangunan-bangunan bersejarah yang berada di Pulau Bidadari.

Gambar 3.15 Bangunan Tematis Batavia Tempo *Doeloe* di Pulau Bidadari
Sumber: kepulauanseribu.over

Saat mengunjungi Pulau Untung Jawa, tepat di depan Dermaga Utama pulau tersebut terdapat sebuah tugu bercat putih yang menandai dimulainya lembaran hidup baru penduduk Pulau Untung Jawa. Juga menandai sebuah bencana ekologis ketika pulau lama mereka lenyap terkikis dihantam abrasi air laut. Peringatan Kepindahan Masyarakat Pulau Ubi Besar ke Pulau Untung Jawa pada tanggal 13-2-1954, demikian tertulis dengan singkat di prasasti tugu itu.

Gambar 3.16 Tugu Pulau Untung Jawa
Sumber: Pribadi

Menurut cerita para sesepuh di Pulau Untung Jawa sebagian besar penduduk Pulau Untung Jawa merupakan pindahan dari Pu lau Ubi Besar yang lenyap terkena abrasi. Warga lainnya berasal dari Banten, daratan Jakarta, Jawa dan sekitarnya. Riwayat mereka sam pai ke pulau ini pun beragam. Para pendatang yang berasal dari Pu lau Jawa untuk memulai kehidupan yang lebih baik di pulau ini yang menjadikan nama pulau menjadi Pulau Untung Jawa.

Di sebelah barat Pulau Kerkhof adalah Pulau Nelayan, Pulau Ro t erdam, yang dikenal oleh penduduk asli sebagai Pulau Ubi Besar. Pulau yang rela t f kecil ini terus menerus digerogo t oleh laut di sisi barat dan merupakan rumah bagi sekitar 50 keluarga nelayan sela ma kurang lebih t ga puluh tahun. Desa Ro t erdam terdiri dari kom pleks gubuk yang dibangun dengan padat dari bahan yang paling sederhana. Ada banyak sumber air di sini, sehingga meskipun cuaca buruk di musim barat menyebabkan penduduk kadang-kadang kehi langan makanan yang diambil dari darat, tetapi mereka t dak keku rangan air. Pemimpin desa ini disebut 'bek' dan bertanggung jawab kepada pemegang pos Kepulauan Seribu, yang t nggal di pulau yang lebih besar yaitu Pulau Panggang, yang terletak sekitar dua puluh mil laut di sebelah utara Pulau Ro t erdam

Pada zaman dahulu, banyak penduduk datang ke Pulau Un tung Jawa untuk menyelamatkan diri. Pada masa pendudukan Be landa, Pulau Untung Jawa dinamai Pulau Amsterdam. Namun, kare na terdapat pengucapan yang beragam nama pulau ini pun berubah menjadi Amiterdam. Pulau Amiterdam dan beberapa pulau di seki tarnya menjadi basis pertahanan angkatan laut Belanda.

Saat ini warga Pulau Untung Jawa berkonsentrasi di bidang pelestarian lingkungan karena mereka memahami pen t ngnya men

jaga ekosistem pulau. Mereka belajar dari peristiwa lenyapnya Pulau Ubi Besar dan tidak menginginkan pulau yang mereka tempati sekarang mengalami nasib yang sama. Bertahap dari tahun ke tahun, dibangun sebuah dam yang saat ini pembangunannya sudah hampir melingkupi separuh pulau Untung Jawa. Penanaman *mangrove* dilakukan untuk menjaga ekosistem secara alami. Hingga kini, sudah ratusan ribu pucuk bakau ditanam di pesisir pantai Pulau Untung Jawa, baik oleh komunitas maupun pemerintah.

Di antara gugusan pulau-pulau disekitar Teluk Jakarta salah satunya adalah Pulau Rambut, pulau konservasi yang berada dibawah pengawasan Balai Taman Nasional Laut Kepulauan Seribu. Pulau ini juga dikenal dengan sebutan Pulau Burung yang menjadi surga bagi burung laut. Sejak tahun 1999 pulau ini ditetapkan sebagai kawasan suaka margasatwa karena memiliki potensi keanekaragaman hayati yang luar biasa, baik flora maupun fauna. Pulau Rambut pertama kali diusulkan penetapannya sebagai kawasan konservasi pada tahun 1937 oleh Direktur Kebun Raya Bogor kepada Gubernur Jenderal Hindia Belanda dengan status berupa cagar alam. Alasan penting yang mendasari usulan tersebut adalah untuk melindungi berbagai jenis burung air yang banyak terdapat di pulau tersebut.

Gambar 3.17 Pulau Rambut
Sumber: BKSDA TNKs

Secara resmi, Pulau Rambut ditetapkan sebagai cagar alam pada 1937 melalui Surat Keputusan Gubernur Jenderal Hindia Belanda No. 7 tanggal 3 Mei 1937. Selanjutnya keputusan tersebut dimuat dalam Lembar Negara (*Staatblat*) No. 245 Tahun 1939. Sedangkan pelaksanaannya diatur dalam Peraturan (Ordonansi) Perlindungan Alam tahun 1941 yang dimuat dalam Lembar Negara No. 167 tahun 1941. Pada saat itu, Pulau Rambut dinyatakan seluas 20 hektar. Berdasarkan pertimbangan tersebut, Pulau Rambut ditetapkan sebagai Suaka Margasatwa oleh Menteri Kehutanan dan Perkebunan melalui Surat Keputusan Nomor 275/Kpts-II/1999 tanggal 7 Mei 1999 seluas 90 hektar, yang terdiri dari 45 hektar daratan dan 45 hektar perairan.

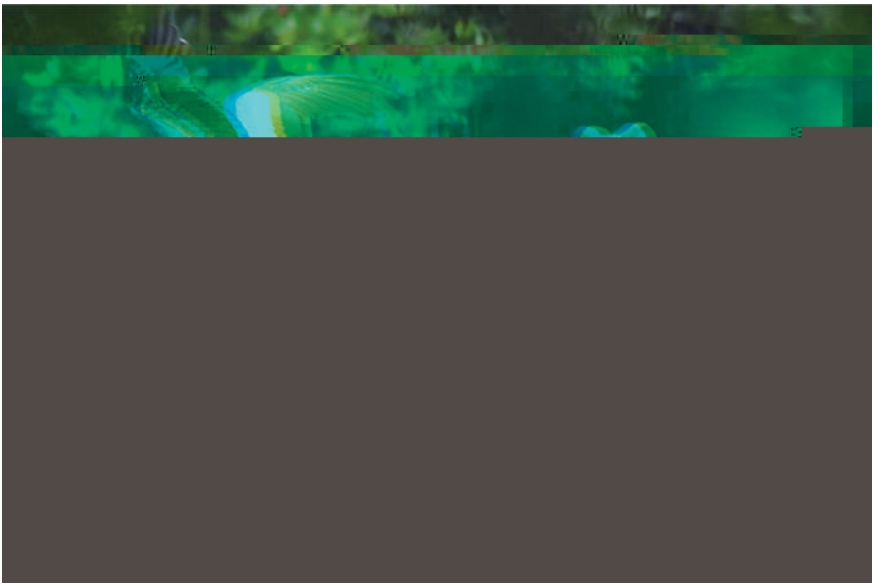
Gambar 3.18 Jenis Burung Endemik di Pulau Rambut

Sumber: BKSDA TNKs

Kawasan pulau ini merupakan pulau karang berpayau, yang ditumbuhi berbagai jenis tumbuhan *mangrove* dan hutan pantai. Tumbuhan dan pepohonan yang terdapat di kawasan ini merupakan tempat bersarang dan berdiamnya berbagai jenis burung, sekitar 22 jenis burung merandai (burung air) dan 39 jenis burung darat. Di dalam kawasan Suaka Margasatwa Pulau Rambut, dapat dijumpai jenis-jenis burung yang dilindungi seper t Cangak Abu *(Ardea cine rea)* *(Anhinga melanogaster)* *(Ardea pur purea)* *(Mycteria cinerea)* *corax)*, Kuntul Besar , Kuntul Kecil Kuntul Sedang , Kuntul Karang Kuntul Kerbau *(Bubulcus ibis)*, Roko-Roko *(Plegadis falcinellus)* Pelatuk Besi *(Threskiornis melanochepalus)* dan masih banyak jenis burung lainnya. Selain itu, dapat dijumpai juga berbagai jenis bu

rung penyanyi seperti Kepodang, Jalak Suren, Kutilang, dan Prenjak. Kawasan ini juga merupakan habitat terakhir burung yang menjadi maskot Provinsi DKI Jakarta yaitu Elang Bondol *(Haliaetus indus)*

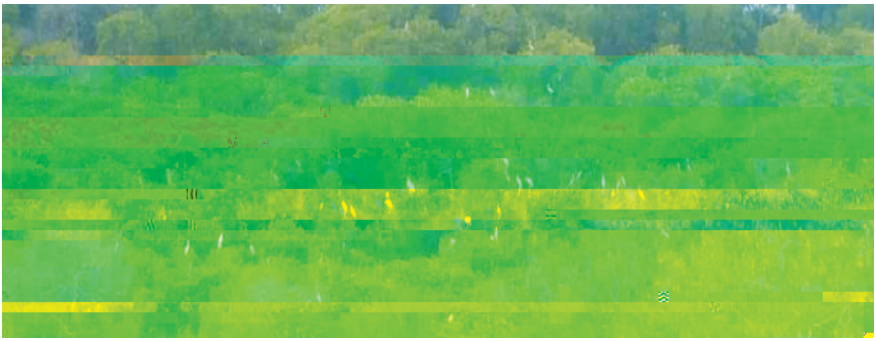
atau pulau lain di Kepulauan Seribu untuk mencari makan pada pagi hari dan kembali ke Pulau Rambut pada sore hari untuk beristirahat.



Gambar 3.19 Salah Satu Spesies Burung Merandai di Pulau Rambut

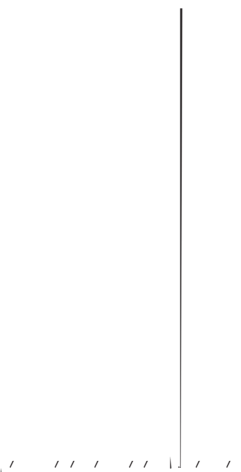
Sumber: BKSDA TNKs

Diperkirakan ada sekitar 20.000 ekor burung yang singgah dan menetap di pulau ini. Pada bulan Maret hingga September, jumlah ini meningkat menjadi hingga 50.000 ekor burung. Burung-burung itu bermigrasi dari benua Australia. Dengan kekayaan dan keanekaragaman jenis burung yang singgah di pulau ini seringkali Pulau Rambut disebut dengan "Pulau Surga Burung (*Rambut Island of Sanctuary Birds*)".



Gambar 3.20 Pemandangan Pulau Rambut dari Ketinggian

Sumber: BKSDA TNKs



BAB I

Sunda Kelapa Sebagai Pelabuhan

Nusantara kepulauan indah

Pulau Jawa elok adi

Tempat kerajaan maya

Tarumanegara

Syair Langgam “Sunda Kelapa”

Lirik Lagu Langgam (salah satu corak keroncong) Sunda Kelapa di atas tersampaikan melalui suara emas Ratu Keroncong Indonesia, Waldjinah. Lagu Langgam Sunda Kelapa ini menceritakan sebuah tempat nan cantik di Pulau Jawa, tempat Raja Purnawarman berkuasa. Purnawarman adalah raja ketiga Tarumanegara yang pertama kali berhasil menggali Sungai Citarum untuk keperluan irigasi dan pengendalian banjir. Purnawarman juga memerintahkan penggalian kanal pengendali banjir yang diberi nama Kali Gomati. Kali ini sekarang lebih dikenal dengan nama Kali Cakung dan terletak dekat kawasan Sunda Kelapa. Begitu banyak lapisan sejarah dan kisah dari tempat yang disebut sebagai Sunda Kelapa. Karakteristik utama dari kawasan ini adalah kemaritiman, ditandai dengan adanya pelabuhan dan kelengkapannya, pasar ikan serta daerah pemukiman yang penduduknya sebagian besar merupakan keturunan dari pendatang di masa lalu. Setiap periode memiliki peninggalan dan kisahnya masing-masing. Namun, tinggalan fisik yang masih terlihat di kawasan ini kebanyakan berasal dari periode Batavia. Seiring dengan perkembangannya, banyak yang berubah fungsi tetapi masih menyisakan bukti kebesarannya pada masa lalu.

Nama Kalapa dan Sunda Kalapa (bukan Sunda Kelapa) mulai disebut dalam sejarah dunia ketika semangat menemukan tempat baru melanda Eropa. Masa ini disebut sebagai "*Age of Discovery*" (Abad Penemuan) atau " " (Abad Eksplorasi) dan berlangsung mulai abad ke-15 sampai paling tidak abad ke-17. Pada periode ini Portugis merupakan salah satu pemain besar dalam penjelajahan Samudra, bahkan sempat mengungguli Belanda atau Inggris.

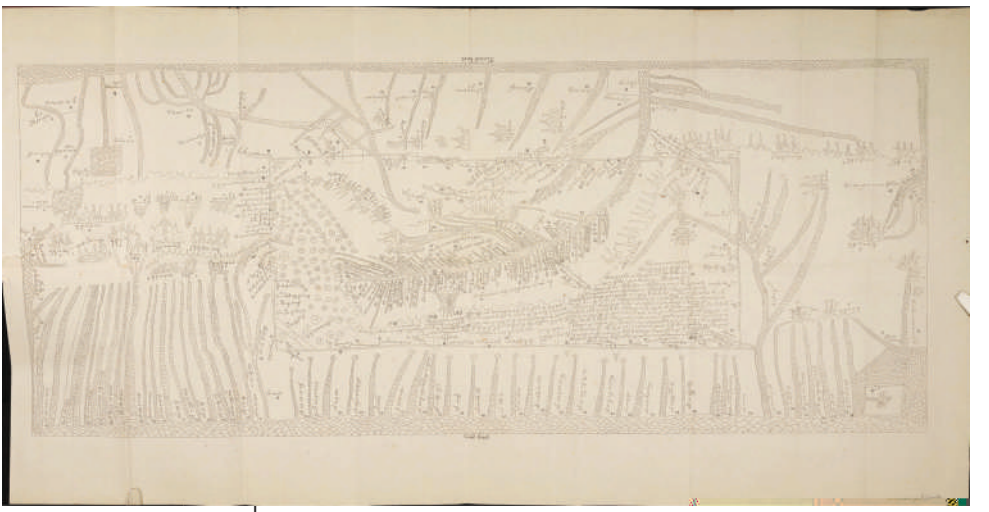
Alkisah, ada seorang ahli obat-obatan berkebangsaan Portugis yang bertugas sebagai juru tulis, akuntan sekaligus penanggung

jawab pengadaan obat pada pos dagang Portugis di Malaka. Ia berna ma Tomé Pires. Pada tahun 1513, ia pergi berlayar menyusuri Pulau Sumatra, lalu menyeberangi Selat Sunda menuju Pulau Jawa. Dalam bukunya yang kemudian diterbitkan dengan judul "*The Suma oriental of Tomé Pires: an account of the East, from the Red Sea to Japan*", menyebut pelabuhan dari Calapa (baca: Kalapa) yang ia gambar kan sebagai pelabuhan yang luar biasa, terpen t ng dan terbaik.

Jan Huygen van Linschoten, seorang pedagang dan sejarawan Belanda yang mengabdi sebagai Sekretaris Uskup Agung Portugis di Goa pada periode 1583-1588 juga menyebut nama yang sama pada bukunya yang berjudul "
tugaloysers in Orienten", terbit tahun 1595. Pada halaman 55 buku tersebut tertulis "... Rute dari pelabuhan dari Banten menuju pela Calapa yang disebut Sunda Calapa ... terletak di utara *Java Mayor*". Selain itu, juga disebutkan pada halaman 25 buku Linschoten yang berjudul " ", terbit tahun 1596: "Pelabuhan utama dari pulau ini adalah Sunda Calapa..."

Gambar 4.1 Tulisan mengenai Sunda Calapa dalam Reys-Geschrift Tahun 1595
Sumber: umber : Holle, K.F, De kaart van Tjiela of Timbanganten

Sumber lain mengatakan terdapat naskah Cina yang berasal dari abad ke-12 yang menyebutkan tempat yang bernama Chia Lu Pa. Sumber lainnya menyebutkan nama Ye Cheng atau Kota Kelapa. Selain itu, masih ada satu lagi sebutan yang mengandung kata Kala pa. Nama ini tertera di sebuah peta yang diperkirakan berasal dari akhir abad ke-16 dan disebut sebagai Peta Ciela karena ditemukan di Kampung Ciela, Garut. Peta Ciela digambar di atas selembar kain ka tun dan ditulis dalam bahasa Sunda. Di tempat yang diduga menjadi Jakarta sekarang, tertulis nama Nusa Kalapa. Melihat jurnal-jurnal perjalanan dan peta di atas, seper t nya Kalapa adalah nama kota-nya, sedangkan nama Sunda Kalapa dipakai sebagai penyebutan un tuk pelabuhannya.



Gambar 4.2 Salinan Peta Ciela
Sumber: Holle, K.F, De kaart van Tjiela of Timbanganten

Kitab Al-Fatawi adalah sebutan untuk catatan atau jurnal milik Kerajaan Jayakarta yang dipegang oleh pemegang buku yang me-

rupakan orang yang terpercaya dan memiliki hubungan keturunan dengan keluarga besar Keraton Jayakarta. Kitab ini ternyata juga menyebutkan nama Sunda Kalapa yang di dalam buku ini tertulis se

Catatan ini mendeskripsikan Sundaklapa sebagai hal yang sangat berbeda dibandingkan interpretasi sejarah lainnya.

Al-Fatawi mencatat Sundaklapa sebagai sebuah kerajaan yang berpusat di kawasan Marunda, Jakarta Utara. Kerajaan ini muncul pada akhir masa Sriwijaya. Negri Sundaklapa, penyebutan nama kerajaan ini dalam Kitab Al-Fatawi, berdiri pada akhir abad ke-13 dan memiliki raja pertama yang bernama Sang Saka Ulan Indra. Raja ini merupakan keturunan wangsa Syailendra penguasa Kerajaan Sriwijaya. Walaupun Negri Sundaklapa dapat dianggap sebagai vasal dari Sriwijaya, tetapi kerajaan tersebut sudah beragama Islam dengan Mazhab Wahabi pada abad ke-14 dan bergant menganut Mazhab Syaf'i pada abad ke-19 pada era raja yang ketga.

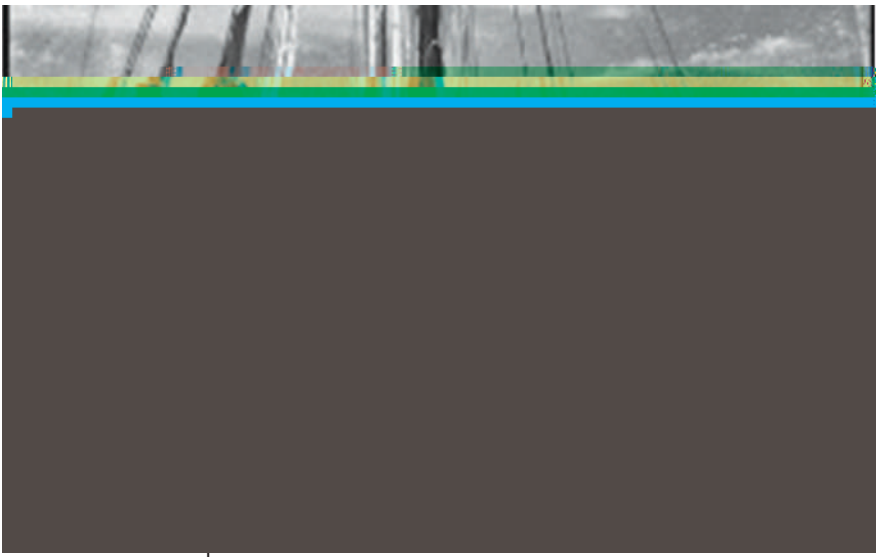
Ketka kerajaan bergant nama menjadi Fathan Mubina dan kemudian menjadi Jayakarta di antara tahun 1550-1580, pusat kerajaan dipindahkan ke tepi Sungai Ciliwung. Pelabuhan utama kera jaan ini ikut pindah dari Marunda ke kawasan yang sekarang dikenal sebagai kawasan Pasar Ikan. Jika dulu pelabuhannya disebut sebagai Marunda Klapa, pelabuhan baru ini disebut sebagai Jayapat, yang berasal dari kata "japat" atau karam. Konon penamaan ini diambil karena ada sebuah kapal milik Portugis yang "japat" di area itu.

Kerajaan Sundaklapa telah memiliki peradaban yang maju kare na telah memiliki sistem penulisan dan tata negara. Huruf yang digu

wesig yang ternya

ta memiliki kemiripan dengan relief yang ditemukan di daerah Maek, Kabupaten Lima Puluh Kota yang dulunya merupakan daerah kekuasaan Kerajaan Sriwijaya. Dalam sistem ketatanegaraan, daerah perairan termasuk pelabuhan, dipercayakan kepada seorang Syahbandar.

Nama Sundaklapa atau Sunda Kalapa, kemudian mengalami pergeseran menjadi Sunda Kelapa. Hal ini bisa jadi disebabkan kare na masyarakat setempat tdak lagi menggunakan bahasa Sunda se bagai bahasa percakapan. Pada akhirnya, Sunda Kelapa memang resmi menjadi nama pelabuhannya. Pada tahun 1974, Gubernur Jakarta waktu itu yang bernama Ali Sadikin mengeluarkan Surat Keputusan No. D.Iva. 4/3/74. dan meresmikannya pada bulan Maret 1974. Peresmian ini dihadiri oleh beberapa pejabat pemerintahan, di antaranya adalah Dirjen Perhubungan Laut Harjono Nimpuno.

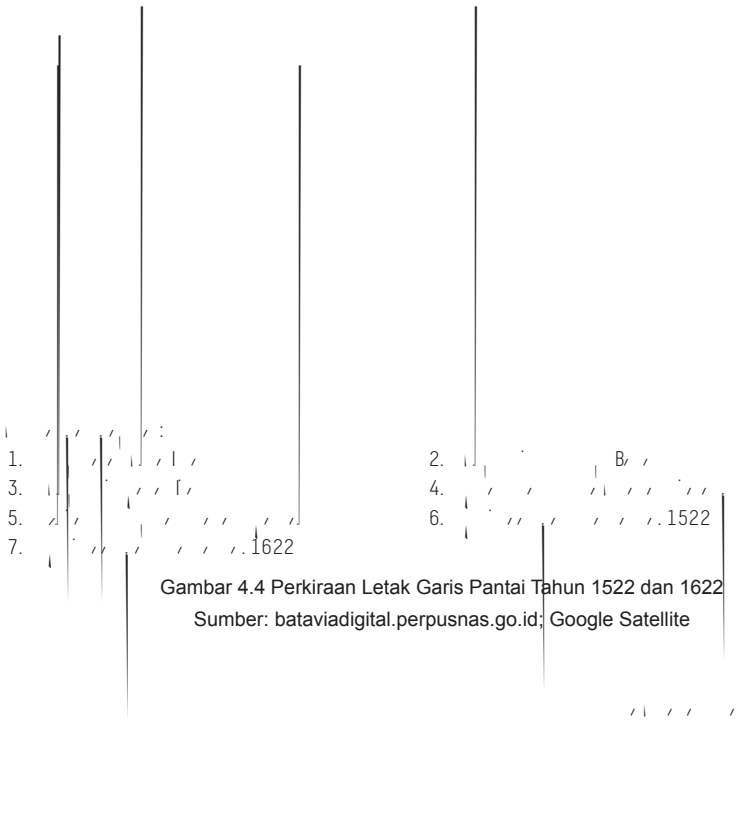


Gambar 4.3 Peresmian Pelabuhan Sunda Kelapa oleh Gubernur Jakarta Ali Sadikin Didampingi oleh Dirjen Perhubungan Laut Harjono Nimpuno Tahun 1974
Sumber: Perpusnas RI

Di manakah letak pelabuhan yang tersohor ini? Bukan Pelabu an Sunda Kelapa yang sekarang, melainkan pelabuhan yang dikunjungi dan dicatat dalam buku serta jurnal perjalanan para penjelajah terke

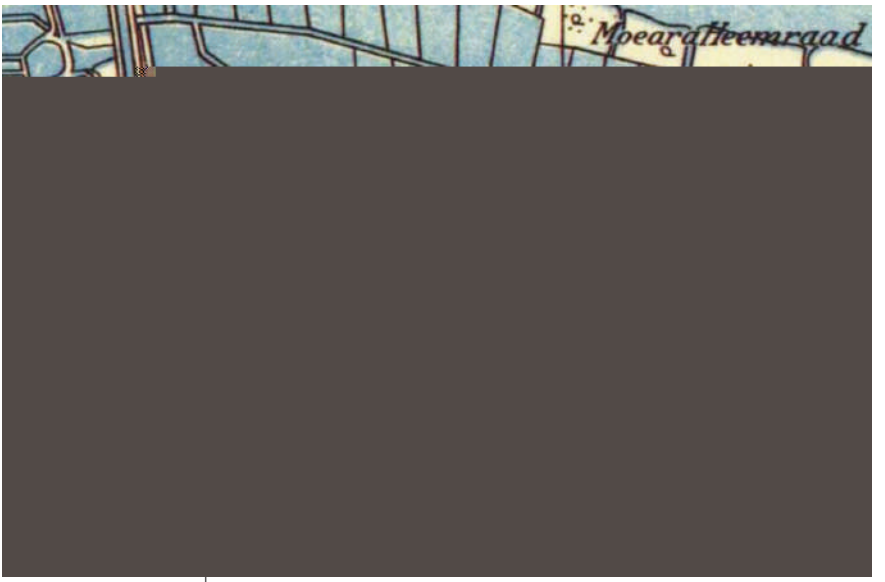
nal dunia di abad ke-16 itu. Kata pelabuhan mengindikasikan tempat berlabuh bagi kapal. Karena itu lumrahnya terletak dekat dengan garis pantai. Di manakah garis pantai pada masa Jayakarta dan pada masa awal VOC? Pada tahun 1918 saat Prasast Padrao ditemukan, garis tersebut berada di tempat yang saat ini merupakan pertemuan Jalan Cengkeh dan Jalan Nelayan Timur. Prasast ini bertuliskan tahun 1522 dan merupakan salinan dari perjanjian tertulis antara Kerajaan Sunda (Pakuan Pajajaran) dengan Portugis. Berdasarkan temuan ini diperkirakan garis pantai berada sedikit di utara Jembatan Kota Intan, sejajar sisi selatan Jalan Layang Tol Pelabuhan.

Satu abad kemudian, garis pantai bergeser lebih ke utara, ter lihat dari tapak bekas Kasteel Batavia (dibangun sekitar tahun 1620). Kasteel Batavia ini dibangun persis di tepi pantai. Kastl beserta garis pantai dan beberapa t t k pertahanan tergambar dalam peta Batavia tahun 1622. Jika potongan peta Batavia tahun 1622 diletakkan di atas peta Jakarta sekarang, maka akan didapatkan perkiraan letak garis pantai saat itu yaitu di sekitar Jalan Pakin sekarang.



Gambar 4.4 Perkiraan Letak Garis Pantai Tahun 1522 dan 1622
Sumber: bataviadigital.perpusnas.go.id; Google Satellite

Kemungkinan pelabuhan tidak terletak di tepi pantai, melainkan masuk sedikit ke dalam Muara Sungai Ciliwung. Selain itu, melihat perkiraan garis pantainya menunjukkan bahwa kemungkinan pelabuhan pada masa akhir Pajajaran dan awal Jayakarta berada di sekitar Jembatan Kota Intan sekarang. Terkait letak pelabuhan ini, sepertinya tidak ada perbedaan walaupun jika dilihat berdasarkan catatan Kitab Al-Fatawi. Kitab ini menyebutkan nama pelabuhan masa Jayakarta adalah Jayapat. Nama Jayapat ini dalam penyebutannya disingkat menjadi Japat, kemudian menjadi Japat. Daerah bekas pelabuhan Jayapat kemudian menjadi pemukiman dan disebut sebagai Kampung Japat. Sampai saat ini belum pernah dilakukan kajian yang mendalam atas isi kitab. Menarik untuk mengetahui apakah asal nama Kampung Japat ini berasal dari kata *jaagpad* ataukah Jayapat, tetapi letaknya kebetulan berada di area yang sama.



Gambar 4.5 Daerah Djapat (Kampung Japat)
Sumber: esdac.jrc.ec.europa.eu

Tomé Pires mengunjungi Sunda Kalapa antara tahun 1513 – 1515. Ia mencatat kejayaan bandar yang disebut dengan nama Sunda Cala pa (Sunda Kalapa) dan digambarkan sebagai sebuah tempat yang luar biasa dan terbaik di antara enam buah pelabuhan yang ada. Terdapat banyak yang berlabuh di tempat ini karena ramainya pengunjung oleh para pedagang yang berasal dari Sumatra, Tanjungpura, Jawa Timur,

Selain itu, Kalapa juga sudah menjadi sebuah tempat yang maju dan dikelola dengan baik, ditandai dengan adanya peradilan, hakim, dan juru tulis. Saat itu banyak yang menyebutkan Sunda Kalapa pada saat Pires bertandang sedang berada dalam kekuasaan Kerajaan Pakuan Pajajaran yang berkuasa mulai abad ke-7 hingga tahun 1527. Sebagai catatan, Kitab Al-Fatawi menyebutkan bahwa pada masa itu Pajajaran masih berpusat di daerah Kawali, Ciamis. Pada masa itu Negri Sunda klapa masih berdiri, tetapi memiliki seorang Adipat yang merupakan representatf dari Kerajaan Pajajaran sebagai bentuk perjanjian perda maian antara Negri Sundaklapa dan Pajajaran.

Seper tnya kondisi alam pada masa itu memang sangat men dukung untuk terjadinya perdagangan yang marak. Sekitar masa 850M - 1200M, kawasan Samudra Hindia mengalami suhu yang lebih tnggi serta angin muson selatan yang lebih kuat dibanding kan periode 500 tahun sebelumnya. Hal ini menyebabkan curah hu jan yang cukup, sehingga hasil panen melimpah dan menyediakan kelebihan komoditas yang pada gilirannya mendorong terjadinya perdagangan di kawasan Asia. Selain itu, angin muson yang lebih kuat juga menguntungkan pelayaran yang terjadi karena pada masa ini masih mengandalkan layar dan angin sebagai penggerak.

Arah dan kekuatan angin juga memengaruhi jalur yang ditem puh oleh kapal dagang yang berak tvitas di kawasan laut sebelah

timur bandar Sunda Kelapa. Hal lain yang menyebabkan pelabuhan ini ramai adalah karena Selat Sunda dan Pulau Jawa telah menjadi bagian dari jaringan maritim kawasan Samudra Hindia yang ditengarai telah terbentuk sejak masa Jalur Sutra dan menghubungkan Pulau Jawa dengan Cina Selatan, serta Selat Sunda dengan Teluk Persia. Jadi tak mengherankan jika Pires melihat Pelabuhan Sunda Kalapa waktu itu sebagai pelabuhan yang ramai dan terbaik. Akibat dari perdagangan ini di Sunda Kalapa dapat pula dijumpai produk-produk yang diimpor dari luar kerajaan. Komoditas yang dijual antara lain cengkeh, pala, fuli, arak, dan budak yang didatangkan dari Kepulauan Maladewa, serta beragam jenis kain yang berasal dari Malaka. Selain itu, terdapat pula intan, kapur (*camphor*), amber, zamrut, porselen, kayu gaharu, lokan, mutara, bulu burung cendrawasih serta kemenyan.

Terdapat 3 jenis kemenyan yang dijual di Sunda Kalapa yaitu kemenyan Arab, kemenyan putih dan kemenyan hitam. Kemenyan Arab berasal dari getah pohon dari genus *Boswellia.* Dalam bahasa Inggris disebut *frankinsense* atau *olibanum Boswellia* merupakan pohon asli Nusantara. Kemungkinan produk ini masuk ke Sunda Kalapa dibawa oleh pedagang yang berasal dari Yemen, negara Teluk Persia lainnya atau mungkin juga berasal dari India. Kemenyan hitam dan putih berasal dari pohon dari genus *Styrax* Dalam bahasa Inggris disebut *benjamin* atau *benzoin*. Harga *benzoin* hitam atau putih di Sunda Kalapa saat itu masih lebih mahal ketimbang lada, pala atau cengkeh. Sebagai perbandingan tercatat harga satu karung lada yang beratnya 45 kati atau kurang lebih 25 - 28 kg adalah antara 5000 sampai 7000 Kasha. Fuli, biji pala, kamper dan cengkeh dihitung dan ditimbang dengan standar besaran per 330 kati atau sekitar 2 kuintal (antara 187 – 198 kg). Dua kuintal pala berharga 20.000 – 25.000 Kasha, dua kuintal cengkeh berharga 70.000 – 80.000 Kasha dan dua kuintal fuli antara 100 ribu sampai

120 ribu Kasha. Sementara itu, harga dua kuintal benzoin hitam atau pu t h berkisar antara 150 ribu sampai 180 ribu, bahkan dapat men capai 200 ribu Kasha.

Berapakah nilainya jika dihitung dalam mata uang lain? Se buah jurnal perjalanan dari tahun 1596 (Sunda Kalapa pada masa Jayakarta) menyebutkan 5 Sata = 1000 *Caixa* = 1 *Crusado* Portugis = 3 *Carolus* Gilderns Flemish = 2 *Shilling* 6 *Pence* Inggris. Jika Caixa dengan mudah diiden t f kasi sebagai Kasha Banten, t dak ada pen jelasan mengenai Sata. Menilik cara penulisan huruf f pada abad 16 yang mirip dengan s, mungkin yang dimaksud dengan Sata ada lah Fata. Jika benar demikian, mungkin yang dimaksud dengan Fata adalah mata uang pi t s Demak yang memiliki inskripsi yang berbunyi "سلطان رتو فغرن الڤات ه", Sultan Ratu Pangeran Al Fatah.

Gambar 4.6 Koin Pitis Demak
Sumber: Agung Gumilar, Jurnal Keislaman dan Pendidikan

Gambar 4.7 Koin Kasha Banten
Sumber: Koleksi Numismatik Museum Bank Indonesia

Kecemerlangan Pelabuhan Sunda Kalapa meredup setelah Banten menjadi bandar besar. Hal tersebut terjadi pada masa Jaya karta. Kondisi ini pula yang dilihat oleh rombongan Cornelius Hout man ke t ka sampai di tempat ini pada tahun 1596. Houtman menulis dalam catatan perjalanannya bahwa Iacatra (Jayakarta), yang ber sungai dan bertanah subur, di mana dulunya para saudagar ramai berdagang, sekarang sepi seolah t dak ada lagi yang bisa dikerjakan.

Berbeda dengan pelabuhan di masa VOC, belum ditemukan catatan sejarah yang menggambarkan secara rinci bagaimana rupa pelabuhan di masa Pajajaran dan awal masa Jayakarta. Catatan yang ada hanya menggambarkan bahwa pelabuhan dari Kalapa berfungsi

Transit Hub dan perdagangan yang terjadi pada masa itu mirip dengan apa yang disebut sebagai *peddler trade*
pedagangnya bergerak keliling membawa barang dagangan dan menawarkan langsung ke pembeli. Saat itu pelabuhan juga telah memiliki seorang Syahbandar.

Pada masa Fort Jacatra (sekitar tahun 1619 -1620-an), kapal-kapal besar melego jangkar di mulut pelabuhan atau berhent di Pulau Onrust. Muatan dari kapal-kapal ini kemudian dipindahkan ke kapal yang lebih kecil. Tergantung dari jenis dan tujuan, muatan bisa langsung masuk ke gudang, atau dipindahkan ke kapal besar lainnya. Kapal kecil yang menuju Fort Jacatra akan berhent dan ber sandar di tempat sandar kapal di sebelah barat sungai, seberang Fort Jacatra. Lokasinya mungkin berada di dekat Galangan VOC atau mungkin juga Restoran Raja Kuring sekarang.

Setelah Kasteel Batavia (pembangunan dimulai pada tahun 1620) berdiri, pelabuhan mulai dibuatkan jalur berupa batang-batang kayu yang ditanam rapi berbaris dengan tong kayu yang diletakkan di atas tang serta terletak di ujung jalur. Tong-tong di ujung kanal tersebut dimaksudkan sebagai penanda jalur keluar ma suk (*sea beacon*) dari pelabuhan yang hanya disebutkan namanya

havenkanaal (pelabuhan kanal). Pada tahun 1634, kanal pelabuhan baru benar-benar terbentuk ketka batang-batang kayu ini diperkuat dengan tumpukan batu karang. Pada akhir abad ke-17, batu-batu karang yang digunakan untuk memperkuat ujung

kanal pelabuhan dibawa menggunakan perahu tradisional dari Cire bon. Di masa-masa ini pelabuhan sudah dilengkapi dengan menara syahbandar, kantor pabean, gerbang tol pelabuhan, tempat sandar kapal, gudang komoditas, dan bengkel perbaikan kapal.

Gambar 4.8 Pemandangan Pelabuhan Kota Batavia antara 1640 – 1676

Sumber: Tropenmuseum

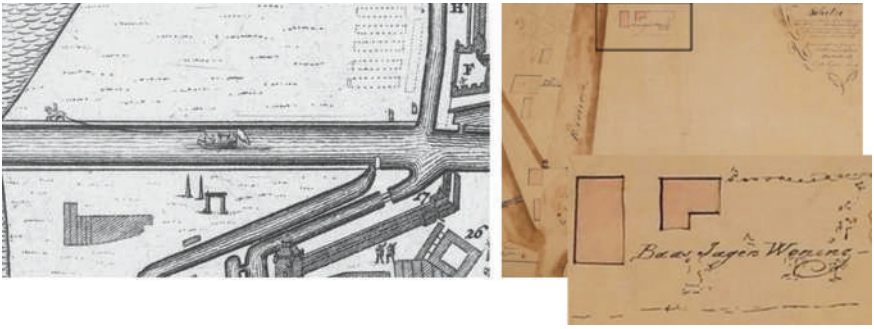
VOC menaruh perhatian besar pada kanal pelabuhan karena sejak awal kanal ini (dan kanal Kota Batavia pada umumnya) sudah direpotkan dengan masalah endapan yang terbawa arus sungai. Pada tempat-tempat tertentu, lumpurnya demikian pekat, sehingga kapal harus dibantu agar dapat berjalan masuk. Salah satu caranya adalah dengan mengeruk lumpur dengan menggunakan kapal yang

atau tongkang, tetap menggunakan tenaga manusia atau kuda. Di Belanda (dan Inggris) cara ini dipakai karena lebih mudah dan kapal

relatf lebih cepat bergerak. Namun, di Batavia masalahnya sedikit

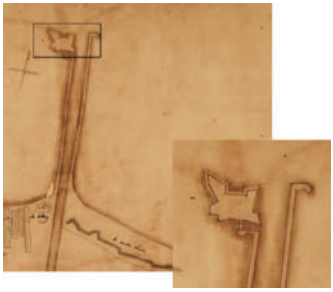
Jalur untuk menghela kapal keruk dan tongkang ini disebut *jaagpad* dalam bahasa Belanda. Kapal yang dihela biasanya adalah jenis kapal yang bagian bawahnya datar sepert *barge* atau tongkang. Kapal sepert ini disebut sebagai *trekschuit* (*tow barge* atau tongkang derek). Kapal ini mengangkut kargo atau penumpang sampai ke satu t tk di mana muatan akan dipindahkan. Pada masa itu, kapal tunda belum ada, sehingga untuk menghela kapal atau tongkang ini digu nakanlah manusia atau tenaga kuda. Hal ini dilakukan meniru prak tk penggunaan tenaga manusia atau kuda sebagai hewan penarik kapal di Belanda yang memang lazim dilakukan pada abad ke-17 bahkan masih berlanjut sampai abad ke-19. Para penarik tongkang dan joki kuda penarik kapal disebut *jager* dan mereka tnggal di tepi kiri kanal pelabuhan. Kepala kelompok mereka tnggal terpisah di sebuah tem pat di sisi kanan kanal pelabuhan dekat *jaagpad*

Gambar 4.9 Kapal Ditarik Menggunakan Tenaga Manusia
di Jalur Kanal Pelabuhan Batavia Tahun 1650
Sumber: anri.go.id



Gambar 4.10 Tongkang sedang Dihela oleh Kuda di Jalur *Jaagpad* Kanal Pelabuhan Tahun 1740 dan Tinggal "Boss" Para Joki Dekat *Jaagpad* Tahun 1819
Sumber: anri.go.id

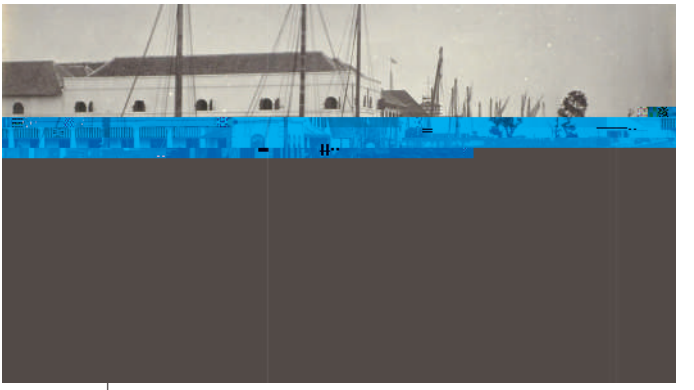
Sedimentasi yang terus terjadi juga menyebabkan kanal pela buhan bertambah panjang, sehingga tempat lego jangkar (*anker point*) pun semakin jauh dari kastl. Untuk meningkatkan keaman an, sekitar tahun 1742 dibangun *waterkasteel* (kastl air) di ujung tanggul kanal pelabuhan sebelah barat. Untuk bisa mencapai kastl air, seseorang harus berjalan di atas tanggul kanal menuju pintu ma suk kastl air. Konon, kastl ini memiliki sekitar 50 t tk untuk meriam dan dibangun dengan menggunakan lunas kapal yang dibalik dan ditenggelamkan ke dasar kanal sebagai pondasinya. Sekitar tahun 1750 atau 1752, kastl air diperbaiki. Namun, tak lama sesudah itu dan entah karena alasan apa, pada tahun 1770-an diputuskan untuk mulai menghancurkan kastl air.



Gambar 4.11 Situasi Kastil Air di Tanggul Kanal Pelabuhan Sisi Barat Tahun 1752
Sumber: anri.go.id

Sedikit cerita tentang *waterkasteel* atau karena letaknya di ujung utara (waktu itu) disebut juga *hoornwerk*
yang bertugas di sini diduga memiliki kebiasaan merokok dan minum teh. Dugaan ini dibuat berdasarkan temuan sebuah tim arkeolog yang pernah melakukan ekskavasi di tempat yang ditengarai sebagai bekas kastil air. Tapak ini terletak di sisi barat kanal pelabuhan Sunda Kelapa, tepatnya di jetty Dewakang milik PT Dok Koja. Penggalian ini menemukan sejumlah keramik, di antaranya adalah pipa *gauda* dan set cangkir keramik Eropa yang diduga digunakan oleh para petugas kastil air. Tempat ini terletak kurang lebih 600 meter di sebelah utara Museum Bahari.

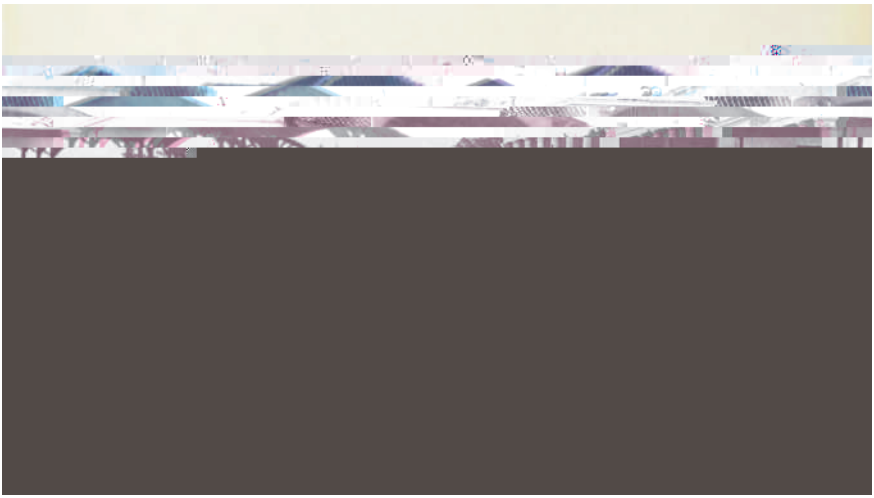
Setelah VOC dibubarkan pada akhir tahun 1799, Batavia dan pelabuhannya jatuh ke tangan Belanda. Pada masa ini, pelabuhan disebut *Havenkanaal* atau Pelabuhan Kanal dan mengalami perubahan wajah yang cukup signifikan. Kanal pelabuhan mulai ditambahkan lagi dengan dinding dari batu dan sudah tidak lagi bisa dilayari sampai masuk ke Kali Besar. Hal ini disebabkan pelebaran kanal pelabuhan dan bagian kanal pelabuhan yang terletak paling selatan dibendung untuk mengurangi pendangkalan sekitar tahun 1830-1833. Sebagai konsekuensinya, kanal pelabuhan sudah tidak perlu diperpanjang lagi.



Gambar 4.12 Groote Boom (Kiri) Tahun 1863
Sumber: Rijksmuseum

Kantor Pabean Besar (Groote Boom) yang tadinya menempat bekas *ankerwerf* yang telah kosong, dipindahkan ke dalam area *havenkanaal* dan bahkan penginapan telah ada di dalam area pelabuhan. Penginapan ini dimiliki oleh H.S. van Hogezand. Penginapan ini mulanya hanya berupa penginapan kecil yang mulai beroperasi tahun 1820. Ketka Kleine Boom (Kantor Pabean Kecil, berurusan

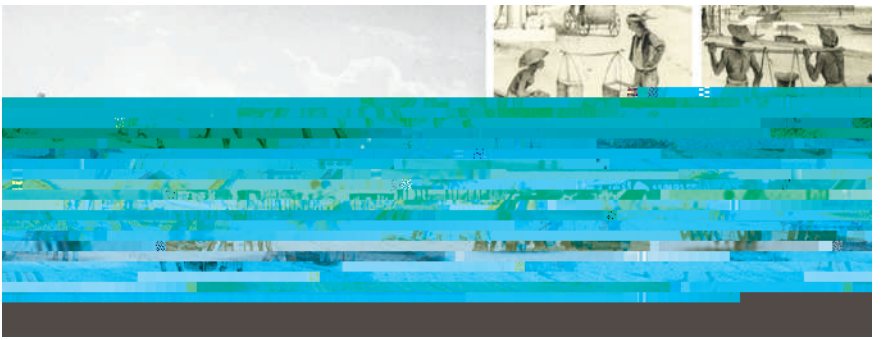
nyak orang yang melintasi penginapannya. Karena ingin memanfaatkan kesempatan ini untuk melipatgandakan keuntungan usaha, ia mengajukan izin untuk memperbesar penginapannya. Tahun 1849 izin untuk membangun berhasil didapatkan, sekaligus juga izin untuk mengoperasikan jasa kereta kuda sebagai transportasi menuju Kota Batavia. Penginapan ini diberi nama Stadsherberg *(City Inn).*



Gambar 4.13 Kleine Boom (Kiri) dan Stadsherberg Tahun 1860
Sumber: Rijksmuseum

jaagpad juga terlihat mengalami perubahan. Dari yang

dari cara berpakaian mereka (bertelanjang dada dan mengenakan ikat kepala/topi caping bambu) dan kaki mereka yang telanjang tan pa alas. Kelihatannya juga saat itu masyarakat lokal bebas untuk ke-luar masuk dan berak t vitas di pelabuhan, terlihat ada seorang ibu (mengenakan baju kurung panjang dan berkain/bersarung) yang berjalan-jalan dengan anaknya, serta para pedagang kecil yang membawa pikulan berisi makanan atau minuman.



Gambar 4.14 Litografi Area *Jaagpad* di *Havenkanaal* Tahun 1859
Sumber: Tropenmuseum

Pada masa ini perdagangan yang terjadi di pelabuhan Sun da Kalapa sudah merupakan perdagangan lokal dan internasional di antaranya dengan Maladewa, Teluk Persia dan Tiongkok. Perda gangan yang ramai terjadi waktu itu salah satunya disebabkan oleh jenis barang yang tersedia. Pertama-tama, tentu produk lokal yaitu yang berasal dari dalam wilayah kerajaan sendiri. Pajajaran (dan Ne gri Sundaklapa) memiliki tanah pertanian yang luas, sehingga beras menjadi komoditas utamanya. Selain beras tersedia pula lada atau merica yang disebut oleh Pires memiliki kualitas lebih baik daripa

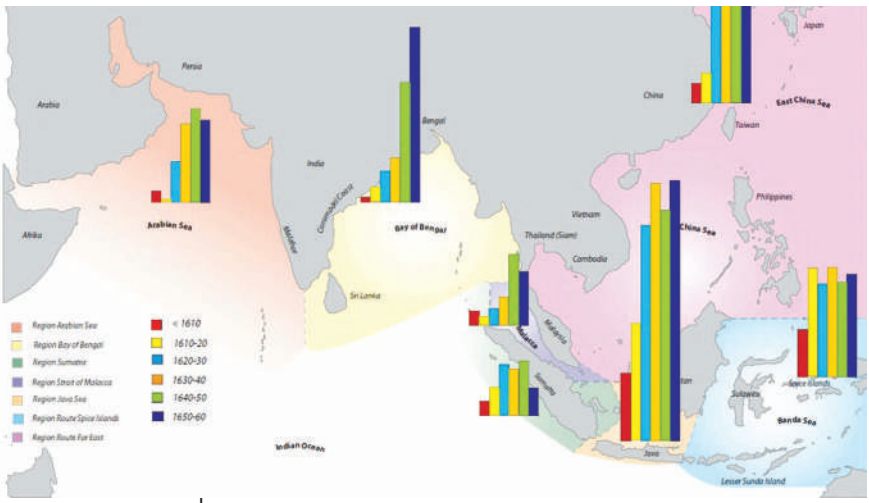
da lada yang berasal dari Cochin. Terdapat juga asam dalam jumlah yang sangat melimpah, sehingga disebutkan dapat memuat ribuan kapal. Komoditas lainnya seperti sayur-mayur dan daging tersedia dalam jumlah yang tidak terbatas. Selain itu, terdapat pula hewan potong seperti sapi, babi, kambing, dan biri-biri.

Sebelum ada Batavia, sebuah armada pelayaran VOC akan terdiri dari beberapa kapal dan dilengkapi dengan awak serta logistik untuk perjalanan laut selama dua atau tiga tahun. Mereka akan berlayar melalui Tanjung Harapan menuju pasar-pasar di kawasan Asia yang membentang dari timur Afrika sampai ke Jepang serta daratan Cina, dan kemudian kembali lagi ke Eropa dengan membawa komoditas yang diinginkan. Cara seperti ini terbukti tidak efektif karena faktor keterbatasan ruang kargo dan kesulitan organisasi muatan.

Ketika berangkat, kapal sudah memuat perak, logistik perjalanan serta awak kapal. Sementara itu, untuk mendapatkan komoditas yang diinginkan terkadang mereka harus menukarkannya dengan komoditas lain yang diperoleh sebelum mencapai tempat di mana komoditas yang diinginkan terdapat. Akibatnya, mereka hanya dapat membawa komoditas yang diinginkan dalam jumlah yang tidak optimal. Belum lagi masalah keterbatasan jumlah awak yang sering membuat mereka harus meninggalkan sebuah kapal begitu saja di perjalanan. Sementara kapal-kapal yang berlayar kembali ke Eropa juga akan mengalami kesulitan karena mengalami kerusakan akibat perjalanan yang sangat panjang tanpa ada kesempatan untuk perbaikan yang memadai. Masalah ini mulai teratasi setelah Batavia berdiri.

VOC tidak saja memiliki pelabuhan tetapi juga sebuah tempat untuk mengoordinasikan pengiriman komoditas ke berbagai tem

pat. Namun, Eropa tetap menjadi prioritas utamanya. Semua proses administrasi tetap dilakukan di darat, yaitu di Kasteel Batavia (atau Fort Jacatra sebelum kastil berdiri). Di fasilitas pelabuhan yang ada di Batavia, kapal dapat mengisi kembali perbekalan, sehingga tidak perlu membawa logistik sedemikian rupa yang menghabiskan ruang di kapal. Perbekalan yang tersisa dari perjalanan sebelumnya juga dapat dimanfaatkan kembali. Jumlah awak kapal juga dapat disesuaikan dengan kebutuhan tanpa harus mengorbankan ruang untuk kargo. Kapal-kapal ini akan mendapatkan suplai awak kapal yang memiliki kondisi kesehatan fisik dan mental yang lebih baik. Hal ini karena Batavia memiliki fasilitas rumah sakit dan tempat pemulihan



Gambar 4.15 Tabel Kedatangan di Pelabuhan Pos Dagang VOC sampai dengan Tahun 1660
Sumber: Parthesius, Dutch Ships in Tropical Waters

Batavia juga memiliki Pulau Onrust yang tidak saja menyediakan jasa perbaikan kapal kelas wahid tetapi juga merupakan bagian sistem pelabuhan masa VOC. Seorang pakar arkeologi me

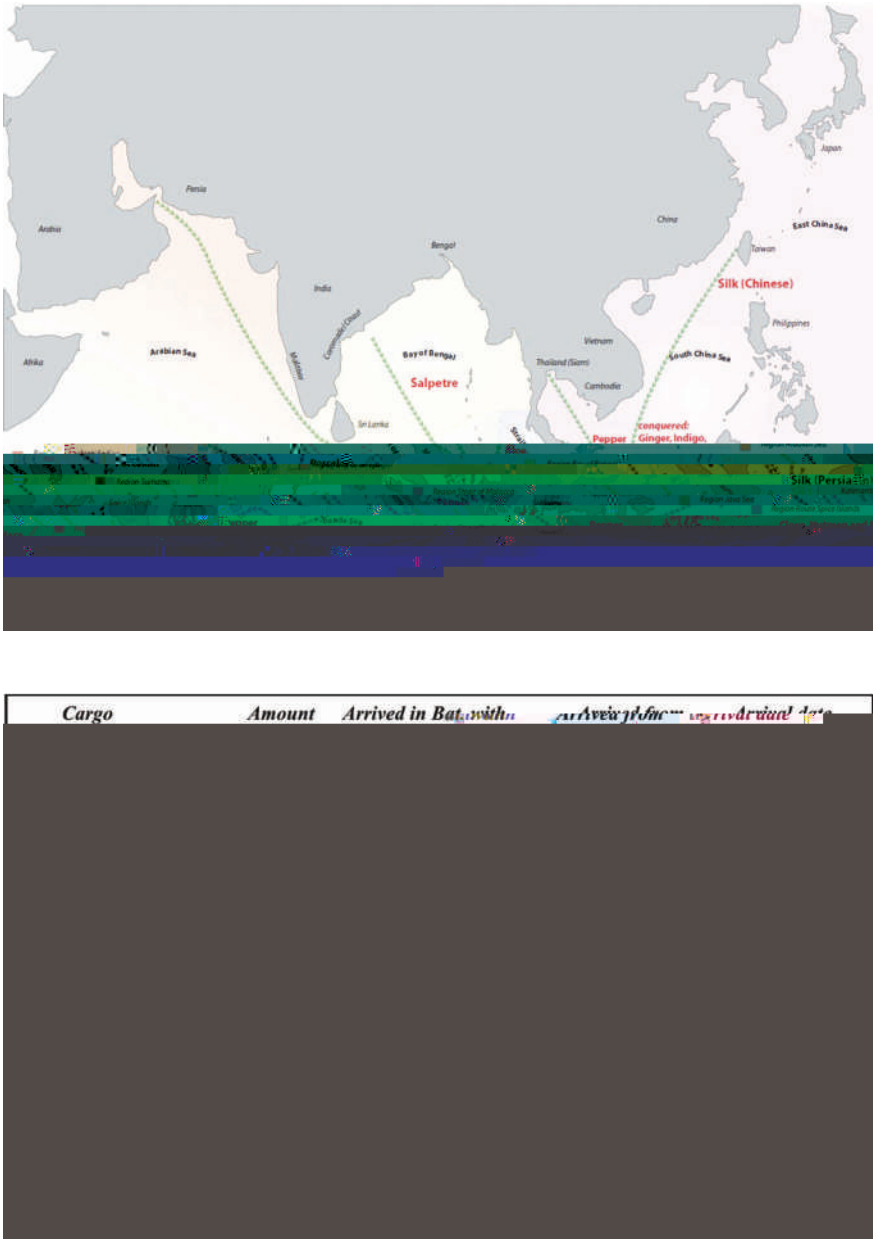
ngungkapkan bahwa kapal-kapal besar terkadang akan berhent i Pulau Onrust, menant atau membongkar muatan dari dan un tuk kapal lain dengan tujuan berbeda. Kapal lainnya mungkin akan *point* di mulut *havenkanaal*. Muatan kapal mungkin akan dibongkar terlebih dahulu jika memiliki lebih dari satu tujuan. Namun, jika hanya memiliki satu tujuan pengapalan maka muatan kapal t dak dibongkar. Namun demikian, tetap ada proses di mana barang dipindahkan ke kapal yang lebih kecil dulu sebe lum masuk gudang atau pindah ke kapal lain. Dalam hal ini, Onrust *havenkanaal* Batavia berfungsi sebagai *Transhipment Port havenkanaal*, Pulau Onrust juga memiliki fasilitas per gudangan untuk komoditas dan logis t k kota.

Pergudangan di Batavia menyimpan komoditas yang akan dikapalkan menuju Eropa. Mengapa? Karena Batavia juga berfungsi *entreport* bagi komoditas Asia yang akan dibawa kembali ke Eropa. Komoditas ini sampai ke Batavia dengan beberapa cara, yaitu *vrijlieden* (pelaku swasta yang telah mendapat kan izin dari VOC), dibawa sendiri oleh VOC dan dibawa sendiri oleh pedagang dari negara asal komoditas. Sampai dengan tahun 1660-an, pelabuhan ini tercatat sebagai pelabuhan tersibuk di antara pos dagang yang lain seper t yang ada di Surat (India), Cina selatan, Gamron (Persia) bahkan Malaka. Hal ini terlihat dari angka kedatangan kapal yang terjadi dalam pelayaran intra-Asia VOC.

Pengiriman ke Eropa ini mempunyai jadwal tertentu. Arma da kapal ini disebut sebagai *retourvlood* ( ) dan berangkat dari Batavia pada akhir bulan Desember atau awal Januari agar dapat mencapai Belanda pada musim panas. Rombongan *retourvlood* butan: *Kerstmisvloot* ( ) untuk rombongan yang ber tolak dari Belanda pada bulan September, dan yang berangkat pada

bulan April atau Mei disebut *Paasvloot* ( ). Dalam rom *retourvlood*, yang menjadi kapal utama adalah kapal yang membawa kargo berupa komoditas. Kapal-kapal ini memiliki ukuran terbesar dalam armada VOC dan memang didesain khusus untuk membawa muatan dalam jumlah besar, serta mampu bertahan di perairan tropis untuk waktu yang lama. Dari sini lahirlah nama *re tourschepen* atau *retourschip* untuk menyebut kapal terbesar dalam armada VOC.

Rombongan *retourvlood* konon bisa terdiri dari 15 sampai 30 buah kapal dari berbagai jenis. Mengorganisir keberangkatan *retourvlood* bukanlah hal yang mudah. Jadwal kedatangan dan ke berangkatan *retourschepen* dari Batavia harus sesuai dengan jadwal kedatangan komoditas yang akan dimuat ke dalam *retourschepen* Jika komoditas baru datang setelah proses muat terjadi, biasanya Batavia akan mengirimkan kapal tambahan untuk turut dalam *re tourvlood* karena proses muat barang adalah proses yang rumit dan membutuhkan waktu panjang. Se t ap jenis barang harus diletakkan tanpa mengganggu keseimbangan kapal dan tanpa merusak ko moditas yang lain. Sebagai gambaran yaitu ilustrasi muatan dan asal muatan *retourschepen* Hollandia yang berangkat dari Batavia seki tar tahun baru 1628. Direktur Jenderal (bukan Gubernur Jenderal) VOC di Batavia bertanggung jawab untuk mengoordinasikan semua kegiatan pengapalan ini.



Gambar 4.16 Jenis, Asal dan Waktu Kedatangan Komoditas Muatan *Retourschepen Hollandia* serta Ilustrasinya

Sumber: Parthesius, Dutch Ships in Tropical Waters

Ketika aktivitas perdagangan meningkat, keberangkatan *retourvlood* juga dilakukan dari Persia dan Surat karena dinilai lebih mudah dan efisien. Namun, sampai dengan VOC dibubarkan, pelabuhan di Batavia ini tetap menjadi yang terpenting di Asia karena dari sinilah semua kegiatan VOC dikendalikan.

Masa Hindia Belanda

Setelah Terusan Suez dibuka pada tahun 1859, Batavia membutuhkan pelabuhan yang lebih besar. Selanjutnya, pada tahun 1877 dimulailah pembangunan Pelabuhan Tanjung Priok. Setelah selesai pada tahun 1886, kegiatan di *havenkanaal*
buhan baru ini. Sejak hari itu, kanal pelabuhan lebih sering dilalui oleh para nelayan yang menuju pelabuhan Pasar Ikan yang berada di pulau kecil dekat pintu air Pelabuhan *havenkanaal* dan juga kapal-kapal tradisional yang membawa muatan lokal seperti kayu jati. Namun, kanal pelabuhan tetap dipelihara dengan melakukan pengerukan manakala diperlukan. Pada tahun 1861, sebuah koran memberitakan terjadi pendangkalan di kanal pelabuhan dan menyebutkan sebuah perahu 10 *koyang* untuk disewa sebagai pengangkut lumpur endapan.
yang adalah besaran tradisional di mana satu *koyang* setara dengan 27 pikul di Batavia atau 28 pikul di Semarang.

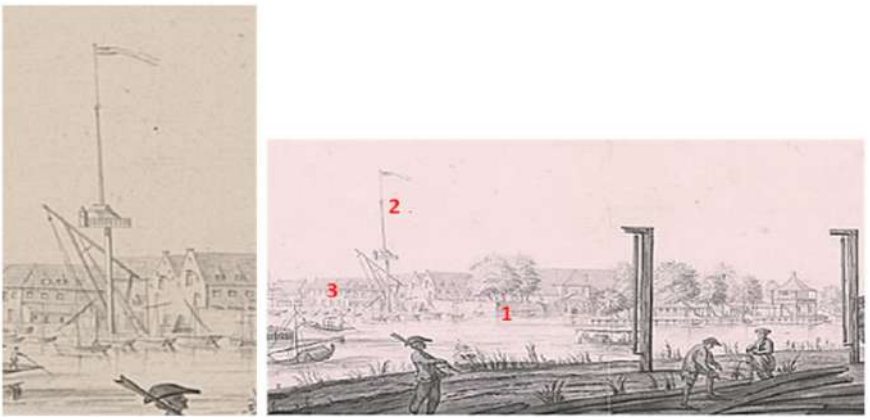
Sekitar tahun 1935, *Havenkanaal* juga telah dianggap menarik untuk dikunjungi. Seperti halnya hari ini, saat itu telah banyak perahu Bugis bersandar. Bedanya adalah saat itu perahu-perahu tersebut belum mengalami modifikasi seperti sekarang, yang mana lazimnya dikurangi satu dan diberi tambahan motor.

Saat ini Pelabuhan Sunda Kelapa hanya melayani jalur pela

yaran antarpulau yang sulit dijangkau oleh kapal besar seperti jalur pelayaran sekitar kawasan Bengkulu, Palembang, Riau, Bangka Belitung, Jambi, Lampung, Banjarmasin dan Pontianak, dengan komoditas di antaranya berupa kayu, semen dan kaolin. Selain itu, area ini merupakan salah satu tempat wisata populer karena pemandangan kapal-kapal kayu yang tengah bersandar dengan pola tumpang sirih dan melakukan kegiatan bongkar muat. Ke depan, pelabuhan ini akan dikembangkan *heritage port*, yang terintegrasi dengan amenitas serta atraksi wisata yang tersedia di kawasan Kota Tua Jakarta.

Profesi Syahbandar telah ada jauh sebelum VOC datang. Kitab Al-Fatawi mencatat, Syahbandar pertama di kawasan pelabuhan Kerajaan Jayakarta adalah Raksamanggala. Raksamanggala atau Raden Raksamanggala adalah juga Panglima Laskar Perang Jayakarta dan bergelar Pangeran Adiningrat I serta menjabat posisi kesyahbandaran antara tahun 1580 sampai 1610. Syahbandar yang kedua (sekaligus yang terakhir) adalah Raden Senajaya yang menjabat mulai tahun 1611 sampai 1619. Seperti halnya Raden Raksamanggala, Raden Senajaya juga menjabat sebagai Panglima Laskar Perang Jayakarta dan bergelar Pangeran Adiningrat II. Menurut Kitab Al-Fatawi, selama masa jabatannya kedua orang Syahbandar ini menempati rumah dinas yang terletak di daerah Pekojan sekarang dan diduga kuat berada di tempat di mana saat ini Masjid Langgar Tinggi berada. Sumber dari keluarga Keraton Jayakarta menambahkan, Al-Fatawi tidak menyebut letak persis kantor Syahbandar saat itu, namun baik Raden Raksamanggala maupun Raden Senajaya menggunakan kuda sebagai sarana transportasi menuju tempat kerja.

Pada masa VOC, pengawasan pelabuhan dilakukan dari se buah tang yang berdiri dekat bengkel kayu kapal (Galangan VOC). Selain pengawasan, dari atas tang ini dilakukan juga pertukaran sinyal sebagai bentuk komunikasi dengan kapal yang masuk atau keluar. Namun, seorang Syahbandar tdak hanya bertugas mengawasi kapal atau mengirim isyarat. Ada masanya di mana ia harus melaku kan fungsi imigrasi dan kepabeanan, sampai kemudian dibuat kan tor-kantor khusus yang mengurus kedua hal ini.



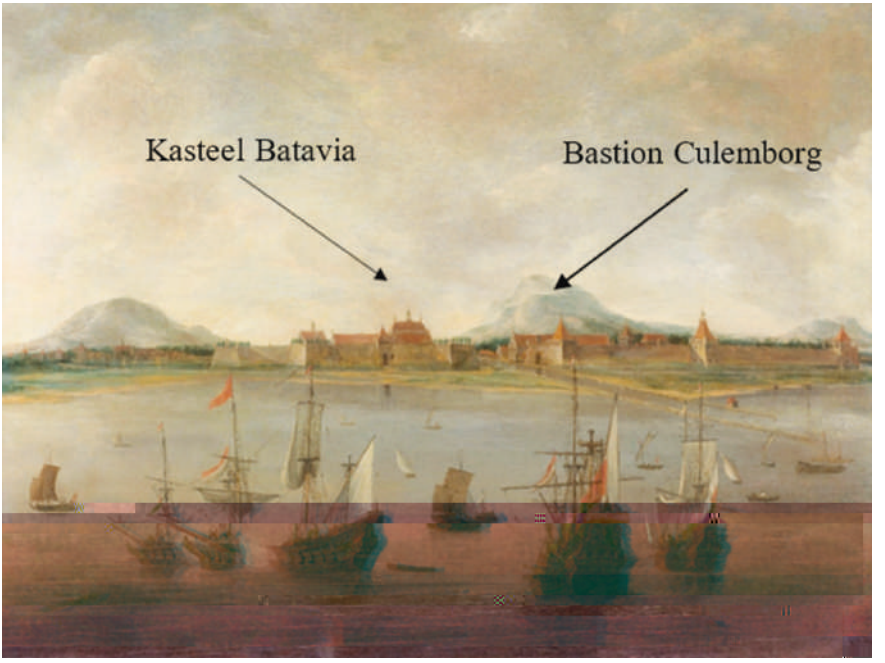
Gambar 4.17 (1) Bastion Culemborg, (2) Tiang Pengawas, (3) Bengkel Kapal/ Galangan

Sumber: atlasofmutualheritage.nl

Dalam menjalankan tugasnya di laut, Syahbandar pada masa VOC dibantu oleh dua buah kapal. Pertama, kapal yang besar dise but Kapal Pengawas yang ditandai dengan sebuah bendera di tang utamanya dan kedua yaitu sebuah perahu berdayung yang dipergu nakan untuk mengangkut personel kesyahbandaran bergerak dari satu kapal ke kapal yang lain. Kapal besar ini bertugas mengawasi

mentara personel yang diangkut oleh perahu berdayung akan berge-

rak memeriksa ke atas kapal yang baru datang serta membereskan segala urusan administrasi dan kepabean. Yang menarik dari wak tu-waktu ini adalah ada sebuah perahu lain yang kedatangannya pas t dinan t oleh para awak yang baru t ba. Kapal ini adalah sebuah kapal yang disebut *beer buddy* atau , yaitu sebuah kapal peda gang Tionghoa yang menjual arak atau minuman beralkohol lainnya.



Gambar 4.18 Situasi Bastion Culemborg di Mulut Sungai
Sumber: Rijksmuseum

Di mulut Sungai Ciliwung, VOC membangun satu tuk mengawasi area kanal pelabuhan dan sisi barat kas t l. dibangun tahun 1645 dan diberi nama *Culemborg* yang merupakan daerah asal Gubernur Jenderal VOC (Antonio van Diemen) yang saat itu menjabat. Sama seper t nasib tembok kota kemudian,

juga dihancurkan atas perintah Deandels. Penghancuran ini sebetulnya disebabkan oleh kebutuhan material untuk membangun dan mengembangkan pusat kota baru di daerah yang lebih layak karena Batavia lama (kawasan Kota Tua sekarang) dinilai sudah tidak memadai lagi. Di sebelah utara, penghancuran menyisakan bagian dari dua *bas* , salah satunya adalah Bastion Culemborg. Bagian tersebut sebenarnya masih bisa dilihat dari arah Pasar Ikan, tetapi sudah terabaikan karena di atas struktur tersebut didirikan sebuah menara syah bandar atau *uitkijk* pada tahun 1839 yang sampai sekarang masih ada.

Posisi geografis Menara Syahbandar ditentukan tanggal 25 Mei 1896 dihitung berdasarkan *Observatori Oudemans*. Namun, setelah *Observatori Weltervreden*
nirkabel, sehingga dapat menangkap waktu Eropa, baru diketahui bahwa posisi Menara Syahbandar harus dikoreksi sebesar 610 detik atau sekitar 300 m dalam jarak. Selain dipakai sebagai pedoman letak geografis, menara ini juga berfungsi untuk memberitahu warga kapan waktu yang baik atau kurang baik untuk berlayar. Caranya adalah dengan mengibarkan bendera biru di Menara Syahbandar. Di saat yang sama bendera yang berwarna sama juga akan dikibarkan di balai kota. Bendera biru berarti angin muson barat sedang bertiup dan menyebabkan perairan tidak aman untuk dilayari. Kejadian ini pernah terjadi paling tidak pada tahun 1863, 1869, 1870 dan 1905.

Pada tahun 1939, area Menara Syahbandar dan sekitarnya di tata. Lantai dan tangga kayu menara direnovasi. Bagian dari *Culemborg* juga dibersihkan dan diperbaiki. Beberapa orang terlihat lalu lalang memperhatikan bagian selatan Menara Syahbandar. Rupanya, akan dibangun jembatan yang melintang di atas Kali Besar (Jalan Pakin sekarang). Menara ini sekarang merupakan bagian dari

Saat ini Pelabuhan Sunda Kelapa berada di bawah pengawasan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas III Sun da Kelapa yang merupakan unit pelayanan teknis di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Tugas unit ini adalah melaksanakan pengawasan, dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keaman an pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Gambar 4.19 Rencana Pembuatan Jembatan di Atas Kali Besar Dekat Menara Syahbandar
Sumber: De Locomotief 22 Juli 1939 Delpher.nl

Gambar 4.20 Sebuah Tongkang Melintasi Bastion Culemborg Tahun 1948, Struktur *Uitkijk* Tampak Mengintip di Sisi Kiri Atas Gambar
Sumber: collectie.nederlandsfotomuseum.nl

Compagniewerf

Sebagai perusahaan yang sangat menggantungkan diri pada pelayaran, VOC membutuhkan fasilitas pendukung berupa tempat perbaikan kapal. Selain di Pulau Onrust, VOC juga membuat bengkel kayu dan bengkel jangkar yang terletak di sisi barat sungai, tepat di seberang kastil.

14 perjalanan dengan total kapal sebanyak 65 buah berlayar menu ju pasar Asia. Se tap perjalanan diikat oleh satu perjanjian kerjasa ma yang langsung dibubarkan saat rombongan kembali ke Belanda. Kongsi-kongsi dagang ini kemudian disebut sebagai Voor-Compag nieën (karena mereka melebur menjadi Verenigde Nederlandse Geoctroyeerde Oostndische Compagnie *(United Neth erlands Chartered East India Company)* atau yang lebih dikenal den gan jenama VOC pada tahun 1602.

Lebih jauh lagi Parthesius menulis bahwa pusat logis tk VOC pernah bertempat di suatu wilayah di Banten yang rela tf lebih mu dah diakses sepanjang tahun dibandingkan dengan Kepulauan Ma luku. Dari tempat ini VOC mengarahkan kegiatan perdagangan dan pengiriman komoditas serta mempersiapkan keberangkatan *retour vlood* ( ). Namun demikian, penatalaksanaan tersebut termasuk untuk memenuhi kebutuhan perdagangan intra-Asia, membutuhkan suatu basis pergerakan yang lebih kuat karena mereka t dak hanya melakukan perdagangan tetapi juga penguasaan wilayah sumber komoditas. Pada akhirnya, VOC ber hasil membangun basis mereka di Jayakarta yang kemudian terbuk t menjadi langkah pen t ng dalam membangun emporium di Asia.

Benteng pertama yang mereka bangun di Jayakarta adalah Fort Jacatra yang kemudian dihancurkan setelah mereka selesai membangun Kasteel Batavia di area yang sama. Namun, bagaimana caranya VOC berhasil mendapatkan lahan untuk membangun ben teng di Jayakarta? Buku *Kai Ba Lidai Shiji* mengilustrasikan kelicikan Jan Pieterzoon Coen dengan jenaka.

Kai Ba Lidai Shiji

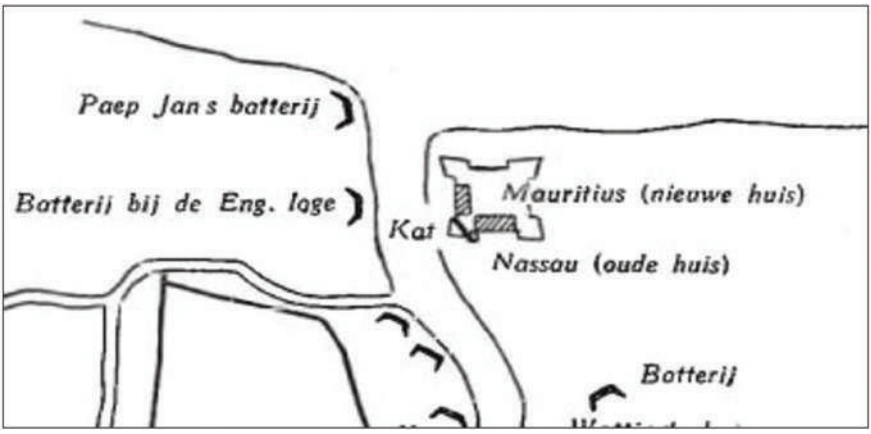
ngeran Selalilada (Wijayakrama) dengan benda-benda berharga, seper t sutra dan katun yang diambil dari kapal sesampainya di pela buhan Galaba (Kalapa). Saat pangeran sedang senang hat, Coen

meminta lahan seukuran selembar kulit sapi untuk dijadikan pang kalan sementara. Pangeran pun mengizinkan Coen memakai satu tempat yang dalam buku ini disebut sebagai *xinchi* atau kolam baru. Alih-alih membentangkan kulit sapi tersebut, Coen merendamnya di dalam air, kemudian memotongnya halus se t pis benang sutera. Lembaran benang ini lalu ditarik lurus dalam sebuah lingkaran. Dia memerintahkan anak buahnya untuk membeli bambu serta mem buat pagar di sekelilingnya. Coen menutupi empat sudut di area ini dengan kanvas dan diam-diam membangun tembok di dalam nya. Ke t ka selesai, Coen sengaja memerintahkan anak buahnya untuk menurunkan muatan kapal di siang hari dan meletakannya di luar pagar agar terlihat oleh banyak orang. Malam hari, mereka memindahkan tong-tong berisi mesiu dan meriam yang disembu-nyikan di antara muatan kapal. Orang-orang yang terpesona de-ngan barang-barang yang dibawa dari Belanda menerobos masuk dan mengambil barang-barang tersebut. Coen kemudian memerin tahkan anak buahnya untuk menembakkan senjata dan menabuh genderang tak hen t sepanjang waktu se t ap hari. Ke t ka pangeran bertanya mengapa, Coen menjawab genderang ditabuh agar praju ritnya t dak ter t dur dan senjata ditembakkan untuk menaku t pe-rampok. Pangeran pun mempercayai alasan tersebut seper t yang telah Coen duga.

Tentu saja kisah jenaka tersebut diragukan validitasnya. Ter *Kai Ba Lidai Shi* ditulis pada abad ke-18. Walaupun demiki an, beberapa kebenaran tersirat dari cerita ini. Pertama, sudah ba rang tentu VOC t dak pernah mengungkapkan maksud kedatangan yang sebenarnya kepada pangeran. Kedua, *xinchi* atau kolam baru bersesuaian dengan situasi tempat di mana VOC membangun Fort Jacatra (sebelum Kasteel Batavia ditambahkan), yaitu daratan di tepi laut yang saat itu mungkin belum lama terbentuk, sehingga masih

berupa rawa menyerupai kolam. Ketiga, VOC memang nakal. Tanpa seizin pemilik lahan, mereka membangun dinding tembok untuk memperkuat bangunan lama yang aslinya berpagar kayu. Keempat, VOC gemar mempergunakan intimidasi dan senjata untuk mencapai tujuannya. Selain itu, kisah yang hampir sama juga disebutkan dalam Kitab Al-Fatawi sebagai peristiwa "Selebar Kulit Kebo", serta menyebutkan Ranamanggala sebagai pihak yang memungkinkan peristiwa ini terjadi.

Menurut catatan VOC, yang sebenarnya terjadi pada tahun 1610 adalah VOC membayar 1200 Real kepada penguasa Jayakarta untuk izin berdagang dan secuil tanah berukuran 50 *fathom* kali 50 *fathom* yang terletak di daerah pemukiman orang-orang Tionghoa di sebelah timur mulut sungai. Lahan ini yang dalam *Kai Ba Lidai Shiji* disebut sebagai kolam baru, yaitu sebidang tanah rawa di sisi timur mulut Muara Ciliwung, tepat di tepi laut. Pada tahun 1611, di tempat ini dibangun Rumah Nassau untuk dijadikan sebagai pangkalan sekaligus gudang VOC pertama di tanah Jayakarta. Pada tahun 1617, VOC menambahkan gudang kedua yaitu Rumah Mauritius dan membangun dinding-dinding setebal tiga kaki. Pada tahun 1619, ditambahkan lagi beberapa bangunan lain serta pertahanan tambahan berupa batang-batang kayu runcing dan sebuah "*kat*" yang dibangun di sudut pertemuan Rumah Nassau dan Rumah Mauritius. Yang dimaksud dengan "*kat*" adalah semacam platform yang ditinggikan dan berfungsi sebagai tempat pertahanan.



Gambar 5.3 Jayakarta Tahun 1619, dengan *"kat"* di antara Nassau Huis dan Mauritius Huis
Sumber: Oud Batavia

Gambar 5.4 Denah Fort Jacatra
Sumber: atlasofmutualheritage.nl

Kedudukan Fort Jacatra sangat pentng bagi VOC karena tempat ini terletak jantung dari kegiatan mereka di Nusantara dan

Asia. Direktur Jenderal dan Gubernur Jenderal VOC akhirnya bisa berada di satu lokasi yang sama. Berbagai aktivitas dilakukan di sini, di antaranya adalah pembuatan dan pencatatan surat serta dokumen terkait Kota Batavia yang sedang dibangun dan kegiatan VOC lainnya. Termasuk di antaranya adalah perjanjian penggunaan lahan, contohnya dengan Kapitan Cina pertama Kota Baru Batavia, Souw Beng Kong. Suratnya tentu dalam bahasa Belanda kuno tetapi isinya diceritakan kembali dalam bahasa Melayu dan termuat dalam sebuah buku yang terbit pada tahun 2000.

Pada Bencon, overste der Chinezen dari kota Jacatra, dengen ini atas dia punya permuhunen, telah dikasi pinjem dan diidzinken buat tempo satu taun, terhitung

nya buah dan tuak; pernanya ini kebon sebla kulon kali kira kira satu tembakan dengen senapan dan satu tembakan di sebla Oedik bekas kota Jacatra. Dengen perjanjian, akan dipungut hasil buah dari ini kebon, Bencon

bikin bersi, dan di luar taunya dan zonder permisienya.

Dibikin di benteng Jacatra, 1 Mei 1620.

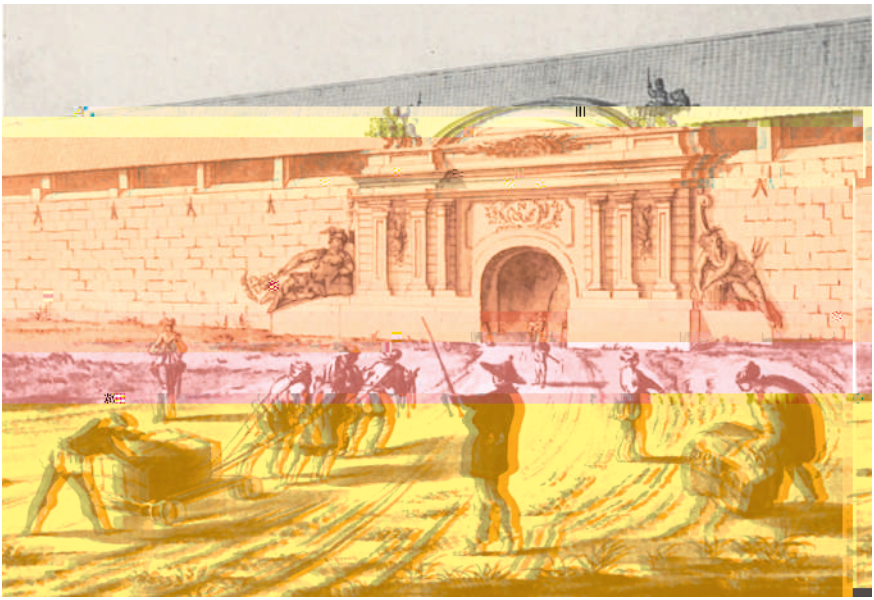
Thijs Cornelis Vleiijshouwer

Secretaris

Gambar 5.5 Kastil Batavia Dilihat dari Arah Timur
Sumber: Oud Batavia

Pada tanggal 2 Juli 1619, Coen menyampaikan niatnya untuk membangun benteng baru yang lebih besar. Sekitar tahun 1620, Kasteel Batavia mulai dibangun di lokasi yang sama untuk menggan tkan Fort Jacatra. pertama yang dibangun adalah Diamant, kemudian Robijn. Kedua ini terletak di sisi barat daya dan tenggara kastl. Sebagai materialnya, didatangkan batu-batu karang dari Kepulauan Seribu. Batu-batu karang ini diungkit, lalu diikat dan dinaikan ke kapal. Sampai di lokasi, batu-batu karang yang konon berwarna sangat puth ini disusun, lalu bagian tengahnya diisi dengan tanah. Dalam proses pembangunan kastl ada bagian Fort Jacatra yang harus dihancurkan, di antaranya adalah Nassau Huis. Namun, selama proses itu, Coen memilih untuk tetap tnggal di Rumah Nassau yang sudah dihancurkan sebagian dan bagian-bagian yang terbuka harus ditutup dengan *tarp* (*tarpaulin*/terpal).

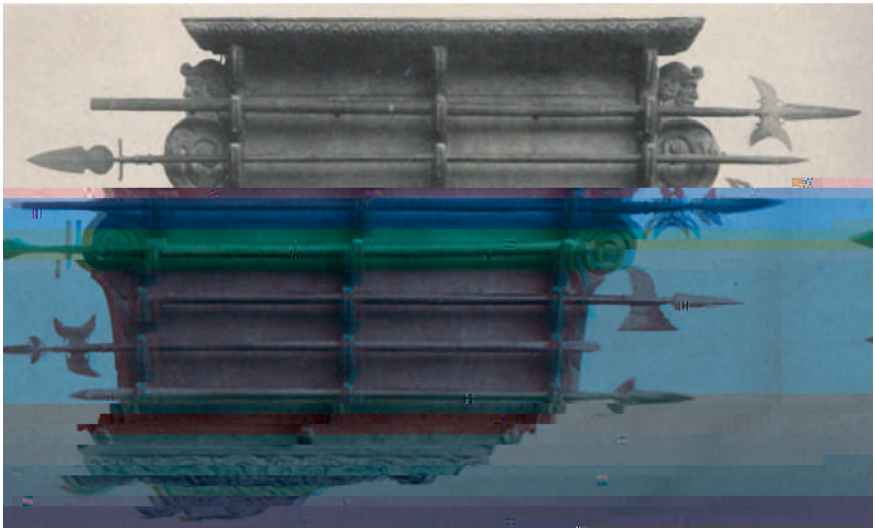
Baston Robijn sempat roboh tetapi diperbaiki lagi. Pada tahun 1625, Baston Parel berdiri pada tahun 1627 Baston Saphier selesai, tetapi keduanya tdak dilapisi oleh tembok batu karang sebagaimana Diamant dan Robijn. Parel dan Saphier hanya dipagari oleh tonggak kayu runcing atau papan kayu. Di sekeliling kastl baru digali parit-parit dan pada tahun 1628 parit sempurna terbentuk.



Gambar 5.6 Pemandangan di *Waterpoort* Kasteel Batavia

Sumber: Oud Batavia

Kasteel Batavia mempunyai dua gerbang, yaitu *waterpoort* di sisi yang menghadap laut dan *laandpoort* di bagian selatan yang menghadap daratan. Kedua gerbang ini tidak dibangun bersamaan. *waterpoort* ditambahkan pada tahun 1630, berupa *co* batu dengan hiasan Dewa Hermes di kanan gerbang dan Nep tunus di kiri gerbang serta dijaga prajurit bersenjata laras panjang dengan pisau diujungnya. Lewat gerbang ini, muatan kapal dibawa oleh seorang mandor Cina yang membawa tongkat. Para pekerja ini adalah orang lokal dan pendatang, misalnya dari daratan Cina. Para pekerja terlihat bertelanjang kaki, mengenakan sarung, sarung yang dibelit membentuk celana pendek, celana selutut serta mengenakan ikat kepala.



Gambar 5.7 Koleksi *Halberd* dan *Pike* di Museum Bataviaasch Genootschap
Sumber: Oud Batavia

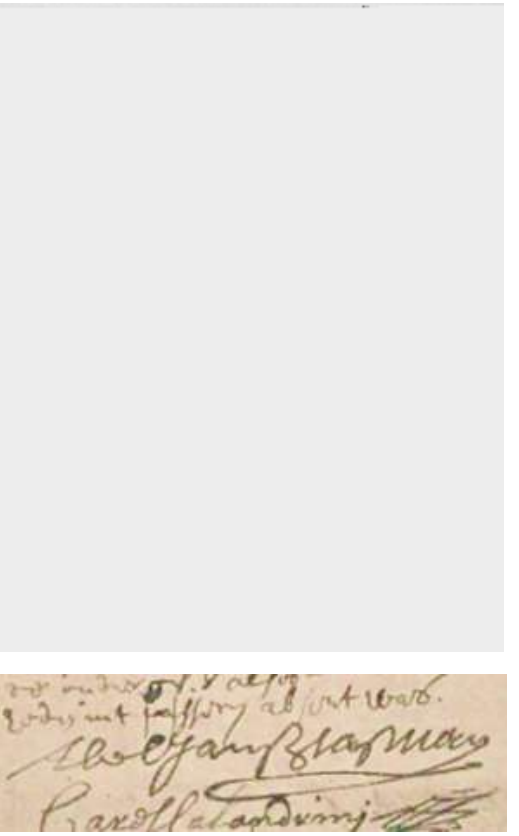
Sebagai pembesar, Tuan Coen bertempat tinggal di sebuah bangunan indah dalam tembok kastil. Letaknya bersebelahan dengan Gereja Garnisun dan berhadapan dengan kediaman direktur jenderal. Di halaman tengahnya terdapat pohon beringin dan terdapat penjaga kastil berupa prajurit infantri yang berdiri memegang *hellebaard*/*halberd*, yaitu sejenis senjata menyerupai tombak yang di ujungnya terdapat semacam mata kapak. *Halberd* yang digunakan di kastil memiliki gagang besi dan sepertinya, berbeda dengan Spanyol, para *hellebaardiers* (prajurit bersenjatakan *halberd*) ini tidak

Halberd nomor tiga dari atas (Gambar 5.7) adalah halberd yang pernah digunakan oleh penjaga Gubernur Jenderal VOC.

Gambar 5.8 Halaman Tengah Kastil di Suatu Masa dengan Pohon Beringin
Sumber: Oud Batavia

Gambar 5.9 Situasi dalam Tembok Kastil Batavia
Sumber: Oud Batavia

Sama seperti halnya dahulu di Fort Jacatra, kantor di dalam kastil ini juga melakukan administrasi seluruh aktivitas. Termasuk administrasi dari jual beli kapal, sebuah akte tertanggal 4 Januari 1650 mengesahkan penjualan kapal yang bernama San Bernardo. Yang menarik adalah di akte ini terdapat juga tanda tangan Abel Tasman, pelaut kondang yang menemukan Tasmania. Tuan Tasman menjadi penduduk Batavia sejak sekitar tahun 1638 atau 1639 sampai wafatnya pada tahun 1656, bahkan konon sempat menjadi Ordinaris luijden van den Gerechte in 't fort of e Casteel (Petugas peradilan biasa di benteng, nama awal Raad van Justitie) dan memiliki tanah di Batavia.

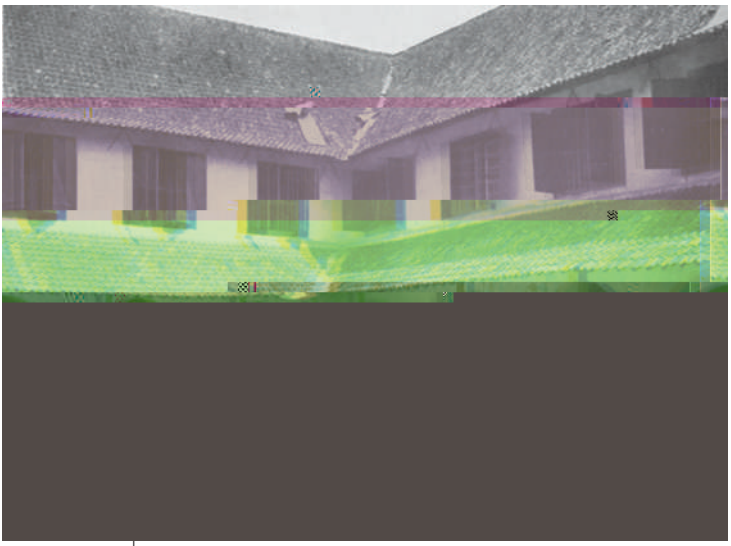


Gambar 5.10 Akte yang Dilegalkan di Kasteel Batavia,
dengan Tanda Tangan Pihak-pihak yang Terkait. Terlihat Ada Tanda Tangan Abel Tasman
Sumber: Oud Batavia

Dari dalam kastl, strategi demi strategi disusun untuk mem perkuat posisi VOC. Tidak saja di wilayah Nusantara tetapi juga di kawasan Asia. Rencananya tentu saja bukan tanpa tantangan, teta pi Coen dan VOC pantang menyerah. Semboyannya yang berbunyi "*Dispereert niet, ontziet uw vijanden niet, want God is met ons*" (jangan berputus asa, jangan ampuni lawanmu, karena Tuhan bersama kita), disingkat "*Dispereert Niet*" kemudian dipakai sebagai semboyan Kota Batavia. Ungkapan ini pertama kali muncul di akhir surat

Coen pada tahun 1618 kepada VOC: “Jangan putus asa, jangan mengasihani musuhmu disana, dan tdak ada di dunia yang bisa menghalangi kita. Betapa hebatnya yang bisa dilakukan di Hindia!” (*Dispereert niet, ontsiet uwe vyanden niet, daer en is ter werelt niet dat ons can hinderen... daer can in Indiën wat groots*

Dari kastl ini juga muncul keputusan untuk membentuk sema cam organ untuk menjaga keter tban di Batavia. Tanggal 29 Mei 1620 *bailluw* yang mempunyai kewenangan di darat dan perairan. *Bailluw* ini kelak dianggap sebagai cikal bakal Satpol Pamong Praja di Indonesia, tetapi dengan fungsi dan kewenangan yang berbeda seiring dengan berjalannya waktu. Selain tempat tnggal dan kantor, di dalam kastl juga terdapat ruang pertemuan, ruang rekreasi, gere ja, toko obat, gudang senjata, gudang perbekalan dan logistk kota. Gudang perbekalan dan logistk kota ini berisi antara lain anggur, bir,



Gambar 5.11 Gudang Perbekalan dalam Kastil
Sumber: Oud Batavia

Kastil juga memiliki kandang untuk hewan milik perusahaan.

Gambar 5.12 Macan Tutul di dalam Kastil
Sumber: Altlasofmutualheritage.nl

kadang, kandang kastil ini

kuda. Seperti suatu waktu

ral Hendrick Zwaarde
croon (1718 – 1725), ada
hewan tapir dan *oryx*
(sejenis antelop) pemberi

yang konon berharga 1200
ryxdaalders, ada juga unta
berusia muda yang kemudian dikirimkan ke Susuhunan Mataram. Hewan-hewan tadi semuanya termasuk herbivora, jadi mungkin tidak menyulitkan penanggungjawab kandang, Kapten Gallard, untuk mengurus dan memberi makan. Namun, bagaimana jika kandang diisi hewan yang bukan herbivora? Suatu waktu kandang kastil pernah berisi seekor macan tutul. Entah apa penyebabnya, tiba-tiba sang macan muncul di halaman tengah kastil. Tak pelak lagi semua orang berhamburan tunggang-langgang menyelamatkan diri. Sayang sekali, sang macan yang lucu ini harus mati di ujung senapan Kapten Winkeler.

Perjalanan mengejar matahari dari Eropa ke Asia termasuk ke Nusantara pada abad ke-16 bukan sebuah pelayaran yang mudah apalagi menyenangkan. Selain tantangan jalur pelayaran dan bajak laut, penyakit yang berujung kematian juga menghantui awak kapal.

Risiko kematan yang terjadi seper tnya berbanding lurus dengan ja rak pelayaran. Semakin jauh, semakin tnggi pula tngkat kematan yang terjadi. Seper t yang terjadi dalam pelayaran rombongan Cor nelius Houtman. Dari total 249 orang awak kapal, hanya 89 orang yang kembali dalam keadaan hidup.

a. Def siensi vitamin C

Penyebab kematan terbanyak pada awal masa pelayaran jarak jauh adalah seriawan. Tentu saja bukan sekedar seriawan ringan seper t yang masih sering terjadi sekarang. Pada abad ke-16 dan ke-17, pengetahuan tentang kesehatan belum men dalam seper t sekarang, jadi mereka belum mengetahui bahwa seriawan hanya tanda awal dari de f siensi vitamin C. Karena t dak tertangani dengan baik, seriawan ini berlanjut dengan terjadinya

pendarahan di bawah kulit dan selaput lendir, pembengkakan kaki dan akhirnya kematan. Masalah seriawan ini terus menjadi momok yang menakutkan sampai dengan setelah pertengahan abad ke-18 ke t ka akhirnya, selain jeruk, lemon, dan jeruk nipis, diperkenalkan juga menu tambahan dalam diet awak kapal, ya-itu bawang dan kol yang difermentasi. Makanan yang terakhir ini *sauerkraut* atau *zuurkool.*

b. Keterbatasan air bersih

keterbatasan jumlah dan cara penyimpanan air bersih dalam kapal. Air bersih yang disimpan dalam tong-tong kayu dengan cepat menjadi keruh dan berbau disertai kemunculan cacing-cacing kecil di permukaannya. Karel Davids dalam bukunya yang berjudul "*Global Ocean of Knowledge* 1660 1860: *Glo* " menulis

bahwa sejak awal tahun 1690-an, VOC mulai melengkapi kapal-
East Indiamen dengan instalasi distlasi air berte
naga uap. Namun, praktk penggunaan alat ini hanya bertahan sampai kurang lebih pada tahun 1707 saja karena perangkat dan kayu bakar menghabiskan banyak ruang dalam kapal, sehingga mengurangi volume komoditas yang bisa dibawa. Se

mengakibatkan kapal-kapal yang dipenuhi manusia ini men jelma menjadi tempat berkembangbiak berbagai macam penyakit. Malnutrisi yang disebabkan oleh pengaturan makanan yang kurang baik juga menyebabkan para pelaut berada dalam kondisi kesehatan yang buruk dan mudah terjangkit berbagai penyakit menular antara lain disentri, demam, batuk pilek dan radang paru. Penyakit lain seperti tipus sangat cepat menyebar melalui kutu-kutu yang hidup di pakaian para pelaut kelas

Kualitas layanan kesehatan

Bruijn menulis dalam bukunya "*Ship's Surgeons of the Dutch East India Company*", tingkat mortalitas pada perjalanan menuju Asia pada abad ke-17 tercatat sebesar 6,7%. Angka ini sedikit bertambah menjadi 7,3 % pada abad berikutnya. Angka kematian yang cukup tinggi ini tidak cuma disebabkan oleh seriawan atau penyakit-penyakit lain atau kondisi fisik pelaut yang menurun karena lamanya perjalanan, tetapi juga oleh rendahnya yang ditugaskan di kapal saat itu.

VOC memang menjamin layanan kesehatan penuh bagi para pelautnya untuk sakit yang diderita selama pelayaran dengan pengecualian yang diakibatkan oleh perkelahian antar-sesama pelaut atau bentuk ketidakpatuhan yang lain. Untuk itu jumlah ahli bedah tergantung pada ukuran kapal, karena semakin besar kapal semakin banyak pula jumlah awak. Contoh, sebuah *retourschepen* atau jenis kapal lain yang memiliki panjang minimum 140 kaki akan memiliki seorang ahli bedah utama dan 2 orang asisten, biasanya terdiri dari satu ahli bedah magang dan satu ahli bedah pemula. Akan tetapi, secara

Paulus de Win, yaitu orang yang menyarankan pemberi *sauerkraut* atau *zuurkool* dalam diet harian awak kapal, per nah ditugaskan sebagai penguji ahli bedah VOC. Ia menuliskan keluhannya tentang kualitas para ahli bedah ini. Ia menuliskan bahwa mereka tdak kompeten dan memiliki kecerdasan yang sangat terbatas, dan juga mereka masih sangat muda bahkan ada yang berusia 13 tahun, serta tdak memiliki pengetahuan tentang anatomi tubuh manusia, ilmu bedah dan obat-obatan. Konon, sebagian dari ahli bedah ini awalnya berprofesi sebagai tukang cukur, bahkan sampai dengan abad ke-18 masih diizin-kan melayani jasa cukur ketka berada dalam pelayaran. Sebagai catatan, ahli bedah yang bertugas pada kapal-kapal pada masa ini bukan seorang dokter melainkan orang yang mendapatkan pelathan dan pengetahuan mengenai cara mengatasi berbagai masalah kesehatan di kapal, termasuk melakukan tndakan be dah dan amputasi jika diperlukan. Baru pada tahun 1751 *Heren* mewajibkan setap personel untuk mengikut ujian kompetensi.

Saat kapal akan mengawali pelayaran, perusahaan (VOC) melengkapi para ahli bedah ini dengan pet "ajaib" yang berisi bahan pembuat bermacam ramuan pengobatan. Isinya sekitar 130 jenis barang yang terdiri dari beberapa kategori antara lain: perban, berbagai jenis obat oles, berbagai ma cam minyak, pencahar, pil berisi turunan opium, kulit kayu dan kayu-kayuan, akar-akaran, buah, bunga, herbal, jus kon sentrat, biji-bijian, resin, dan benzoin. Di dalam pet ada juga *laurel,* cuka, terpentn, juniper, belerang, asam bele-rang, bubuk wortel, kaki babi, mata kepitng, tanduk rusa, dan lalat spanyol. Salah satu jenis obat oles dibuat dari campuran tmah, minyak dan lemak hewan yang dididihkan. Ada lagi

obat oles yang bernama "*De ranis cum 4 drup: merc*." yang dibuat dari katak rebus, monoksida timah dan air raksa.

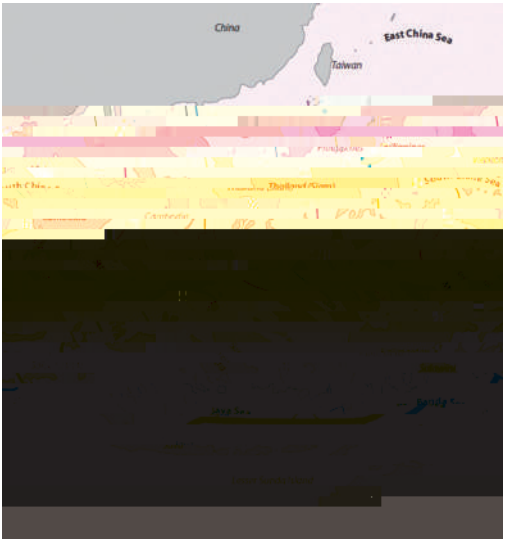
Contoh penggunaan isi peti antara lain pencahar digunakan dalam penyembuhan konstipasi dan juga diare, serta lalat spanyol digunakan dalam penyembuhan penyakit yang disebabkan terlalu banyak cairan "jahat" dalam tubuh. Caranya dengan membuat *vesicatoria* yaitu olesan yang dibuat dari lalat spanyol kemudian didiamkan selama enam jam di atas bagian tubuh yang diduga mengandung cairan "jahat". Setelah enam jam kulit akan melepuh, kemudian dengan menggunakan pisau bedah, kulit akan diiris untuk mengeluarkan cairan. Sayangnya, isi dari peti ini seringkali diperjualbelikan sebelum kapal berangkat meninggalkan pelabuhan.

Masalah ketersediaan makanan segar dan kesehatan awak kapal sedikit teratasi pada pertengahan abad ke-17 ketika van Riebbeck berhasil menyulap Tanjung Harapan menjadi pos VOC. Di tempat ini dapat dijumpai tanaman *oxalis pes caprae* atau *scurvy grass* yang dipercaya bisa meringankan seriawan dan VOC juga membuat kebun-kebun yang dapat menyuplai kapal dengan sayuran dan buah segar, serta membangun fasilitas pemulihan kesehatan dan rumah sakit. Dalam upayanya membuat kebun yang baik di Tanjung Harapan, van Riebbeck mencoba banyak hal, termasuk mencoba menggunakan seember tanah Belanda yang dibawanya serta. Berbagai benih coba ia tanam antara lain jagung, stroberi, dan sirsak. Tanjung Harapan kemudian menjadi tempat pemberhentian wajib bagi kapal-kapal yang meninggalkan Batavia menuju Eropa atau sebaliknya. Ternyata, tidak percuma nama tempat ini diubah dari *Cape of Storms* *Cape of Good*

Hope (oleh Raja John II dari Portugis), karena memang men datangkan harapan baik buat para pelaut.

VOC memperoleh barang dagangannya dengan beberapa cara yaitu dengan meminta pemilik komoditas untuk membawanya ke Batavia atau menjemput sendiri komoditas tersebut. Cara terakhir sering dilakukan karena selain memperoleh komoditas untuk tujuan pasar Eropa, dengan cara ini VOC bisa menambah keuntungan perusahaan dengan cara berdagang komoditas antartempat di Asia. Pelayaran ini disebut pelayaran intra-Asia. Secara umum, ada beberapa rute utama untuk jalur perdagangan Asia.

a. Rute ke Timur lalu ke Utara: Batavia, Kepulauan Maluku, Filipina, Taiwan/Formosa.



Gambar 5.13 Rute Timur Lalu ke Utara
Sumber : Parthesius, Dutch Ships in Tropical Waters

Perjalanan dari Batavia menuju Ambon sangat dipengaruhi oleh angin muson, karena itu perjalanan hanya bisa dilakukan pada bulan Oktober sampai Maret. Selain itu, gugus karang dan pantai yang sangat curam menyebabkan kapal tidak bisa melego jangkar dan bisa terseret arus. Kapal yang biasa dipakai untuk menjemput komoditas ke tempat ini adalah jenis *retourschepen* yang sudah tidak lagi melakukan perjalanan ke Eropa, ditemani beberapa kapal lain yang dipersenjatai lengkap.

Rombongan kapal biasanya juga membawa tentara dan logistik untuk pos mereka di Kepulauan Maluku. Logistik ini di antaranya berupa beras dan ternak potong yang terkadang dibeli di Bali atau Lombok yang berada dalam jalur pelayaran, dan juga daging yang dibawa dari Eropa serta anggur. Selain itu, mereka membawa tekstil untuk ditukarkan dengan cengkeh. Dari Kepulauan Maluku, mereka bisa bergerak ke utara pada bulan Januari atau Februari untuk mencegat jung-jung Cina yang menuju ke Filipina. Dengan cara ini VOC bisa membeli beberapa komoditas dari Cina sekaligus menjual sebagian cengkehnya. Sebelum tahun 1630, kapal bisa melanjutkan ke Jepang tetapi setelah Jepang dinyatakan tertutup, pelayaran beralih ke Taiwan.

Komoditas rempah yang didapat melalui jalur ini sebagian besar akan memasuki pasar Eropa melalui Batavia. Di antara cengkeh, pala dan fuli, dua yang disebutkan terakhir merupakan komoditas dengan harga yang paling tinggi. Fuli atau yang di Indonesia disebut sebagai bunga pala adalah selaput pembungkus biji pala yang berwarna merah atau kemerahan. Bersama biji pala, fuli umumnya dipergunakan sebagai bumbu masakan. Namun, ternyata keduanya juga menjadi bagian penting dalam industri obat dan parfum Eropa.

Pada masa Ratu Elisabeth I berkuasa di Inggris (1558 – 1603), balsem pala (*nutmeg balm*) populer untuk mengobat sakit perut dan mual. Balsem pala ini pada dasarnya adalah mentega pala. Mentega pala disini adalah minyak berwarna coklat kemerahan yang didapat dengan memeras biji pala yang konon jatuh dari pohon saat cuaca buruk. Michael Bernhard Valentni, seorang dokter terkemuka yang juga anggota dari The Royal Society of London for Improving Natural Knowledge menulis dalam laporannya pada tahun 1704 tentang mentega pala yang berharga sangat mahal. Mentega pala ini dikemas dalam botol-botol porselen dan juga dalam ukuran kecil berbungkus daun pisang yang biasanya dibeli untuk digu nakan sebagai sabun obat.

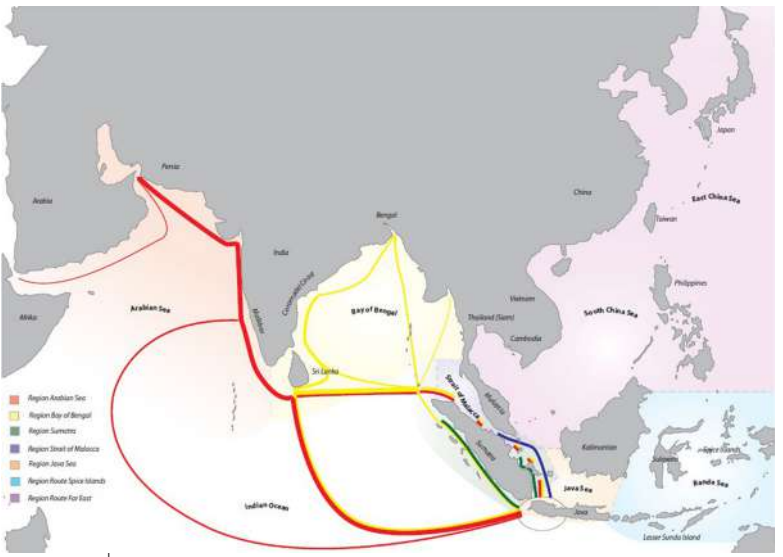
Fuli atau bunga pala ternyata juga menjadi bagian dari resep asli pembuatan *Eau de Cologn*e 4711. Penciptanya menggambarkan aroma parfum ini sebagai "bau yang meng ingatkanku akan pagi di musim semi di Italia, akan bukit yang ditumbuhi bunga dafodil dan bunga limau setelah hujan turun." Pada masanya, parfum ini merupakan konsumsi pasar tertentu karena harganya yang mahal.

terletak di jalur ini. Akan tetapi, kapal yang menuju Timor dan Solor akan langsung kembali ke Batavia dengan membawa ko moditas berupa cendana kuning, puth dan merah.

b. Rute Barat Laut: Batavia, Goa, Surat, Malabar, Gamron Persia,

Goa juga sangat dipengaruhi oleh angin muson, karena itu hanya bisa dideka t pada bulan September - April. Untuk mencapai Goa, kapal-kapal VOC harus berlayar melalui Selat

Sunda dan memanfaatkan angin di Samudra Hindia untuk mencapai Goa. Penguasaan VOC atas Goa pada awalnya dilakukan untuk menghancurkan pasokan lada Portugis ke Eropa. Suatu tindakan yang dianggap berguna untuk mendongkrak harga lada VOC di pasaran Eropa. Dari Goa, kapal VOC akan menuju Surat untuk mendapatkan kain Surat dan lanjut ke Persia untuk mendapatkan sutera dan *salpetre*. Dari Persia, kapal akan melanjutkan perjalanan menuju Mocha untuk membeli kopi. Sepanjang perjalanan mereka terus melakukan perdagangan atau pertukaran komoditas lain yang berasal dari tempat-tempat yang mereka lalui. Ketika Portugis tidak lagi memblokade Goa, VOC bisa mendapatkan beras dan lada Goa untuk melipatgandakan keuntungan. Mereka akan mampir dulu sebelumnya ke Surat untuk mendapatkan opium dan menukarkannya de-



Gambar 5.14 Rute Barat Laut
Sumber: Parthesius, Dutch Ships in Tropical Waters

Jika ada kapal yang akan kembali ke Batavia setelah sam pai Persia, maka akan menemui kesulitan untuk kembali dengan melewat Selat Sunda. Perjalanan ini bisa memakan wak tu sampai lima bulan. Oleh karena itu, biasanya kapal-kapal ini akan memilih untuk menyeberang ke Laut Arab kemudian berlayar melewat pantai barat Ceylon menuju Galle. Di Galle, VOC akan mengambil kuda-kuda Persia yang telah diistrahat kan untuk dibawa ke Batavia. Kapal yang masih dalam keadaan baik dan kuat, kemudian akan pulang ke Batavia melewat Se lat Sunda dan mampir ke pantai barat Sumatra untuk menu karkan kain dari Surat dengan lada. Kapal-kapal yang dalam keadaan kurang baik akan memilih jalur Selat Malaka dan se belum kembali ke Batavia akan mampir untuk mengumpulkan

Cerita perladaan Nusantara banyak dikaitkan dengan Banten. Pada periode 1617-1619, VOC murka ketka Sultan Banten tdak berkenan mempermudah penjualan lada kepada mereka. Hal ini dibalas dengan menghadapkan moncong me riam Fort Jacatra ke arah keraton penguasa wilayah di mana VOC membangun pos dagangnya di Jayakarta. Lada memang pernah menjadi salah satu komoditas andalan VOC, tetapi be narkah lada VOC hanya berasal dari Banten? Waktu itu Banten sebenarnya lebih tepat disebut sebagai *entreport*
ditas ini. Banten memang menghasilkan lada, bahkan pelabuhan dan pusat pemerintahan Kesultanan Banten berkembang pesat karena perdagangan lada.

Sebagian besar lada ternyata didatangkan dari Lampung yang waktu itu merupakan daerah taklukan Kesultanan Banten. Para petani lada dari Lampung membawa dagangannya ke Banten tetapi tdak diperkenankan menjual langsung

pembeli/pedagang. Hanya Sultan Banten yang boleh melaku kan transaksi ini. Lantas, bagaimana Banten memas tkan pa sokan lada dari Lampung untuk memenuhi permintaan pasar yang cukup tnggi itu? Kesultanan Banten menerapkan pera turan yang mengharuskan se tap punggawa dan wong cilik Lampung untuk menanam lada sebanyak sejumlah pohon per orangnya. Peraturan ini pertama dituangkan dalam Piagam Sukan yang bertarikh 1695 M di mana jumlah pohon yang wa jib ditanam berjumlah 500 buah. Jumlah ini terus meningkat sampai menjadi 1000 buah pohon tap orangnya (*sa wiji sewu wit* = seorang seribu pohon) pada tahun 1746.

c. Rute ke Timur Jauh: Siam, Formosa, Jepang

Gambar 5.15 Rute Timur Jauh
Sumber: Parthesius

Bulan April, kapal-kapal VOC akan berangkat dari Batavia menuju Siam. Sebagian akan langsung kembali ke Batavia setelah mendapatkan beras dan kayu. Sebagian akan melanjutkan perjalanan menuju Taiwan dengan membawa komoditas berupa kulit rusa dan kayu secang, dan akan bertemu dengan kapal VOC lainnya yang berangkat langsung dari Batavia tanpa mampir ke Siam (digambarkan dengan garis tebal ungu). Dari Taiwan/Formosa di mana mereka bisa mendapatkan *salpetre*

Perdagangan langsung antara Batavia dan Jepang sangat jarang terjadi setelah VOC kehilangan Taiwan pada tahun 1662. Di Jepang, VOC juga tidak bisa melakukan perdagangan sekehendak hati. Mereka harus menunggu izin kaisar untuk melakukan transaksi atas komoditas dan jumlah yang akan ditentukan oleh kaisar. Biasanya hal ini terjadi pada bulan Oktober. Dari Jepang VOC mendapatkan tembaga dan teh. Terkait dengan teh dari Cina, teh ini masuk ke Batavia dibawa oleh para pedagang perantara dari Cina. Mereka tidak berlabuh di Batavia melainkan bertemu di perairan terbuka lalu teh dipindahkan ke kapal-kapal VOC. Sebaliknya, VOC akan menjual katun dan rempah-rempah. Keberadaan pedagang perantara ini menyebabkan keuntungan VOC berkurang, sehingga akhirnya VOC memutuskan untuk membuka perdagangan langsung dengan Canton.

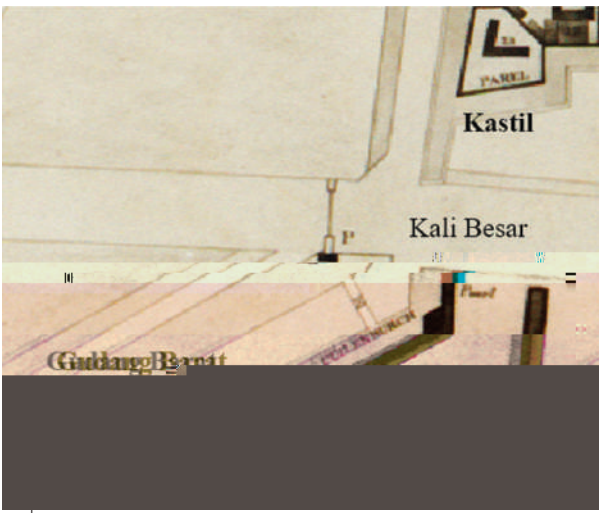
Kota Batavia menyediakan berbagai fasilitas untuk mendukung aktivitas VOC. Di antaranya adalah pergudangan. Sebagai perusahaan yang bergerak di bidang perdagangan laut, fasilitas

yang dibutuhkan adalah gudang penyimpanan komoditas dan logis tk kapal.

Gudang Komoditas.

Gudang jenis ini selalu terletak di tempat yang aman. Biasanya di dalam tembok, berdekatan dengan mempunyai akses ke perairan yang berhubungan dengan pelabuhan atau tempat kapal melego jangkar. Gudang ter pen t ng dari jenis ini adalah gudang yang terletak di sisi barat kota, sehingga dikenal dengan sebutan Gudang Barat atau *Westzijdsche Pakhuizen.*

Ke t ka tembok kota telah sempurna dibangun, di bagian dalam tembok, berdekatan dengan Bas t on Culemborg dan Bas t on Zeeburg, VOC membuat gudang utama mereka. Le taknya berseberangan dengan kas t l. Gudang ini terdiri dari 3 buah bangunan, yang terbesar memiliki panjang kurang lebih 150 meter.



Gambar 5.16 Gambar Situasi Gudang Barat di Mulut Kali Besar
Sumber: digitalcollections.universiteitleiden.nl

Westzijdsche Pakhuizen dapat diakses langsung dari kanal pelabuhan. Komoditas masuk dibawa oleh perahu atau kapal-kapal kecil, kemudian di t mbang dan dicatat lalu ditempatkan di ruang-ruang tergantung jenisnya. Ada yang diletakkan di lantai atas, atau di bawah. Untuk mengangkat komoditas digunakan ka trol yang digantungkan di langit-langit bangunan.

Kompleks ini mulai dibangun sekitar tahun 1654 dan se cara bertahap diperbaiki dan diperluas sampai abad ke-18. Ta hun-tahun berbeda yang tertulis di atas lengkung pintu mungkin merupakan tahun di mana dilakukan t ndakan seper t pemba ngunan atau perbaikan. Pintu-pintu ini adalah pintu masuk ba

atau ruang tebuka lainnya.

Gambar 5.17 Angka di Atas Lengkung Pintu Masuk
Sumber: Pribadi

Karakter umum dari bangunan *Westzijdsche Pakhuizen* ini adalah:

1. Mempunyai ketebalan tembok yang berbeda di se t ap lantai. Sekitar 60 cm di lantai bawah dan makin menipis untuk lantai-lantai di atasnya
2. Menggunakan besi kekang (berbentuk Y terbalik) untuk mengunci balok-balok kayu.
3. Lantai bawah dulunya menggunakan ubin batu, ber-ukuran 20 cm x 20 cm dan 60 cm x 60 cm. Lantai-lantai atas menggunakan papan kayu.

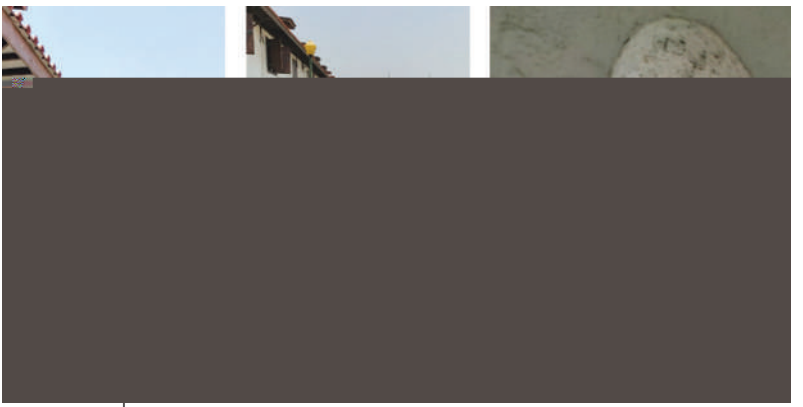
Terdapat tang-tang kayu sebagai penyangga bangunan.

5. Mempunyai jendela-jendela besar berjeruji dan tng kap di loteng, berfungsi sebagai alat pengatur suhu dan

6. Ada dua bentuk pintu. Pintu berbentuk persegi biasanya merupakan penghubung antarruangan. Pintu me

atau ruang terbuka.

Hal lain yang menarik dari *Westzijdsche Pakhuizen* adalah tembok kota yang sekaligus menjadi pagar depannya. Tembok tnggi dan tebal ini memiliki jalur (*walgang*) untuk ber jalan di atasnya. Juga terdapat *turret* yang berbentuk silinder berdiameter sekitar 80 cm yang berfungsi sebagai tempat un tuk mengawasi kawasan sekitar sekaligus memberikan perlindungan saat terjadi tembak menembak.



Gambar 5.18 Dinding, *Walgang* dan *Turret* di *Westzijdsche Pakhuize*
Sumber: Pribadi

Sesudah kemerdekaan, Gudang Barat masih berfungsi sebagai gudang. Di antaranya adalah gudang untuk Perusa

haan Listrik Negara dan kemudian untuk Jawatan Pos, Telegraf dan Telepon. Bangunan ini dipugar pada tahun 1976, dan pada tahun 1977 diresmikan menjadi Museum Bahari.

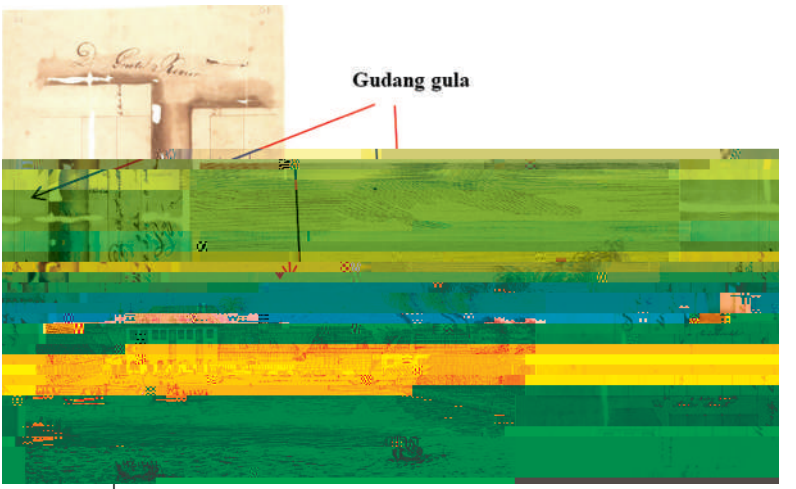
Gambar 5.19 Museum Bahari setelah Api Padam
Sumber: Wartakota

Pada tanggal 16 Januari 2018, Museum Bahari terbakar. Kebakaran ini tidak hanya menghabiskan bangunan Gedung C dan sebagian Gedung A, tetapi juga merusak sebagian koleksi museum. Museum Bahari adalah Bangunan Cagar Budaya kelas A, artinya untuk melakukan pemugaran harus bersesuaian dengan prinsip-prinsip preservasi dan konservasi. Di antaranya adalah bentuk, rupa, dan bahan bangunan yang digunakan harus seperti aslinya atau diganti dengan materi lain yang paling mendekati. Untuk pengerjaannya paling tidak melibatkan ahli-ahli yang berada dalam badan yang bernama TACB (Tim Ahli Cagar Budaya) dan TSP (Tim Sidang Pemugaran) serta dilaksanakan oleh orang-orang yang mempunyai lisensi khusus di bidang konservasi bangunan cagar.

Gudang untuk komoditas yang dijadikan *ballast*

Salah satu kewajiban Batavia adalah menyediakan *ballast* bagi kapal yang akan berangkat berlayar kembali ke tanah asal/*patria*. Komoditas yang dipilih harus memiliki berat yang signifikan dan tidak mengganggu kegiatan bongkar-muat yang dilakukan di pelabuhan. Salah satu di antaranya adalah gula.

Gudang gula menempati sebuah bangunan yang terletak di kompleks *ankerwerf*. Bangunan ini terbagi menjadi dua, satu untuk gudang gula dan lainnya untuk gudang tali kapal. Keberadaan gudang ini terlihat di sebuah denah lokasi yang berasal dari tahun 1770. Sebagaimana gudang komoditas lainnya, gudang ini juga terletak di tepi badan air, sehingga memudahkan transportasi.



Gambar 5.20 Gudang Gula 1770 dan antara 1700 – 1750
Sumber: sejarah-nusantara.anri.go.id

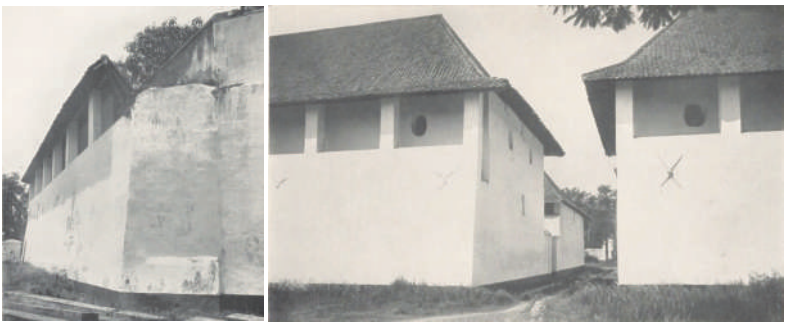
Gudang logistik kapal.

Logistik kapal seharusnya meliputi awak, perlengkapan

kapan kapal seperti layar, jangkar dan tali-tali kapal berada di *Compagniewerf* (*ankerwerf equipagepakhuis*). Untuk bekal makanan, VOC membuat gudang yang kemudian lebih dikenal sebagai Gudang Timur (*Oostzijdsche Pakhuize/ Graanpakhuizen/ Graanmagezijn*

Gambar 5.21 Ilustrasi Letak *Graanpakhuizen,*
(A) Robijn (sebelah tenggara kastil), (B) *Amsterdam Punt,* (C) *Graanpakhuizen*
Sumber: commons.wikimedia.org AMH-4591-NA

Dari Baston Robjn dibuatlah tembok yang menyambung *Amsterdam Punt* di titik tembok kota. Di sisi dalam tembok yang menyambungkan kedua titik ini dibangun satu kompleks pergudangan. Kompleks ini di peta tertera sebagai *Graanmagezijn*, tetapi akhirnya lebih dikenal sebagai *Graan pakhuizen* atau juga *Oostzijdsche Pakhuize.*

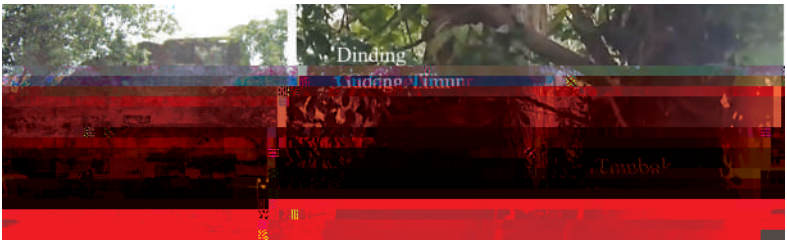


Gambar 5.22 a dan b: *Oostzijdsche Pakhuize/ Graanpakhuizen/ Graanmagezijn*
Sumber: Oud Batavia

Kompleks pergudangan ini terdiri dari empat bangunan berlantai dua yang letaknya saling berdekatan, masing-masing dua berjejer berdampingan. Bangunan pertama mulai dibangun sekitar tahun 1652, dan *Graanmagezijn* direnovasi pada tahun 1738. Sepanjang tahun 1748 sampai dengan tahun 1759 tiga gudang baru ditambahkan. Walaupun bernama *Graanmagezijn/Graanpakhuizen* tak berarti pergudangan ini menyimpan gandum semata. Di sini VOC menyimpan logistik mereka seperti kacang, kacang polong *(erwten)*, dan biskuit gandum/biskuit *(beschuit)* untuk perbekalan kapal.

Gudang-gudang ini memiliki gaya bangunan *dutch closed* yang menjadi khas gaya bangunan gudang masa VOC. Atap pelananya mempunyai struktur atap kuda-kuda kayu dengan atap genteng tanah liat, serta di dalamnya terdapat kolom dan balok kayu untuk menopang lantai papan kayu lantai dua dengan struktur besi kekang berbentuk Y terbalik dan X di bangunan lainnya. Besi kekang ini berfungsi sebagai pengunci balok-balok kayu. Dinding bangunan dibuat dari tembok bata merah yang berfungsi sebagai dinding struktur dengan ketebalan sekitar 50-60 cm dan diplester. Biasanya bata-bata semacam ini dibawa dari Belanda sebagai pemberat kapal (*ballast*

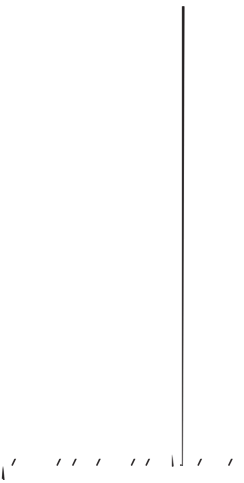
Ketka Gubernur Jenderal Deandels berkuasa (periode 1808 – 1811), ia memerintahkan penghancuran kastl dan tembok kota untuk dipakai sebagai bahan bangunan dalam pengembangan kota ke arah selatan (di antaranya dipakai un tuk pembangunan Istana Weltervreden yang sekarang men jadi Kantor Departemen Keuangan). Penghancuran ini tdak menyentuh dua kompleks pergudangan di Batavia waktu itu, yaitu Gudang Barat *(Westzijdsche Pakhuize)*
Timur (*Oostzijdsche Pakhuize/Graanpakhuizen/Graanmagezi jn*), serta sepotong tembok Kota Batavia. Tembok ini tebal, dan terdapat *walgang* atau jalur untuk penjaga berjalan di atasnya. Plesterannya sudah menghilang dan menampakkan bata-bata merah yang berukuran lebih besar dari bata yang bi asa diproduksi di Indonesia. Akar sebuah pohon besar terlihat membelit erat. Tembok ini dulu adalah bagian tembok kota sisi tmur dan letaknya dekat Gudang Timur. Di bagian ini din-ding bangunan gudang dan tembok kota sangat berdekatan, sehingga terlihat seper t menempel. Bagian-bagian ini masih bisa di lihat di area Jalan Tongkol. Bagian tembok kota adalah bagian yang menghadap ke Kampung Tongkol sekarang.



Gambar 5.23 a dan b: Sisa Dinding Gudang Timur dan Tembok Kota
Sumber: Google Satellite

Gudang Timur masih difungsikan sampai VOC bubar pada tahun 1799. Sesudah itu belum begitu jelas digunakan sebagai apa. Namun, pada tahun 1946 – 1957 tercatat digunakan

sebagai gudang dari dua perusahaan raksasa saat itu, yaitu Geo Wehry (deretan sebelah timur) dan Internationale Crediet-en Handelsvereeniging "Rotterdam" (sebelah barat). Namun, ketika pembangunan Jalan Tol Pelabuhan berjalan mulai pada tahun



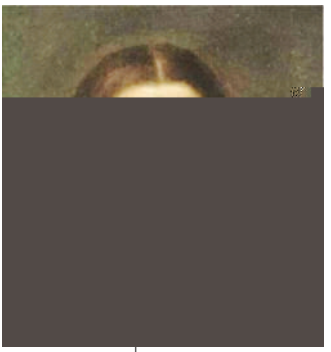
Tidak hanya Tomé Pires dan Cornelius Houtman yang per
nah menjejakkan kaki di area yang sekarang lebih dikenal se

2. Jean-Baptiste Tavernier, sang pedagang berlian.

Gambar 5.26 Tavernier
Sumber: Tavernier, Travels in India

Banyak orang menginginkan keuntungan dari berdagang komoditas Nusantara, salah satunya adalah Jean-Baptiste Tavernier. Ia datang ke Batavia pada tanggal 22 Juni 1622 untuk VOC tetapi ditolak. Walaupun Jean-Baptiste Tavernier dan penulis yang telah menerbitkan banyak buku, tapi ia lebih diingat sebagai pedagang batu mulia yang telah menjual sebuah berlian berwarna biru yang *Hope Diamond* yang dianggap sebagai pembawa kutukan bagi pemakainya. Tak kurang dari Raja Louis XIV dan Marie Antoinette berakhir dengan kematian yang buruk setelah memakai berlian ini.

3.



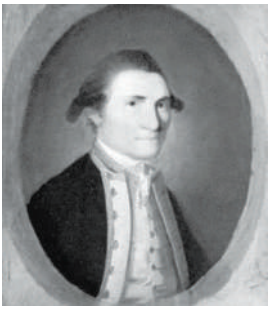
Gambar 5.27 Tasman
Sumber: britannica.com

Ketika menemukan Tasmania, Abel Tasman telah menjadi penduduk Kota Batavia. Kapten Abel Jansen Tasman berangkat dari Batavia tanggal 14 Agustus 1642 dengan *Heemskirk* dan *Zeehan*. Pada tanggal 5 September 1642, rombongan tiba di Mauritius dan kemudian pada tanggal 24 Oktober 1642 me

nemukan daratan yang diberi nama sesuai dengan nama Gubernur Jenderal VOC yang memerintahkan perjalanan ekspedisinya: *Anthoonij van Diemenslandt* (pada tahun 1856 nama tempat ini diubah menjadi Tasmania untuk mengabadikan nama Tasman sebagai orang Eropa pertama yang menginjakkan kaki di sana). Pada tanggal 21 Januari 1643, Abel Tasman sampai ke sekumpulan pulau yang sekarang disebut sebagai Kepulauan Seribu. Ia mendarat di satu pulau yang terletak paling utara, yang diberinya nama Pulau Amsterdam (Untung Jawa) dan satu pulau di dekatnya, yang diberinya nama Pulau Rotterdam (Ubi Besar).

Di Pulau Amsterdam, Tasman menyebutkan penduduknya cukup bersahabat dan tidak membawa senjata, namun sempat terjadi pencurian di sana. Di pulau ini banyak terdapat babi hutan, ayam hutan dan berbagai macam buah-buahan. Di Pulau Rotterdam, Abel Tasman juga menggambarkan penduduknya berperilaku mirip dengan Pulau Amsterdam. Di Pulau Rotterdam ini Tasman melihat banyak pohon kelapa yang ditanam teratur dan pohon-pohon buah yang ditanam dalam baris-baris yang rapi. Pada tanggal 20 Maret 1643, rombongan Tasman mencapai kumpulan 20 buah pulau yang dalam peta yang dibawa Tasman diberi nama *Anthong Java.*
berlangsung sepuluh bulan dan ia sampai kembali di Batavia pada tanggal 15 Juni 1643.

Dalam perjalanan pulang dari Australia pada tahun 1770, James Cook mampir ke Batavia untuk memperbaiki kapalnya *Endeavour*. Oleh karena itu, ia harus menghadap Gubernur Jenderal VOC di dalam kastil. Dari hasil pembicaraan, Cook diijinkan untuk memperbaiki kapalnya di Pulau Onrust. Pada tanggal 8 Desember 1770, ia kembali ke Batavia dan menung



Gambar 5.28 James Cook
Sumber: britannica.com

gu perbaikan selesai. Diceritakan bah wa kapalnya selesai diperbaiki pada hari Natal tahun 1770, namun pada hari itu Cook sibuk mengurus masalah yang tmbul akibat seorang pelaut VOC yang melarikan diri dan naik ke kapalnya. Pada akhirnya pelaut yang kemudian diidentfkasi bernama Jan Mara atau John Marra tdak diserah kan kembali ke VOC karena Mara berasal Irlandia yang mun gkin menyebabkan ia dapat dimasukkan ke dalam kategori orang Inggris. Pada saat itu VOC mempunyai larangan untuk merekrut pegawai yang berasal dari beberapa tempat terma

BAB I

Pasar Ikan/*Vischmarkt*, Tempat Pelelangan Ikan, Pasar Heksagon dan Akuarium

TAK JAUH dari pelabuhan, terdapat Pasar Ikan/*Vischmarkt*, Tempat Pelelangan Ikan dan Akuarium. Ketiganya baru ada di tempat tersebut setelah daratan di utara Gudang Barat terbentuk. Pada masa Batavia masih menjadi kota benteng/*walled city*, area ini terletak di luar tembok kota. Tepatnya di sisi utara tembok yang membentang antara Bastion Zeeburg (Z) dan Groeningen (G).

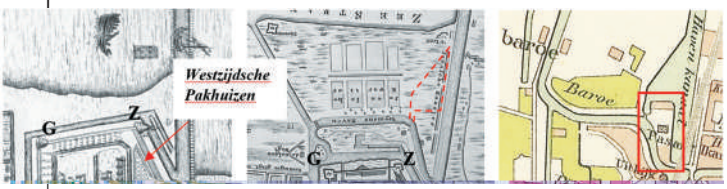
Vischmarkt

Gambar 6.1 Situasi di Utara Tembok Kota Batavia Tahun 1681
Sumber: antiquemapsindonesia.com

Pasar Ikan di Sisi Barat Kali Besar

Ketka sisi barat sungai belum dibangun, Pasar Ikan berada di selatan kastI. Sesudah Kali Besar dilurus kan dan sisi baratnya digarap sekitar tahun 1635, pada tahun 1636 Pasar Ikan pun dipindahkan ke sisi barat sungai, di selatan *ankerwerf.*

Eviles sekarang di Jalan Ekor Kuning, beberapa puluh meter ke arah utara dari Jembatan Kota Intan. Pasar Ikan dan Pasar Beras menempat lokasi yang sama, terlihat di gambar 6.3 kiri atas.



Gambar 6.2 Situasi di Utara Tembok Kota Batavia Tahun 1744,
Tahun 1780 dan Tahun 1904
Sumber: bartelegallery.com; atlasofmutualheritage.nl

Gambar 6.3 Suasana Pasar Ikan Tahun 1661, dengan Kasteel Batavia di Latar Belakang
Sumber: Rijksmuseum

Di muka bangunan dua orang bersarung atau berkain tengah menumbuk butran padi dengan menggunakan alu dan lumpang kayu sambil bercengkerama, sementara dari kejauhan tampak asap mengepul dari *ankerwerf*. Di tanah terbuka di muka bangunan pasar terdapat bazar kecil yang menjual berbagai macam keperluan. Buah-buahan seperti nanas dan pisang, kelapa, tembikar sampai da-

Di tempat seperti ini terjadi interaksi antar orang-orang dari etnis yang berbeda. Seorang pria berjanggut, mungkin dari Yemen, memakai surban dan *thawb* berwarna putih terlihat berada di antara keramaian.

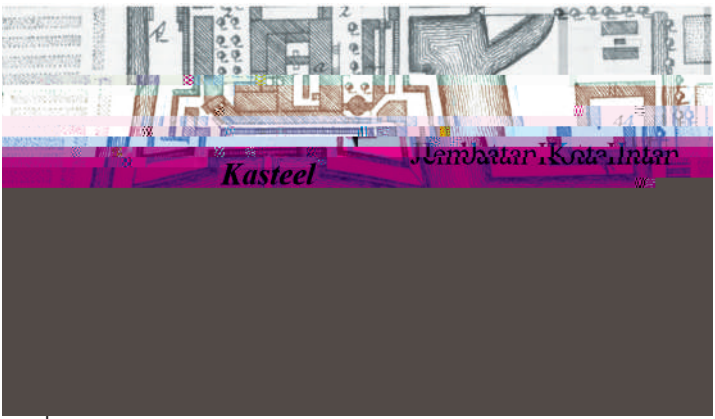
Di bagian yang diterpa matahari seorang perempuan berjalan dipayungi asisten rumah tangganya. Ia mengenakan atasan putih dan sarung/kain bermotif

pesisir hijau-jingga di atas dasar putih, mungkin dengan tumpal di bagian depan.

Di bagian lain terlihat seorang wanita berjalan sambil menyunggi tampah bambu dan seorang ibu berkebaya yang sedang menggendong seorang balita. Balita ini tidak mengenakan baju, kepalanya gundul dengan sejumput rambut menutupi bagian ubun-ubun. Tampak juga seorang Tionghoa yang rupanya adalah pedagang daging babi tengah melayani pembeli. Ia bertelanjang

kar. Sementara di pinggir sungai, para pekerja sedang

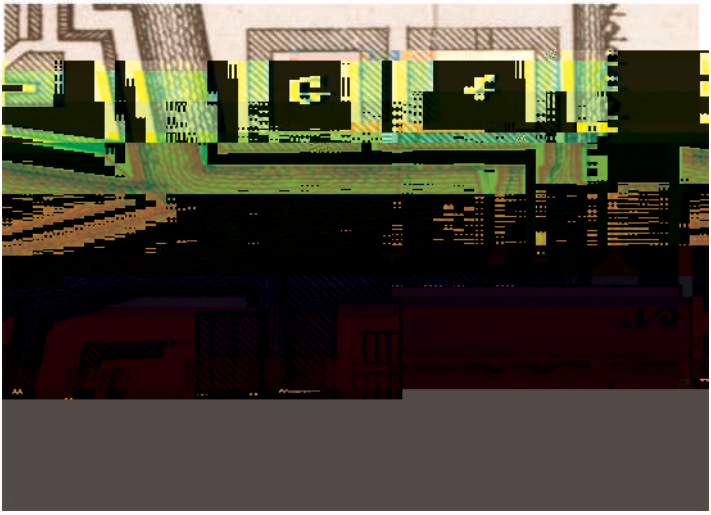
layan yang baru saja merapat.



Gambar 6.4 Peta Situasi Pasar Ikan Tahun 1731
Sumber: Rijksmuseum

Di seberang kastil terdapat tiga buah jetty. Jetty pertama adalah jetty untuk tamu kota yang turun menu *vierkantsbrug*, jetty kedua adalah milik bengkel kayu ( ), jetty ketiga adalah milik pasar. Di jetty ke

tga inilah para nelayan membawa perahu mereka un tuk merapat di Pasar Ikan dan menurunkan tangkapan

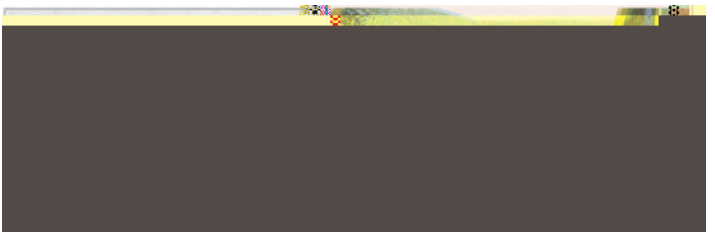


Gambar 6.5 Situasi Pasar Ikan Tahun 1731 - 1750 dan 1780

Antara tahun 1731 sampai dengan tahun 1750, dibangun sebuah jembatan yang menghubungkan Pasar Ikan di sisi tmur Kali Besar dengan daratan di sisi barat. Di sebelah jembatan dibangun pula sebuah pintu air. Jadi saat itu, ada tga struktur yang melintang di atas Kali Besar dekat Pasar Ikan. Berturut-turut mulai dari yang paling utara: jembatan pasar (1), pintu air (2), dan jembatan Kota Intan (3). Pintu air ini dibangun dengan tujuan mengurangi sedimentasi kanal pelabuhan. Air dari kota di paksa keluar dari sebelah barat, melalui kanal baru yang digali melewat Kampung Jawa (cikal bakal Kampung Luar Batang) menuju Muara Baru. Pada peta tahun 1780, ter lihat sebuah struktur yang menyerupai pintu air dan dam di tempat-tempat yang ditandai dengan nomor 1 dan 2 pada peta periode 1731-1750.

Pasar Ikan di Lokasi yang Sekarang

Pada tahun 1847, Pasar Ikan akhirnya dipindahkan lebih ke utara. Bangunan Pasar Ikan pada abad ke-19 ini terbuat dari batu bata yang diplester dan dilengkapi dengan jendela-jendela di dindingnya. Di bagian tengah terdapat ruang terbuka di mana nelayan dan pedagang bertemu. Di bagian ini juga berlangsung lelang ikan. Sekilas agak sulit membedakan nelayan, pedagang dan pembeli karena semuanya tumpah-ruah di satu tempat. Keadaan bertambah ramai karena terkadang pedagang kaki lima turut muncul di sini.

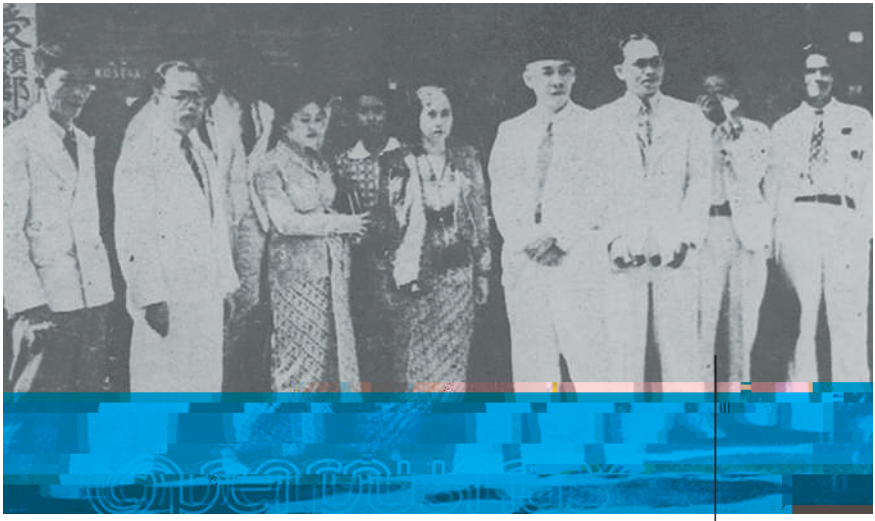


Gambar 6.6 Pasar Ikan dan Suasana di dalamnya pada Abad ke-19.
Sumber: Tropenmuseun

Antara tahun 1924 sampai dengan tahun 1930, bangunan Pasar Ikan direnovasi. Seluruh bangunan di-buat dari kayu jat, memberikan kesan kokoh dan apik. Bangunan ini menghadap timur, sehingga dengan mu dah diakses dari kanal pelabuhan. Karena kapal nelayan berlabuh langsung di Pasar Ikan, tempat ini kemudi an dikenal juga sebagai Pelabuhan Pasar Ikan. Banyak orang mulai menyebut *havenkanaal*
Pasar Ikan karena setelah kegiatan dipindahkan ke Pela buhan Tanjung Priok, praktis kapal-kapal nelayan mera
havenkanaal dan juga untuk membedakan

dengan pelabuhan yang baru. Di perairan Pelabuhan Pasar Ikan ini kapal nelayan bercampur dengan kapal-kapal lain semisal kapal yang membawa kayu jat dari

Gambar 6.7 Wajah Baru Pasar Ikan Abad ke-20
Sumber: Tropenmuseun



Gambar 6.8 Bung Karno Bersama Keluarga dan Sahabat di Pasar Ikan
Sumber: Perpusnas

Si Bung tdak bisa berenang, tetapi ia harus menempuh tga ratusan mil laut di atas kapal kayu kecil – bukan kapal besar – dari

Bengkulu ke Jakarta. Si Bung bukan lagi tahanan politik Belanda. Ia sedang dalam perjalanan pulang setelah empat tahun dalam pengasingan di Bengkulu, sepenggal waktu yang terasa pahit-manis baginya. Pahit karena menghalangi perjuangannya, manis karena mengantar pertemuannya dengan Fatmawati. Setelah berhari-hari diombang-ambing ombak, akhirnya Si Bung memasuki perairan Jakarta. Hari itu, 9 Juli 1942, ia mendarat dengan selamat di Pelabuhan Pasar Ikan. Dalam foto di Pasar Ikan terlihat Bung Karno berdiri bersama beberapa orang, dari kiri ke kanan: Anwar Tjokroaminoto, Bung Hatta, Ratna Djuami, Ibu Inggit Ganarsih, Bung Karno, Sukardjopranoto, Sundoro, dan Asmara Hadi.

Jika terjadi kebingungan melihat bentuk Pasar Ikan sekarang, hal ini disebabkan oleh bentuknya yang berbeda. Perbedaan ini terjadi karena sebagian dari bangunan yang awalnya berbentuk "U" runtuh karena terletak di tepi daratan. Akhirnya Pemerintah Hindia Belanda memotong struktur ini sebagian dan menyisakan bagian yang terletak di sisi barat.

Vischveiling

Gambar 6.9 Tempat Pelelangan Ikan Baru di Batavia.
Sumber: delpher.nl

Sebelum tahun 1925, seluruh industri perikanan Batavia dikuasi oleh segelintir pemain besar dari Kongsi Cina. Mereka membeli hasil tangkapan, namun lambat dalam melakukan pembayaran. Pada tahun 1926, kebijakan ini ditlik

kembali karena terjadi ke t daksesuaian prosedur di mana Walikota Batavia memutuskan tanpa persetujuan Dewan Kota. Hal ini juga men jadi pertanyaan Mr. M. Husni Thamrin, seorang anggota Dewan Kota Batavia. Akhirnya pemerintah daerah memutuskan untuk memperce pat pembuatan perangkat peraturan baru terkait pelelangan ikan.

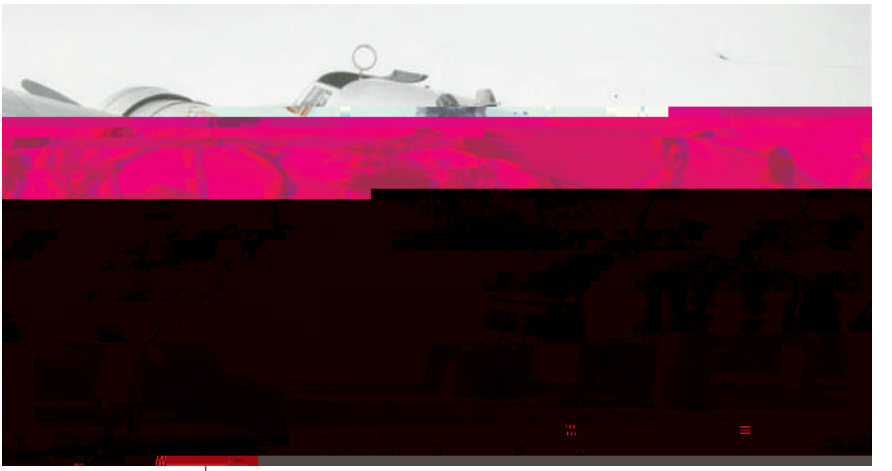
Selama ini, proses pelelangan ikan di Pasar Ikan masih terjadi di ruang bersama di mana nelayan dan pembeli bercampur. Kondi si ini memungkinkan terjadinya in t midasi dari pemain yang nakal. Oleh karena itu, Pemerintah Kota Batavia akhirnya memutuskan untuk membuatkan satu tempat pelelangan ikan baru. Seminggu menjelang akhir bulan November 1939 tempat pelelangan ikan baru beroperasi. Tempat ini merupakan ruang terbuka yang beratap

mentara itu, nelayan membawa masuk ikan langsung dari dermaga yang menempel di sisi barat lantai pelelangan, sehingga terhindar dari kontak yang t dak diinginkan. Di tengah lantai lelang, berdiri sang juru lelang dan para asistennya, administrator pelelangan ser ta seorang pengawas yang duduk di ke t nggian. Hasil pelelangan di-umumkan di akhir sesi se t ap kali, sehingga keseluruhan lelang lebih transparan. Saat itu, Tempat Pelelangan Ikan (TPI) di Pasar Ikan Batavia ini menjadi tempat pelelangan termodern di Hindia Belanda.

Tanggal 24 Juni 1937, pukul 03.45 pagi, Amelia Earhart bersiap untuk menerbangkan Lockhead Elektra nya dari Bandung menuju Surabaya melanjutkan upaya penerbangan keliling dunianya. Namun pesawat mengalami gangguan yang baru teratasi sesudah pukul dua siang. Earhart melanjutkan perjalanan ke Surabaya dan mendarat saat matahari mulai condong ke barat. Namun, pesawat mengalami gang

guan yang sama, sehingga tanggal 25 Juni harus terbang kembali ke Bandung untuk melakukan penyesuaian. Sampai di Bandung, Elektra kemudian diperbaiki lagi di hangar milik Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij. Sambil menunggu perbaikan, Earhart mengambil jalan darat dengan mobil menuju Batavia. Jarak yang hanya memerlukan waktu 20 menit dengan pesawat, ditempuh dalam waktu tiga jam lebih dengan mobil.

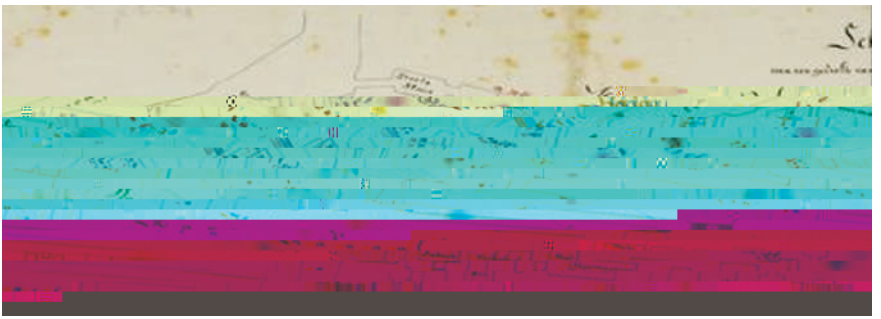
Di Batavia, Earhart melihat Gerbang Amsterdam dan singgah ke Tempat Pelelangan Ikan di Pasar Ikan Batavia bertepatan dengan saat lelang. Earhart sempat melihat proses lelang ikan dan memperhatikan bahwa sebagian besar ikan dibungkus menggunakan daun pisang. Di Batavia, Earhart juga berkesempatan untuk menikmati *stafel* (hidangan yang terdiri dari nasi dan 21 jenis lauk yang dibawa satu per satu oleh *waiter*). Setelah itu, Earhart kembali ke Bandung dengan menumpang pesawat. Earhart berangkat dari Bandung tanggal 27 Juni 1937 dan sempat mendarat di Kupang. Tanggal 2 Juli 1937, kurang sebulan dari ulang tahunnya yang ke-40, Earhart terakhir terlihat di Lae, Papua Nugini dan sesudah itu dinyatakan hilang.



Gambar 6.10 Lockhead Elektra Milik Amelia Earhart di Bandung Tahun 1937
Sumber: earchives.lib.purdue.edu

2. Pasar Heksagon

Sebetulnya bangunan-bangunan yang sekarang menempat daratan Pasar Ikan bukan yang pertama hadir. Pada tahun 1846, pernah ada sebuah bangunan dari batu bata yang disebut sebagai "Gedong Kuning". Bangunan ini berbentuk segi empat dan tdak memiliki jendela di sisi luarnya. Di bagian dalam terdapat beranda yang menghadap sepetak lapangan rumput di tengah. Bangunan ini terdiri dari 56 ruangan kecil dan dibuat dengan tujuan menampung pedagang dari "Pasar Borong" yang dipindahkan dari area dekat Kota Batavia. Namun, alih-alih menjadi "Pasar Borong" baru, "Ge dong Kuning" ini lebih dikenal karena bisnis prost tusinya. Ketka Pelabuhan Tanjung Priok mulai beroperasi pada tahun 1886, peng huni "Gedong Kuning" pergi mengikut ke mana para pelaut mera pat, sehingga bangunan ini mulai kosong dan akhirnya hilang.



Gambar 6.11 Bangunan di Tengah Daratan Pasar Ikan Tahun 1871

Sumber: digitalcollections.universiteitleiden.nl

Di masa yang selanjutnya, di bagian tengah daratan dibangun sebuah bangunan yang memiliki bentuk menarik. Sebutannya pun "Pasar Heksagon", diambil dari bentuk segi enam yang terdapat di tempat ini. Ada tulisan yang menyebut nama dari tempat ini sebe-tulnya adalah *Bazaar* Luar Batang walaupun tdak terletak di Kam

kebutuhan seperti tekstil dan barang-barang kelontong. Bahkan di sekitar tahun 1960 ketika Akuarium (Taman Setnjau/Sitnjau Laut) masih ada, pasar ini juga menjual cenderamata bagi banyak orang yang berwisata ke sana. Selain itu, tempat ini juga menyediakan kebutuhan untuk menangkap ikan, seperti jaring dan kail. Lama-kelamaan, pasar ini menjadi agak semrawut karena beberapa orang mulai bertempat tinggal dalam bangunan ini.

Gambar 6.12 Pasar Heksagon di Tengah Daratan Pasar Ikan Abad ke-21
Sumber: dHDT Architect

Pemprov DKI Jakarta dalam hal ini PD Pasar Jaya akhirnya memutuskan untuk memugar Pasar Heksagon. Pemugaran ini berarti mengembalikan rupa pasar sedekat mungkin dengan yang terakhir. Saat hal ini terwujud kelak, masyarakat akan memiliki satu lagi tempat tujuan wisata di daerah Kota Tua Jakarta.

Gambar 6.13 Pasar Heksagon Dulu (Tengah), Sekarang (Paling Bawah)
dan Rencana Pemugaran (Atas)
Sumber: dHDT Architect

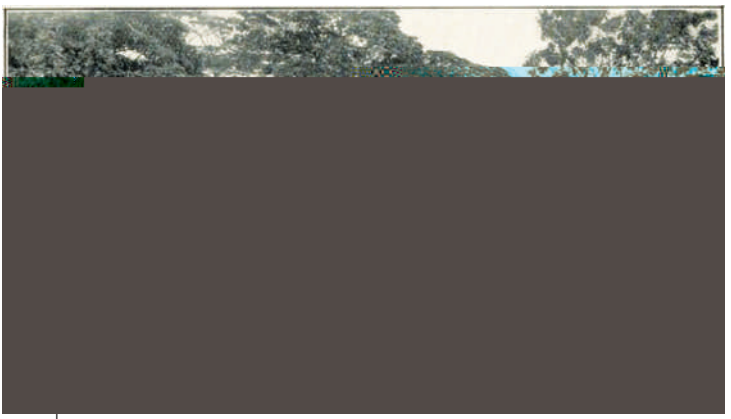
3. Akuarium: Cikal Bakal Lembaga Penelitan Laut

Ujung paling utara dari daratan Pasar Ikan berkembang sebuah tempat penelitan. Tempat ini juga menjadi tempat rujukan bagi orang dan masyarakat umum yang ingin mem pelajari laut dan isinya. Tempat ini dilengkapi dengan akuarium biota laut, sehingga areanya lebih dikenal dengan nama "Akuarium".

Periode Visscherij-Stasion te Batavia

Di bekas bangunan Gedong Kuning berada dibuat satu bangunan semipermanen baru yang berfungsi se bagai Visscherij-Stasion (Stasiun Perikanan), tempat pe

neli t an bidang perikanan dan budidaya laut. Badan ini berdiri pada bulan Desember 1905 sebagai pelengkap Zoologisch Museum yang pada tahun 1912 menjadi Zo ologisch Museum en Laboratorium te Buitenzorg met Visscherij Sta t on te Batavia. Pada tahun 1909, Vissch erij-Stasion mendapat tambahan beberapa ruangan baru dan sebuah akuarium kecil untuk menyimpan spes imen hidup. Pada tahun 1914, Visscherij-Stasion bertu gas melakukan peneli t an dasar ilmu kelautan tetapi di bagian yang t dak berkenaan dengan perikanan terapan. Pada Oktober 1919, tugas Visscherij-Stasion diperluas lagi untuk menjalankan peneli t an dan mengumpulkan data tentang perairan laut Indonesia yang erat hubungannya dengan perikanan. Untuk keperluan ini, Visscherij-Stasion mendapat tambahan sta f seorang ahli hidrogra f dan oceanogra f . Perluasan tugas ini dimungkinkan karena Hindia Belanda telah memiliki sebuah kapal peneli t an yang bernama Gier pada tahun 1907.



Gambar 6.14 Visscherij-Stasion sebelum Dibongkar Tahun 1919.
Sumber: e-journal.biologi.lipi.go.id

Laboratorium voor het Onderzoek der Zee

Bangunan Visscherij-Stasion lama dibongkar pada tahun 1919, digantikan oleh kompleks bangunan baru yang mulai dikerjakan pada Oktober 1919 dan rampung pada September 1922. Tidak begitu jelas kapan namanya berganti tetapi pada tahun 1923 disebutkan sebagai Laboratorium voor het Onderzoek der Zee (Laboratorium Penelitian Kelautan).

Di bagian yang diarsir bersilang (Gambar 6.15) adalah bangunan, yang berbintik-bintik adalah tanah yang dipadatkan dan berfungsi sebagai jalan, dan garis terputus di sekeliling bangunan adalah pagar kawat. Sisi utara dan timur kompleks berbatasan langsung dengan air, sedangkan sisi barat dengan pintu air dekat Kampung Luar Batang. Kompleks ini terdiri dari bangunan utama dengan panjang 34 meter (1), ruang akuarium (2), *workshop* yang beratap tetapi terbuka pada sisi-sisinya (3), ruang gelap untuk menyimpan reagen (4), ruang penyimpanan peralatan seperti jaring (5), kamar mandi (6), kakus (7), tempat tinggal karyawan yang dibuat anti nyamuk (8), kolam air payau (9), dan bagian yang berupa rawa (10).

Gambar 6.15 Gambar Rencana Bangunan Laboratorium voor het Onderzoek der Zee
Sumber: e-journal.biologi.lipi.go.id

Bagian-bagian bangunan dihubungkan dengan selasar terbuka tetapi beratap untuk mengantisipasi hujan yang lumayan deras. Kamar-kamar karyawan dibuat antinyamuk karena sebetulnya daerah ini nyaman untuk didatangi di siang hari tetapi banyak nyamuk pada malam hari, sehingga ditakutkan akan menyebabkan penyakit. Untuk memenuhi kebutuhan air bersih, di belakang *workshop* at reservoir yang berisi air tawar yang dialirkan dari kota.

Di dalam kompleks ini ditanam beberapa jenis pohon. Ada pepohonan tembelekan (bunga tahi ayam) di sisi dalam pagar di sebelah selatan dan beluntas di sebelah barat. Di bagian lain, ada tumbuh-tumbuhan yang dikumpulkan dari berbagai tempat terutama dari Kepulauan Seribu, seperti jeruju putih, *mangrove* hitam, tudung laut, api-api, tanjang, bintaro, tuba laut, mauu akiaki, nipah, paku laut, buta-buta, butun, patah tulang, malapari dan masih banyak lagi.

Bangunan ruang akuarium memiliki dua buah tangki besar, enam buah tangki kecil, dan empat buah meja yang di atasnya terdapat aquaria kecil dan tabung penetasan. Tangki yang besar mempunyai dimensi 3,6 m x 1,65 m x 1,4 m yang bila diisi penuh bisa memuat 6000 lt air asin. Tangki yang kecil berukuran 1,75 m x 1,35 m x 1,00 m dapat memuat 2350 lt.

Semua tangki-tangki yang ada dihubungkan dengan pompa dan sistem penyaringan air serta reservoir yang terletak di loteng. Yang terakhir ini membuat biaya konstruksi menjadi lebih mahal karena tangki reservoir harus terlindungi dari panas matahari yang menyengat. Air yang mengisi tangki-tangki di ambil dari perairan di timur laut Pulau Tidung di Kepulauan Seribu. Sementara untuk tangki penyaringan dipakai pasir kuarsi (*quartz)*

Biota laut yang ada di tangki didapat dari berbagai perairan Nusantara. Mereka berupa koral, plankton, dan berbagai jenis ikan

di antaranya ikan layang, ikan deles, ikan selar bentong, ikan selar

ikan ini adalah jenis ikan air asin yang sering dikonsumsi oleh masyarakat lokal.

Sejak awal berdirinya, Laboratorium voor het Onderzoek der Zee ini bertujuan untuk menjadi tempat penelitan sekaligus tempat tujuan wisata edukasi bagi masyarakat umum. Pada tahun 1954, akuarium diperbaiki lalu akuarium bersama kebun di sekitarnya diresmikan menjadi Taman Setnjau (Sitnjau) Laut.

Pada tahun 1949, nama Laboratorium voor het Onderzoek der Zee berubah menjadi Lembaga Penyelidikan Laut. Namun, berubah lagi menjadi Lembaga Penelitan Laut pada tahun 1962. Pada

kan perkembangan dari kawasan yang sebelumnya disebut sebagai Kampung Jawa atau Javasche Kwar t er.

Pada abad ke-18 bahkan abad ke-17, kanal pelabuhan dan kanal kota di Batavia sudah mulai mengalami pendangkalan hebat. Untuk membersihkan kanal-kanal ini VOC mendatangkan pekerja dari Jawa dan menempatkan mereka di permukiman area baru ini. Mereka disebut sebagai "orang lumpur dari Jawa" (*de modder Java nen*). Selain para pekerja dari Jawa ini ada juga kelompok nelayan, pedagang serta kelompok orang yang berasal dari strata ekonomi bawah dan juga yang mempunyai profesi sebagai pelacur. Dalam peta permukiman mereka terbagi dua, permukiman biasa (dalam peta digambarkan sebagai kotak-kotak bertuliskan Kampung Jawa) dan yang berada di sisi t mur kampung ini dekat kanal pelabuhan, yang disebut sebagai *Javassche Kaasjes*. Mulai tahun 1704, kam pung ini sebenarnya sudah mulai ramai, sehingga sudah ada se- orang kapitan Jawa yang bertugas mengawasi masyarakat dan ke giatannya di sana. Javasche Kwar t er sebetulnya t dak hanya dihuni oleh orang-orang Jawa. Tetapi juga pendatang dari berbagai tempat.

Luar Batang. Ada dua versi cerita yang dikaitkan dengan perubahan nama ini. Pertama, berasal dari kisah mengenai seorang penyebar agama Islam bernama Al Habib Husein bin Abubakar bin Abdullah Al-Alaydrus yang jenazahnya menghilang secara gaib dari kurung batang/keranda dan baru muncul kembali setelah diputuskan akan dimakamkan di kampung tersebut. Yang kedua, toponimi ini berasal dari posisi kampung yang berada di sisi luar batang penutup jalur *havenkanaal*

Lepas dari versi mana yang benar, kampung ini kemudian me mang resmi bernama Kampung Luar Batang. Sekitar tahun 2011 – 2012, seorang warga senior Kampung Luar Batang pernah bercerita

kepada sekelompok peneli t dari Universitas Gadjah Mada, bahwa nama lengkapnya adalah Kampung Baru Kampung Satu Luar Batang (Gambar 6.2). Penambahan kata Kampung Satu di tengah, bisa jadi merupakan tambahan keterangan yang menandakan bahwa kam pung baru tersebut adalah yang pertama memakai sebutan Kam pung Baru, karena di tempat lain juga bermunculan kampung-kam

Perkembangan Kampung Luar Batang t dak dapat dilepaskan dari perkembangan Kota Batavia sendiri. Jika awalnya yang datang hanya para pekerja (pembersih lumpur), pedagang dan nelayan, ketersediaan peluang kerja di Batavia mengundang lebih banyak orang lagi untuk berpindah dan mengadu nasib. Kampung Luar Batang dipilih menjadi tempat t nggal karena dekat dengan lokasi pelabuhan di mana tersedia banyak lapangan pekerjaan. Apalagi setelah Pelabuhan Pasar Ikan berdiri di tenggara kampung ini.

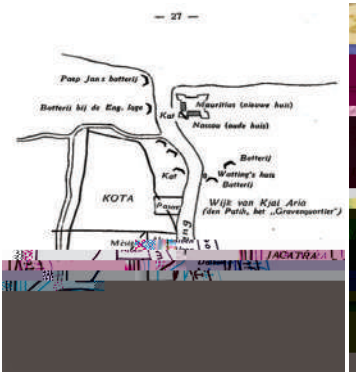
Di Kampung Luar Batang bermukim orang dari berbagai tem pat seper t Jawa, Cirebon, Bugis, Makasar, Cina, Yemen, India. Mereka t nggal di sana dan beranak pinak, menciptakan sebuah tem pat yang memiliki kebiasaan baru, antara lain pasar mingguan, menyantap nasi kebuli bersama, ritual membakar kemenyan, dan tradisi kembang payung saat berziarah ke makam Al Habib Husein bin Abubakar bin Abdullah Al-Alaydrus. Kembang payung adalah hiasan kecil berbentuk payung yang di bagian tangkainya diikatkan bungkusan berisi kembang. Di antara sekian banyak, kebiasaan atau adat Bugis yang terlihat cukup menonjol di sini. Hal ini mungkin diakibatkan oleh besarnya jumlah anggota komunitas Bugis di Kam pung Luar Batang, atau kelompok masyarakat ini yang paling sering memprak t kkan tradisi daerah asal mereka, sementara yang lainnya lebih memilih mengadaptasi adat Betawi.

Sampai dengan tahun 1960-an, Kampung Luar Batang dan Pasar Heksagon di kawasan Pasar Ikan menjalin hubungan positif yang resiprokal. Pasar Ikan memberi kehidupan pada sebagian penduduk Luar Batang, sebaliknya para peziarah yang datang ke Luar Batang kerap menyambangi Pasar Heksagon untuk bersantap atau minum kopi. Saat ini, makam dan masjid yang didirikan oleh Al Habib Husein bin Abubakar bin Abdullah Al-Alaydrus adalah pendorong bergeraknya roda ekonomi kawasan Kampung Luar Batang. Peziarah, penggiat wisata religi, penjual makanan, pembuat kembang payung, pedagang kaki lima dan pemilik rumah sewa, semua berputar dengan masjid ini sebagai pusatnya. Hanya saja disayangkan, perbaikan demi perbaikan yang dilakukan membuat masjid ini kehilangan sebagian besar bentuk aslinya.

BAB II

Kali Besar
Riwayatmu Dulu

BANYAK TULISAN menyebutkan bahwa pada masa Jayakarta, sebe lum VOC datang dan Kali Besar diluruskan, pusat Kerajaan Jayakarta terletak di sebelah barat Kali Besar. Struktur yang berdiri di sana ter diri dari keraton, alun-alun, dan masjid. Di sisi t mur kali terdapat satu kompleks residensial yang disebutkan bernama Kampung Kiai Aria.



Gambar 7.1 Rekonstruksi Kompleks Keraton Jayakarta oleh Ijzerman

Gambar 7.2 Perkiraan Lokasi Keraton Jayakarta, Diolah dari Kitab Al-Fatawi

Kitab Al-Fatawi mencatat bahwa keraton terletak atau paling tdak pernah terletak di bagian lain dari kawasan yang sekarang menjadi Kota Tua. Bukan di tepian Kali Ciliwung yang kemudian menjadi Kali Besar, melainkan di area yang sekarang menjadi daerah Pinangsia. Kitab ini menyebutkan nama Pinangsia sebagai Desa Pinangseraya. Namun, di manapun letak keraton ini sebenarnya tetap tdak mengubah fakta bahwa VOC berusaha melahap kawasan yang berdaulat penuh.

Kitab ini juga mencatat ketka VOC datang, kawasan pelabuhan sampai daerah tempat keraton berada termasuk kawasan tepian kali adalah area yang menjadi tanggung jawab Pangeran Aria Penangsang dari Jipang, Cepu yang dipanggil ke Jayakarta untuk menjabat sebagai Adipat. Barangkali, ini penjelasan mengapa ada area yang dalam peta rekonstruksi Ijzerman disebutkan sebagai Kam

Kini, kawasan Kali Besar, dikenal sebagai salah satu ttk daya tarik wisata di kawasan Kota Tua Jakarta. Di lokasi yang dulunya bernama De Groote Rivier Batavia itu berjejer bangunan lama yang terdiri atas kantor, toko, dan gudang. Sebelumnya, daerah yang pada

abad ke-17 hingga ke-19 merupakan pusat Kota *Batavia Centrum* menjadi tempat hunian warga Belanda dan ras Eropa lainnya. Di ka wasan ini, mereka t nggal di tepi Ciliwung yang kala itu masih dapat dilayari kapal-kapal dagang.

Gambar 7.3 Suasana Kali Besar yang Penuh dengan Kapal Kecil sebelum Tahun 1880
Sumber: KITLV 12111

Pada akhir abad ke-18 (1799), VOC mengalami kebangkrutan akibat korupsi besar-besaran. VOC kemudian digan t kan oleh NHM (Nederlandse Handels Maatchappij). Perubahan dari pemerintahan kompeni ke pemerintahan kolonial sekonyong-konyong meningkat kan imigrasi spontan dari Negeri Belanda. Banyak di antara mereka adalah pemilik modal yang membuka *orderneming* (perkebunan) di daerah pegunungan dan perkebunan. Sebagai kantor pusatnya, mereka membuka kantor dan gedung di . Saat itu, warga Eropa yang semula t nggal di Kali Besar kala itu sudah hengkang ke selatan yang mereka namakan Weltevreden yang lebih sehat dan sejuk udaranya.

Selama perang dunia pertama, Batavia mengekspor bahan-bahan mentah yang sangat menguntungkan. Di zaman *malaise* (resesi ekonomi) periode 1929-1933, ketika nilai ekspor menurun menjadi separuh. Keuntungan yang diperoleh masih besar, sehingga mereka yang berada dan kaya tidak mengalami kekurangan apa-apa.

Secara harfah, Kali Besar berarti kali atau sungai yang besar. Kali ini mengalir lurus dari selatan menuju utara. Saat ini, Kali Besar diapit oleh Jalan Kali Besar Barat dan Jalan Kali Besar Timur, di mana di sepanjang jalan ini masih dapat ditemui gedung-gedung tua sisa masa kolonial yang dahulunya hingga sekarang berfungsi sebagai perkantoran. Di bagian paling utara Kali Besar berbatasan dengan Jembatan Kota Intan (*hoenderpassarbrug*). Bagian selatan Kali Besar bertemu dengan hospitaalsbrug, jalan yang menghubungkan Jalan Bank dengan Jalan Roa Malaka. Dekat jembatan ini dahulunya terdapat bangunan rumah sakit (*binnenhospital*

Gambar 7.4 Kali Besar dengan Latar Belakang *Stadhuis* ca 1872

Sumber: KITLV 111209

Di masa pemerintahan VOC, Kali Besar tdak hanya terbatas pada pengertan sebagai sebuah kali atau sungai yang besar dan luas, tetapi meliputi seluruh Muara Ciliwung mulai dari daerah Pelabuhan Sunda Kalapa, terus menuju ke arah selatan hingga kawasan Weltevreden (Lapangan Banteng). Meskipun demikian, untuk masa sekarang orang lebih mengenal nama Kali Besar yang berada di kawasan Kota Tua Jakarta.

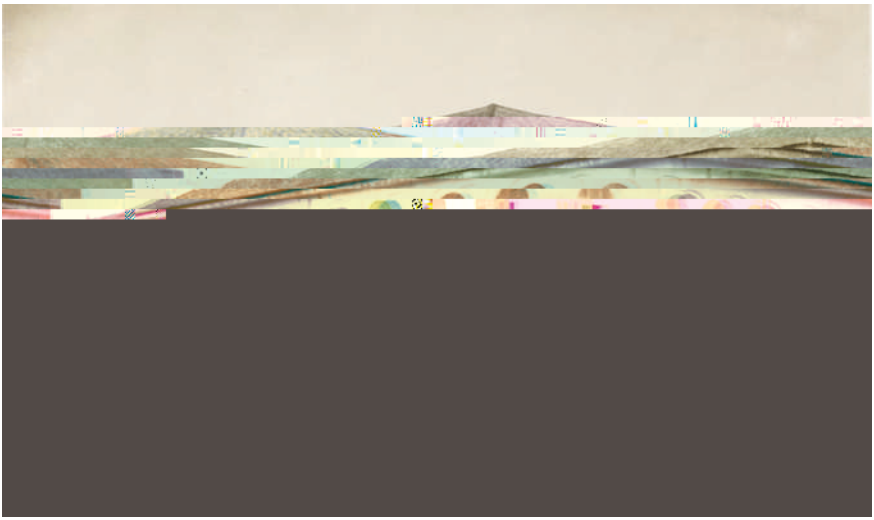
wung, sehingga dapat dipastikan bahwa usianya pun sama tuanya. Sejak zaman Sunda Kalapa menjadi pelabuhan Kerajaan Pajajaran, diseputar kawasan tepian Kali Besar ini telah ramai mengingat bahwa saat itu Sungai Ciliwung merupakan urat nadi pelayaran dan perdagangan yang dilalui dan dilayari hingga ke pedalaman. Pada masa Jayakarta, kawasan Kali Besar ini semakin ramai karena merupakan pusat pemerintahan Pangeran Jayakarta Wijayakrama, bagian sejarah yang sangat penting dalam perjalanan kawasan Kota Tua Jakarta.

Tidak lama berselang setelah Kota Jayakarta dihancurkan oleh Jan Pieterszoon Coen pada tanggal 30 Mei 1619, Coen mendirikan Kota Batavia di atas puing-puing reruntuhan Jayakarta. Kota baru yang bernama Batavia ini dibangun secara bertahap, berawal dari sebelah timur Kali Besar, pembangunan dan pemekaran kota diarahkan ke bagian tepi barat Ciliwung dengan mengubah dan menimbun kawasan yang masih berupa rawa-rawa.

Pada awalnya aliran Ciliwung yang berkelok-kelok kemudian diluruskan membentuk sebuah kanal besar yang dikerjakan pada tahun 1631. Kanal yang membujur dari arah selatan ke utara. Dapat kita temui dalam peta-peta yang dibuat pada masa Batavia Kali Be

sar disebut De Groote Rivier, kali yang membelah Kota Batavia menjadi dua bagian yang hampir sama besarnya.

Hingga pada tahun 1750, tepi-tepi Kali Besar ini tidak pernah tertutup oleh batu ataupun kayu. Perpanjangan Kali Besar ke arah utara bertemu dan menyatu dengan terusan kanal menuju pelabuhan (*havenkanaal*). Di bagian ini yang menjadi sentra kesibukan aktivitas pelayaran, perdagangan, dan industri di Batavia.



Gambar 7.5 *Kantoor en Pakhuis aan de Kali Besar te Batavia [Circa* 1860*]*
Sumber: KITLV 75291

Di bagian tepi timur Kali Besar berdiri dengan megah Gereja Belanda Baru (De Nieuw Hollandsche Kerk) dengan bentuk atapnya yang khas berupa kubah yang besar. Saat itu, Kali Besar merupakan *Central Business and Industry District* di Batavia. Kapal-kapal dan perahu berlabuh di kedua tepian Kali Besar untuk melakukan kegiatan bongkar muat. Di sepanjang tepian timur dan barat Kali Besar, berdiri deretan gudang-gudang serta bangunan-bangunan besar lainnya. Gudang-gudang ini menjadi tempat penyimpanan beragam

komoditas seperti beras, gula, teh, dan lain-lain untuk keperluan

Gambar 7.6 Perkantoran dan Pergudangan di Kali Besar Barat
Sumber: Firma Maclaine, Watson & Co, Woodbury & Page (Batavia). KITLV 82560

Sebagai sebuah kawasan industri, bagian paling utara Kali Besar terdapat galangan-galangan kapal (kapal kayu) baik yang dimiliki oleh VOC maupun yang dimiliki oleh warga keturunan Cina untuk membuat dan memperbaiki kapal. Di bagian utara Kali Besar Barat, terdapat perbengkelan kayu Cina (*Timmerwerf der Chynese Timmerwerf van de Compagnie*. Di samping itu juga berdiri *spinhuys* untuk membuat kerajinan tenun. Di sana juga ditempati oleh para pekerja dan tukang-tukang pada bangunan-bangunan yang memang diperuntukkan bagi mereka. Tidak hanya aktivitas pelayaran tetapi pada saat itu kawasan Kali Besar ini juga diramaikan dengan kegiatan pasar. Sejumlah pasar terdapat di sepanjang kali ini seperti Pasar Ayam, Pasar Beras, Pasar Sayuran, Pasar Bambu, Pasar Daging dan Pasar Ikan. Tidak hanya itu, di sepanjang Kali Besar juga banyak terdapat toko-toko dan bangunan pasar.

Di sepanjang Jalan Kali Besar Barat terdapat banyak bangunan tua yang masih berdiri kokoh. Salah satunya adalah bangunan bata warna merah yang sangat terkenal dan menjadi salah satu ikon di kawasan Kali Besar. Namanya adalah "Toko Merah" yang berusia hampir 300 tahun dan meg Ɣ ŕ tk

Nama Toko Merah secara resmi diberikan oleh Pempov DKI Ja karta, setelah sempat dinamakan Hoofd Kantoor Jacobson van den

Kantor Pusat Perusahaan Dagang NV. Jacobson van den Berg, salah satu perusahaan besar milik Belanda.

Penggunaan nama Toko Merah sebetulnya hanya berdasar kan sedikit dari sekian panjang perjalanan sejarah dari gedung yang berusia mencapai hampir tga abad ini. Dalam perjalanannya ge dung ini pernah digunakan sebagai sebuah toko milik warga Tiong hoa, Oey Liauw Kong untuk jangka waktu yang cukup lama. Selain itu, warna tembok yang dicat dengan warna merah hat langsung pada permukaan bata yang tdak diplester menambah kekhasan bangunan ini. Oleh karena itu, karena fungsinya sebagai sebuah toko dalam kurun waktu yang cukup lama serta warna khas merah hat pada temboknya maka kemudian nama Toko Merah disematkan

Gambar 7.8 Toko Merah di antara Gedung-gedung Megah lainnya di Jalan Kali Besar Barat

Sumber: Pribadi

Bangunan Toko Merah didirikan oleh Gubernur Jenderal VOC Baron van Imhof pada tahun 1730. Nama Toko Merah merujuk pada kusen jendela dan pintu yang dicat merah tua dengan sedikit cat emas. Warna merah dan warna emas tersebut memberikan nuansa Tionghoa terhadap bangunan ini, khususnya jika mengingat dahulu mebelnya pun berwarna merah. Nama Toko Merah mulai populer pada tahun 1851 ketka bangunan ini ditempat oleh Oey Liauw Kong. Bagian kanan bangunan pernah menjadi tempat kediaman von Imhof, waktu ia belum menjabat Gubernur Jenderal (1730-1741).

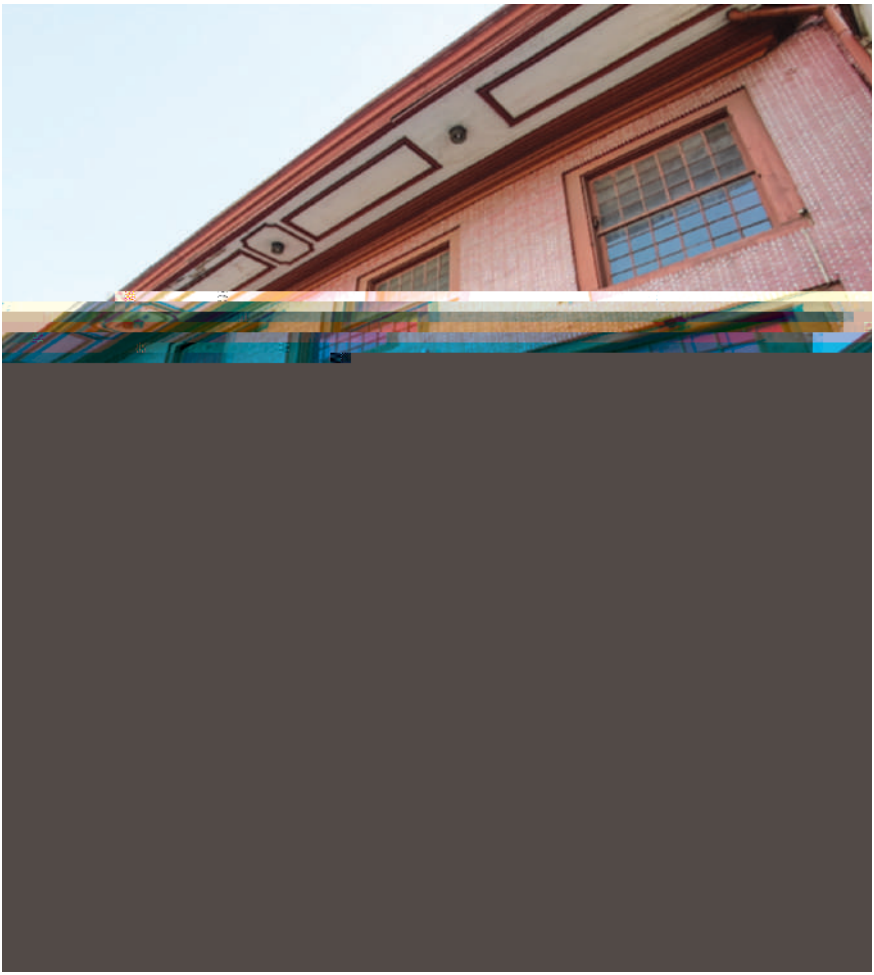
Pada periode tahun 1743 sampai dengan tahun 1755, ba

rupakan yang tertua di seluruh Asia dan termasuk di antara yang paling tua di seluruh dunia. Pada periode tahun 1786 sampai dengan tahun 1808, bangunan ini mulai dijadikan satu dan difungsikan

heerenlogement atau hotel (wisma tamu pria).

Pada tahun 1923 beberapa sisa dari rumah-rumah tua yang di bongkar, digunakan untuk menciptakan kembali suasana awal. Pintu utama dibuat dengan material baru dengan model lama, sedangkan pintu samping sebagian masih asli. Dalam hiasan plesteran tampak lambang keluarga van der Parra, yang pernah tnggal di bagian kiri bangunan (Heuken, 1997:106).

Bata merah bagian *facade* bangunan baru ditambahkan pada pemugaran tahun 1923 oleh direksi Bank voor Indie. Sebelumnya tembok rumah ini diplester puth. Setelah dipugar pada tahun 1923, Bank voor Indie berkantor dalam gedung ini. Bangunan Toko Merah merupakan rumah terakhir dari zaman Batavia kuno yang masih bertahan di daerah Kota Tua.



Gambar 7.9 Sisa Kejayaan Toko Merah
Sumber: Pribadi

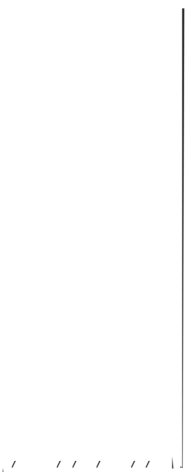
Berikut merupakan kronologi penghuni Toko Merah berdasar kan keterangan pada buku "Toko Merah: Saksi Kejayaan Batavia Lama di Tepian Muara Ciliwung" (Ataladjar, 2003:91-95).

1730-1734	Utara	Baron van Imhoff
	Selatan	Ny. Johanna Catharina Pelgroom, janda Anthony Huysman, Direktur Perdagangan VOC, Ibu Mertua Baron van Imhoff; Tahun 1734, Catharina Pelgroom meninggal dunia
1734-1736		Keluarga Baron van Imhoff, tahun 1736 Baron van Imhoff menjadi Gubernur VOC di Ceylon hingga tahun 1740
1736-1740		Kemungkinan ditempat oleh keluarga Baron van Imhoff atau disewakan
1740-1741		Kembali dihuni Baron van Imhoff Pada tahun 1740 terjadi The Chinese Massacre, Baron van Imhoff menjadi tahanan rumah, lalu dipulangkan ke Belanda untuk diadili dan diperiksa oleh Heeren XVII
1741-1743	Utara	Jan Hendrik du Caylar
1741-1755	Selatan	Hugo Verijssel Pada tahun 1750, Hugo Verijssel meninggal dunia
1743-1755	Utara	Pada tahun 1743, Baron van Imhoff kembali ke Batavia dan diangkat menjadi Gubernur Jenderal VOC 1743-1750. Pada tahun 1750, Baron van Imhoff meninggal dunia
1750-1760	Selatan	Janda Hugo Verijssel, Ny. Sophia Francina Westpalm
1755-1760	Utara	Jacob Mossel, Gubernur VOC 1750-1761 Pada tahun 1757, pernikahan antara Catharina Margaretha Mossel (puteri Jacob Mossel) dengan Peter Cornelis Hasselar
1760	Selatan	Albertus Baron van Hohendorff (mantan Gubernur VOC untuk Pantai Utara Jawa, berkedudukan di Semarang), menantu Jacob Mossel Pada tahun 1761, Jacob Mossel meninggal dunia Pada tahun 1760, Baron van Hohendorff meninggal dunia

1760-1762	Selatan	Janda Hohendorf, Ny. Philipine Theodora Mossel Pada tahun 1762, Philipine Theodora Mossel membeli bagian utara rumah Pada tahun 1762, Philipine Theodora Mossel menikah dengan Nicolaas Hartngh, penanda tangan Perjanjian Giant
1762-1766		Keluarga Nicolaas Hartngh dan Philipine Theodora Mossel Pada tahun 1765, Philipine Theodora Mossel meninggal Pada tahun 1766, Nicolaas Hartngh meninggal dunia
1767-1771	Utara	Steven Lieven Garison
1767-1769	Selatan	
1769-1770	Selatan	Ny. Clara Geertruida de Lahaije, janda Jan Schreuder
1771-1772	Utara	Dibeli oleh Christan Lodewijk Senf yang meninggal pada tahun 1771. Rumahnya ditempat oleh jandanya, Ny. Johanna Cornelia Wischmans
1770	Selatan	David de Cordus
1771	Selatan	Dibeli oleh Ny. Johanna Cornelia Wischmans. Pada tahun 1772 menikah lagi dengan Frederick Herman Muller
1772-1773		Keluarga Frederick Herman Muller dan Johanna Cornelia Wischmans
1773-1775		Petrus Albertus van der Parra, Gubernur Jenderal VOC 1761-1775 van der Parra meninggal dunia tahun 1775
1775-1779		Ny. Adriana Bake, Janda Petrus Albertus van der Parra
1779-1780	Utara	Dibeli oleh Reinier de Klerk, Gubernur Jenderal VOC 1777-1780 Pada tahun 1780, Reinier de Klerk meninggal dunia
1779-1787	Selatan	Ny. Adriana Bake, Janda Petrus Albertus van der Parra
1780-1785	Utara	Ny. Sophia Francina Westpalm, janda Reinier de Klerk Pada tahun 1785, Ny. Sophia Francina Westpalm mening

1786-1808		Seluruh bangunan dijadikan satu dan dijadikan Heeren logement atau Hotel dengan pemilik antara lain; Christan Frederik Holst: 1787-1791 Jacob de Leij: 1791-1801 Jan de Lange: 1801-1803 Carel Christan de Vries: 1801-1808
1809-1813		Seluruh bangunan dijadikan tempat tnggal oleh Anthony Nacare
1813-1819		Beralih fungsi sebagai kantor dan ditempat oleh sejum lah kantor administrasi (Schrif Kantoren), antara lain Fir ma Ju t ng & Co.
1819-1841		Firma John Corvill
1841-1846		
1846-1851		Firma Moorman
1851-1920		Oey Liauw Kong Pada tahun 1851, Oey Liauw Kong meninggal dunia. Se jak saat itu bangunan ini difungsikan sebagai toko dan
1851-1895	Utara	Oey Kim Tjiang
1851-1895	Selatan	Oey Hok Tjiang
1895		Dimiliki oleh Kultur Hong Hiu Kongsi
1900	Utara	Kantor Borneo Compagnie Pada tahun 1901, bagian ruang-ruang samping rumah sebelah utara diambil untuk membentuk Compagnies kammer di Museum Pusat
1917		Kantor Firma Behn Meiwe & Co.
1920		NV, Bouwmaatschapij "Toko Merah" memugar bangunan ini
1920-1925		Disewa oleh Bank Voor Indie
1925-1934		Ditempat oleh sejumlah Biro dan Kantor Dagang: Algemene Landbouws Syndicaat De Semarangse Zee en brandassuransi Mij W.M. Muller & Co.
1934-1942		NV. Jacobson van den Berg

1942-1945		Gedung Dinas Kesehatan Tentara Jepang
1945-1946		Ditempat tentara gabungan Inggris-India
1946		Kantor Dagang Nigeo-Eksport
1946-1957		NV. Jacobson van den Berg
1957-1961		P.T. Yudha Bhakt
1961-1964		P.T. Fadjar Bhakt
1964-1977		P.N./P.T. Satya Niaga
1977-2003		P.T. Dharma Niaga
2003-seka		P.T. Perusahaan Perdagangan Indonesia (PPI) atau Indonesia Trading Company

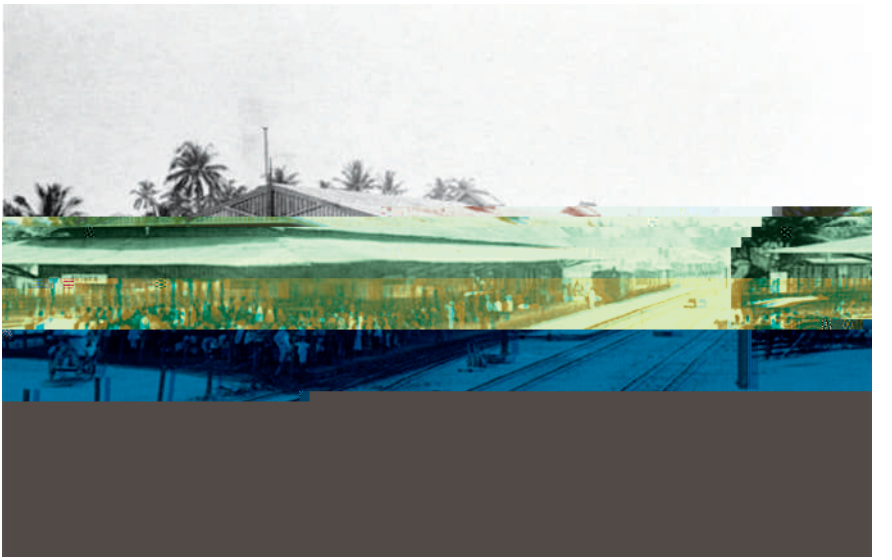


BAB III

Stasiun Jakarta Kota

DAHULU DI Batavia terdapat dua stasiun kereta api, namun kedua stasiun ini tdak terhubung satu sama lain. Pada akhirnya, kedua operasional kereta api itu diambil alih oleh Perusahaan Kereta Api Negara yaitu Staats Spoorwegen yang melakukan penataan ulang terhadap sistem lalu lintas kereta api dengan membangun stasiun baru yang terintegrasi. Stasiun tersebut terletak di wilayah Batavia Lama (Benedenstad) yang bernama Stasiun Batavia dan kini dikenal dengan nama Stasiun Jakarta Kota. Hingga saat ini, bangunan stasi un tersebut masih terjaga keasliannya dan terawat dengan baik.

Stasiun Jakarta Kota lebih dikenal banyak orang dengan sebutan Stasiun Beos, di mana kata Beos merupakan kependekan dari Bataviasche Ooster Spoorweg Maatschappij (Maskapai Angkutan Kereta Api Batavia Timur). Nama lain untuk Stasiun Jakarta Kota ini yakni Batavia Zuid yang berart Stasiun Batavia Selatan. Nama ini muncul pada akhir abad ke-19 karena Batavia memiliki stasiun kereta api Batavia Noord (Batavia Utara yang terletak di sebelah se latan Museum Sejarah Jakarta sekarang). Batavia Noord pada awal nya merupakan milik perusahaan kereta api Netherland Indische Spoorweg Maatschappij (NIS) dan merupakan terminal untuk jalur Batavia- Buitenzorg (Jakarta – Bogor), yang pada tahun 1913 jalur Batavia – Buitenzorg ini dijual kepada pemerintah Hindia Belanda dan dikelola oleh Staats Spoorwegen (SS).



Gambar 8.1 Bataviasche Oosterspoorweg Maatschappij/Batavia Zuid Staatsspoorwegen

Sumber: Colonialarchitecture.eu

Batavia Zuid (Batavia Selatan), awalnya dibangun sekitar tahun 1870, kemudian ditutup pada tahun 1926 untuk renovasi menjadi bangunan yang kini eksis. Pembangunannya selesai pada 19 Agustus 1929 dan secara resmi digunakan pada 8 Oktober 1929. Acara peresmiannya dilakukan secara besar-besaran dengan penanaman kepala kerbau oleh Gubernur Jenderal Jhr. A.C.D. de Graef yang berkuasa pada zaman Hindia Belanda pada periode 1926 – 1931.

Stasiun Jakarta Kota merupakan karya besar arsitek Belanda kelahiran Tulungagung, 8 September 1882 yaitu Frans Johan Louwrens Ghijsels yang dikenal dengan ungkapan *Het Indische Bouwen* yakni perpaduan antara struktur dan teknik modern barat dipadu dengan bentuk-bentuk tradisional setempat. Dengan balutan dan sentuhan *art deco yang* kuat, rancangan Ghijsels ini terkesan sederhana. Sesuai dengan filosof Yunani Kuno, "kesederhanaan adalah jalan terpendek menuju kecantikan." Siluet Stasiun Jakarta Kota dapat dirasakan melalui komposisi unit-unit massa dengan ketinggian dan bentuk atap berbeda.

Gambar 8.2 Stasiun BEOS
Sumber: KITLV 1400450

Unit-unit massa Stasiun Jakarta Kota terbagi dalam unit massa kepala, unit massa sayap, gerbang masuk utama dan peron, serta unit massa menara (utama/depan, samping, dan gerbang samping). Konfgurasi massa bangunan linier secara keseluruhan membentuk huruf "T".

Peron menggunakan rangka atap *frame* berbentuk
(kupu-kupu) dengan penyangga kolom baja profl dipakai pada stasiun ini. Dinding bagian dalam *hall*
keramik berwarna coklat bertekstur kasar, sedangkan dinding luar bagian bawah seluruh bangunan ditutup dengan plesteran berbutr berwarna hitam. Dinding yang sama pada *concourse*
berwarna kuning kehijauan. Lantai stasiun menggunakan ubin berwarna kuning dan abu-abu, dan untuk lantai

Atap yang digunakan pada Stasiun Jakarta Kota terlihat jelas pada *hall* utama. Dinding bagian dalam *hall*
dengan keramik berwarna coklat bertekstur kasar. Bukaan terbesar terdapat pada yang berfungsi sebagai jendela.
bentuk busur semisirkular dengan unit bukaan vertkal sebanyak tujuh buah pada utama. Bukaan pintu pada Stasiun Jakarta Kota terbentuk akibat penggunaan kolom-kolom penyangga atap (kanopi) yang menghasilkan suatu unit massa sendiri. Pengolahan bidang di sekitar bukaan dengan penggunaan bata kerawang di atas pintu dan ubin pada dinding bagian bawah, serta daun pintu tambahan yang berfungsi sebagai pintu angin.

Pada 8 Oktober 1929, Gubernur Jenderal Hindia Belanda Andries Cornelies Dirk de Graef meresmikan sebuah stasiun yang terletak di wilayah Batavia. Stasiun itu kini dikenal sebagai Stasiun Jakarta Kota. Stasiun itu sebelumnya dikenal dengan nama "Beos", yang digunakan pada era 1880-an dan kini sudah mengalami reno

vasi bangunan. Setelah dibuka, lebih dari sepuluh jalur rel diper siapkan untuk menunjang transportasi. Sekarang stasiun ini hanya untuk melayani KRL *Commuter Line* setelah kereta jalur jauh dan menengah dipindahkan menuju Stasiun Pasar Senen.

Pada era kolonial, Batavia memiliki peran pen t ng bagi pemerintahan Hindia Belanda di Nusantara. Hindia Belanda selalu mem perbaiki sarana dan infrastruktur yang ada di Batavia. Salah satunya adalah dengan pengembangan jalur kereta api. Setelah jalur kereta api pertama dibangun di Semarang Jawa Tengah, berbagai perusa haan kereta api mulai bermunculan. Mereka mulai mengembang kan jalur kereta untuk transportasi dan mendapatkan keuntungan. Salah satunya adalah Batavia Selatan (Batavia Zuid) yang dikelola oleh perusahaan swasta bernama Bataviasche Oosterspoorweg Maatschapij. Oleh sebab itu, stasiun itu sering disebut dengan nama "Beos", singkatan dari perusahaan itu. Versi lain ada yang menyebut bahwa Beos diambil dari kata Batavia En Omstreken atau Batavia dan sekitarnya. Perusahaan ini melayani jalur kereta dari Batavia menuju Karawang sepanjang 63 kilometer. Pada tahun 1898, perusahaan kereta api milik Pemerintah Hindia Belanda, Staats Spoor wegen (SS) mengambil alih pengelolaan jalur kereta ini. Kemudian, pada tahun 1926 stasiun ini ditutup dan direnovasi. Selama masa renovasi, jalur dialihkan menuju Batavia Utara (Batavia Noord) yang

Sebagai arsitek, Pemerintah Hindia Belanda menunjuk Ghijsels. Ia tergabung dalam Algemeen Ingenieur Architectenbureau atau Al gemeen Ingenieur Architecten (AIA), sebuah biro umum sipil dan arsi tektur. Tiga punggawa biro ini selain Ghijsels, adalah Ir Hein von Essen dan Ir F Stlitz. Akhirnya, pada tanggal 8 Oktober 1929 Gubernur Jen deral Hindia Belanda Andries Cornelies Dirk de Graef membuka sta siun baru. Karyawan kereta api bahkan mengubur dua kepala kerbau

sewaktu peresmian, yaitu satu di (tanah lapang) di antara jam dan pintu masuk utama, dan satu lagi di belakang bangunan baru.

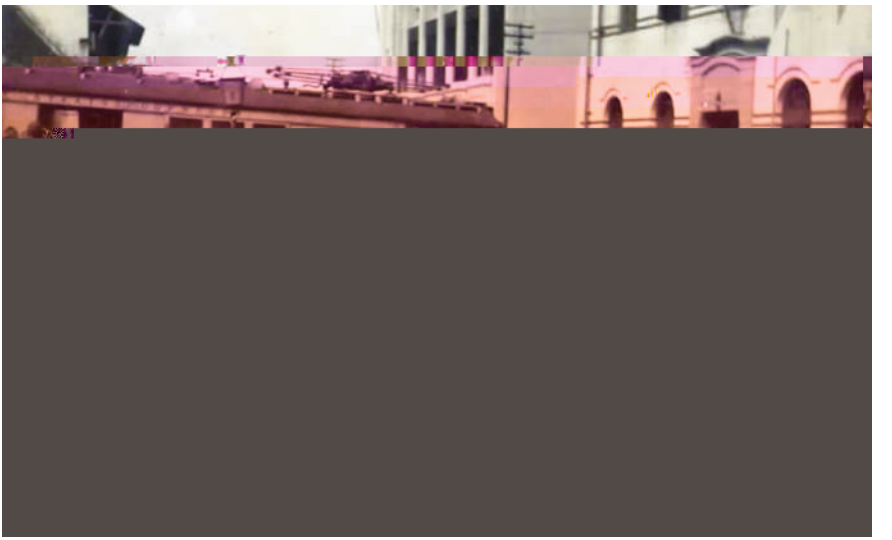
Gambar 8.3 Ir. F.J.L. Ghijsels, Sang Arsitek Stasiun BEOS
Sumber: Akihary 2006

Setelah selesai dibangun pada 19 Agustus 1929, Gubernur Jenderal Hindia Belanda Andries Cornelies Dirk de Graef meresmikan sebuah stasiun yang terletak di wilayah Batavia Lama (Benedenstad) pada tanggal 8 Oktober 1929. Stasiun itu adalah Stasiun Batavia yang kini dikenal dengan nama Stasiun Jakarta Kota. Pada pagi hari di tanggal tersebut, para pegawai mengadakan upacara selamatan di stasiun lama dekat Pasar Ikan. Peresmian juga dilanjutkan pada siang harinya dengan menguburkan dua kepala kerbau di antara tugu jam dan pintu masuk stasiun, dan lainnya di sisi belakang bangunan baru itu.

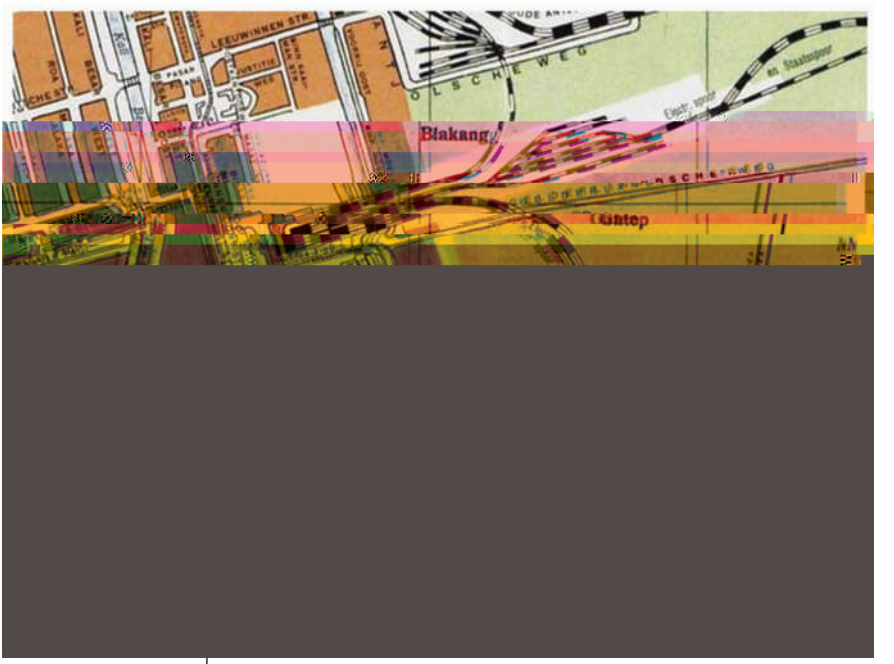
Pada hari Rabu pagi tanggal 27 Juni 1928, terjadi kecelakaan kereta api listrik jenis MABD – W 200 series di Stasiun Batavia Noord (belakang *Stadhuis*). Kereta listrik tersebut berangkat pada pukul 07.21 dari Stasiun Kemajoran dan harus tiba pukul 07.33 di Stasiun Batavia Noord (Utara). Akibat rem yang tidak berfungsi dengan baik, gerbong bagasi (*bagage*) kereta listrik menabrak dan menghancurkan pagar dinding Stasiun Batavia Noord, lalu ke Binnen Nieuwpoortstraat (sekarang Jalan Pintu Besar Utara) dan untungnya dapat berhenti persis di depan bangunan Nederlandsch-Indische Escompto-Maatschappij.

Tentu saja kejadian ini berakibat dalam menghalangi lalu lintas dan jalur trem yang lewat sepanjang Binnen Nieuwpoortstraat. Bangunan Nederlandsch-Indische Escompto-Maatschappij tersebut sekarang adalah satu cagar budaya milik Bank Mandiri di Kota Tua.

Gambar 8.4 Kecelakaan Kereta Api Listrik di depan Gedung Escompto 1928
Sumber: Bataviaasch Nieuwsblad



Gambar 8.5 Kerumunan Saat Terjadinya Kecelakaan
Sumber: Bataviaasch Nieuwsblad



Gambar 8.6 Peta Lokasi Kejadian Kecelakaan Kereta Api 27 Juni 1928
Sumber: Bataviaasch Nieuwsblad

BAB I

Taman Fatahillah dan Sekitarnya

Alkisah, VOC (Vereenigde Oostndische Compagnie/Kongsi Dagang Hindia Barat) berhasil membuat kota dalam benteng. Pengerjaan kota ini memakan waktu cukup panjang dimulai sejak perampasan hak hidup orang-orang Jayakarta pada tahun 1619 sampai terlihat utuh sebagai satu kota dalam tembok sekitar tahun 1650-an. Mengenai kejadian Jayakarta ini, sumber arsip Jerman mengulas, bahwa J.P. Coen menghancurkan Jayakarta bukan karena alasan "mulia" apa pun (seperti yang ditonjolkan dalam berita ke kantor pusat VOC di Belanda), melainkan karena kemauannya untuk menguasai Jayakarta sepenuhnya. Hal ini sama halnya seperti tindakan yang kejam di Kepulauan Banda. Pembenaran atas dasar 'pelanggaran perjanjian pihak lain' semata-mata hanya tipuan yang dirancang dengan sengaja dibuat berbeda. Maka penangkapan van den Broecke oleh Pangeran Jayakarta bukan pengkhianatan atau pelanggaran perjanjian (Heuken, 2000:9-10).

Gambar 9.1 Batavia Tahun 1627

Sumber: Tropenmuseum Collection Reproduction of a map of Batavia from circa 1627 TMnr 496-3.jpg

Peta Batavia tahun 1627 memperlihatkan kota yang baru jadi dan bersih. Kota Batavia berawal dari sebuah loji (gudang) kecil ber nama Nassau Huis yang dibangun di Muara Sungai Ciliwung yang kemudian dikembangkan menjadi Fort Jacatra dan Kasteel Batavia. Di sini terlihat di sebelah utara kota masih ada Fort Jacatra yang be lum dibongkar dan Kasteel Batavia yang paritnya belum sempurna terbentuk. Tampak pula Kali Besar yang belum diluruskan dan struk tur kota baru ada di sisi timur kali. Di selatan kastil sudah terlihat jembatan yang membentang di atas parit kastil menuju kota. Kemu dian ada beberapa kanal yang melintang di antaranya Steenhou-wergracht/Amsterdamschegracht (Jalan Nelayan Timur sekarang), *Groenegracht* (Jalan Kali Besar Timur I sekarang) dan Leeuwinne gracht (Jalan Kunir sekarang) serta satu kanal panjang yang mem bujur yaitu Tygersgracht (Jalan Lada sekarang). Dua keping tanah terbuka tampak juga di situ, yaitu Lapangan Kastil (Kampung Kota Intan sekarang) dan satu lagi yang menjadi cikal bakal Taman Fata

hillah sekarang (Kotak Merah). Pada awalnya, bagian kota baru ini hanya dikelilingi pagar dari kayu yang panjangnya sekitar 1.000 m. Luas pemukiman baru saat itu sekitar 118.800 m^2. Di kota baru ini sudah berdiri gereja dan balai kota (*Stadhuis*

Gambar 9.2 Batavia Tahun 1667
Sumber: Collectie Tropenmuseum Kaart voorstellende het Kasteel en de Stad Batavia in het jaar 1667 TMnr 496-2.jpg

Dalam peta tahun 1667 ini semakin jelas terlihat bahwa Kota Batavia sesungguhnya dirancang berdasarkan pola grid (petak-petak) sesuai pola perancangan kota di zaman *Renaisans* Eropa (Abad ke-15 hingga ke-18). Fort Jacatra sudah tidak ada dan kanal kastil sudah terbentuk sempurna. Terlihat di sini Kali Besar sudah dilurus kan (di sekitar tahun 1632) dan ada tiga buah jembatan yang menghubungkan sisi timur dan barat kota, yaitu Hoenderpasserbrug (Jem

batan Pasar Unggas, sekarang lebih dikenal sebagai Jembatan Kota Intan), Middlebrug (sekarang dikenal sebagai Jembatan Kunir) dan Hospitaalsbrug (Jembatan Rumah Sakit, sekarang menjadi jembatan Jalan Bank yang menghubungkan Jalan Bank dan Jalan Roa Malaka). Perhatikan petak lapangan di tengah (Lapangan Fatahillah sekarang), sudah ada pola garis yang mungkin adalah jalan setapak untuk menuju tempat tertentu tanpa harus berjalan mengelilinginya terlebih dahulu (Kotak Merah). Peta ini juga menunjukkan perkembangan Kota Batavia. Bukan hanya bangunan-bangunan baru yang dibuat, melainkan juga kanal-kanal dan parit-parit tambahan yang dialiri dari Sungai Ciliwung. Tujuan pembuatan saluran-saluran air tersebut untuk memenuhi dua kebutuhan, yaitu kebutuhan praktis ekonomis sebagai sarana lalu-lintas, serta kebutuhan psikologis untuk menghadirkan lingkungan yang mirip dengan negeri asal orang-orang Belanda tersebut.

Pembentukan Kota Batavia dari masa ke masa seringkali menyangkut kebutuhan untuk mendatangkan orang-orang, dari berbagai bangsa, untuk bekerja di kota sebagai tentara, kuli, tukang, pelayan, dan lain-lain. Hal tersebut yang melatarbelakangi pembentukan Batavia yang berkembang menjadi Jakarta sebagai suatu kancah percampuran suku bangsa. Baik di benteng-benteng maupun di rumah-rumah megah dari orang-orang Belanda itu tinggal

Indonesia yang bekerja sebagai buruh atau pelayan. Wanita-wanita *nyai* (istri) dari orang-orang Belanda. Maka lahir keturunan mereka yang Eurasia. Penduduk pribumi, Cina, dan orang-orang "Timur Asing" lain tinggal pula di Batavia mendiami rumah-rumah kampung. Keadaan ini sedikit berubah di kemudian hari, ketika orang-orang Indonesia semakin banyak yang terdidik secara barat dan dapat meraih kedudukan tinggi dalam tata masyarakat "Hindia Belanda" yang tercermin di Batavia kala itu.

Pada awalnya J.P. Coen sebenarnya ingin supaya nama Jacatra (Jayakarta) diganti menjadi Nieuw-Hoorn, untuk menghormati kota kelahirannya Hoorn. Akan tetapi, Dewan Tertinggi VOC (*Heren Zeven*) memerintahkan kota itu dinamai Batavia sebagai peringatan atas orang-orang yang mula-mula menduduki Belanda yaitu kaum *de Bataven* *de Bataven* (atau *Batafus*) yang hidup di bagian utara Negeri Belanda dan terkenal akan kepahlawanannya dalam menentang kekuasaan Kaisar Romawi pada periode tahun 50 SM sampai 50 M. Moto Jan Pieterszoon Coen (1587-1629), Gubernur Jenderal VOC dua periode, 1619-1623 dan 1627-1629 adalah "*Dispereert niet*". Ungkapan ini pertama kali muncul di akhir suratnya pada tahun 1618 kepada *Heren* VOC: "Jangan putus asa, jangan mengasihani musuhmu, di sana dan tidak ada di dunia yang bisa menghalangi kita. Betapa hebatnya yang bisa dilakukan di Hindia!" (*Dispereert niet, ontsiet uwe vyanden niet, daer en is ter werelt niet dat ons can hinderen... daer*). Mantra ini diukir pada pa tung Coen di kampung halamannya, Hoorn, dan menjadi populer sejak saat itu, terutama di Belanda penganut Kristen Protestan.

Dari waktu ke waktu Kota Batavia semakin diperluas. Jenis-jenis fasilitas perkotaan pun senantasa bertambah. Di samping parit-parit, dibuat juga jalan-jalan. Kota Batavia kemudian dilengkapi dengan jalur-jalur trem dalam kota maupun jalur kereta api ke luar kota. Penanggulangan pantai dan perbaikan pelabuhan pun dilakukan. Kota Batavia ketika itu mendapat julukan "Ratu dari Timur" dan "Permata Asia" karena pesona keindahannya. Namun, yang tidak terlihat di balik semua itu adalah bahwa kota ini sudah bergelut

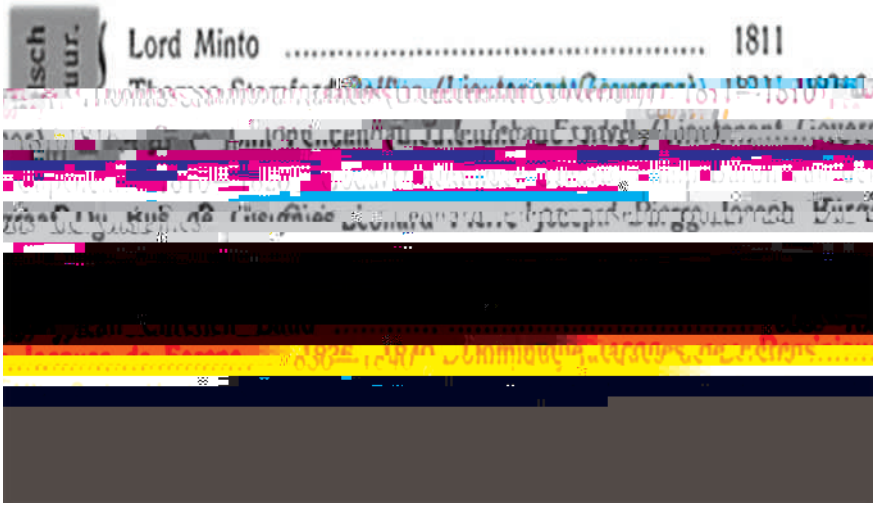
Desain kota "ideal" yang digunakan ternyata tidak ideal untuk diterapkan di daerah ini yang merupakan dataran rendah yang

terbentuk dari endapan yang dibawa sungai. Endapan yang terba wa aliran ini terus-menerus mengakibatkan pendangkalan di parit, kanal kota dan kanal pelabuhan, sehingga harus terus menerus dikeruk dan dibersihkan. Jika musim penghujan, kanal digelontor banyak air tetapi saat kemarau seper t tercekik kekeringan. Sisa air yang ter t nggal terjebak di dasar kanal malah menyediakan tempat berkembang ideal bagi nyamuk. Belum lagi pembangunan kanal yang t dak terselesaikan seper t kanal di daerah Kamal yang berbun tut wabah malaria di Batavia. Batavia (Jakarta nama sekarang) saat itu lebih tepat disebut sebagai kuburan orang Eropa.

Inilah alasan pusat kota digeser lebih ke selatan, ke daerah Weltervreden. Agar lebih sehat dan terhindar dari kekhawa t ran akan ancaman penyakit. Untuk membedakan dengan kawasan Kota Benteng Lama, kawasan yang terakhir ini diberi sebutan Oud Batavia atau Batavia lama. Kawasan baru ini menampung pusat-pusat pe merintahan, kantor-kantor usaha, dan beberapa daerah pemukiman baru. Perpindahan pusat kota ini mulai terjadi pada masa Gubernur Jenderal Deandels (1808 – 1811) di saat VOC sudah dilikuidasi. Na mun, otoritas belum diambil oleh Belanda karena Belanda sendiri saat itu tunduk pada Kekaisaran Prancis. Deandels memerintahkan tembok kota dan kas t l dibongkar untuk membangun kota baru dan menutup kanal di bagian kota lamanya. Perbatasan kota baru - kota lama ini kurang lebih ada di sekitar daerah Harmoni sekarang.

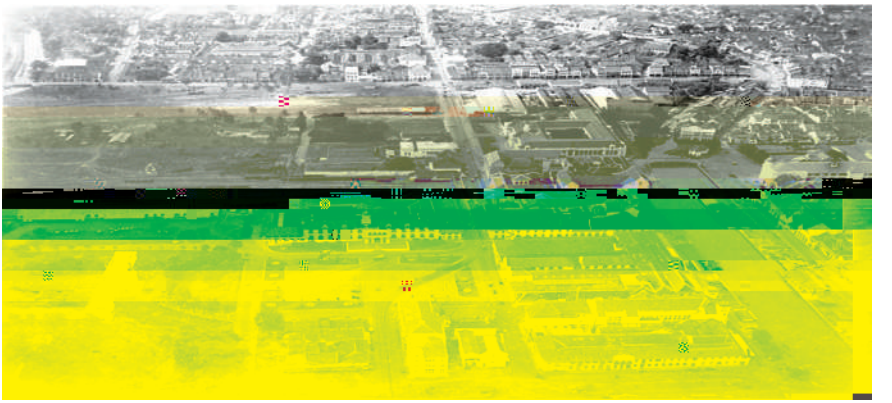
Sesudah Jayakarta menjadi Batavia pada tahun 1619, sebetul-nya Batavia t dak berada dalam cengkeraman VOC dan Belanda se cara terus-menerus. Pada tahun 1796 sampai dengan tahun 1806, segala urusan dan milik VOC berada di tangan sebuah komite ya-

itu
(
setelah dinasionalisasi. Hal ini disebabkan karena saat itu Belanda berubah menjadi Republik Batavia dan menjadi protektorat Prancis. Pada tahun 1806 – 1810, Republik Batavia menjadi Kerajaan Holland dan tunduk dalam kekuasaan Kekaisaran Prancis.



Gambar 9.3 Daftar Nama Gubernur Jenderal Hindia Belanda
Sumber: https://www.cortsstichtingen.nl

Jika dahulu, pada awal abad ke-17, Belanda melalui VOC ber hasil menghantam Inggris dengan EIC-nya (The East India Company, terkadang (Honourable East India Company) keluar dari Jayakarta, keadaan berbalik pada tahun 1811. Berdasarkan sebuah dekrit tertang gal 11 September 1811, Jawa dan seluruh milik Prancis dan Belanda di laut t mur jatuh ke tangan Inggris. Berar t sejak tanggal itu pula, Batavia berada di tangan Inggris. Namun hal ini t dak berlangsung lama, pada periode tahun 1816 sampai 1942 Belanda yang sudah menjadi kera jaan kembali menguasai Batavia dan bandarnya setelah terlebih dahulu turut mengalahkan Prancis dalam pertempuran *Waterloo*



Gambar 9.4 Taman Fatahillah dan Sekitarnya Orientasi Foto S – U sebelum Tahun 1920
Sumber: Tropenmuseum

Sesudah kota lengkap terbentuk di kedua belah sisi dan dike lilingi tembok, kegiatan pemerintahan dipindahkan ke pusat kota yaitu ke bangunan *Stadhuis*. Kota Batavia menjadi residensi *Hoge Regering* (Penguasa Agung: sebutan Gubernur Jenderal bersama *Raad van Indië*), dan merupakan pusat administratif dan titik temu berbagai jalur pelayaran VOC. Semua kantor VOC di Asia dan yang

Stadhuis

Gambar 9.5 Plakat Peresmian Gedung
Sumber: wikipedia.org/wiki/Berkas:Image006.jpg

Pada peta tahun 1627, sudah tampak struktur bangunan markas besar VOC (balai kota). Ada yang mengatakan bahwa pada tahun 1648 kondisi gedung ini sudah mulai memburuk, salah satunya karena tanah di mana bangunan ini berdiri sangat labil. Pada tahun 1707, Gubernur Jenderal VOC Joan van Hoorn memerintahkan pembangunan gedung baru yang diresmikan pada tanggal 10 Juli 1710 oleh penggantinya yaitu Abraham van Riebeeck. Gedungnya sendiri konon baru betul-betul selesai tahun 1712.

Pada masa itu bangunan memiliki patung dewi keadilan dan hukum, di atas pintu masuk. Patung ini ditempatkan di sana mungkin karena dulu Raad van Justitie (Dewan Peradilan) pernah berkantor di sini sebelum memiliki gedung sendiri. Beberapa menyebutkan bahwa patung yang terpasang di gedung ini adalah Dewi Iustitia (mitologi Romawi), lainnya menyebut Dewi Themis, titan dalam mitologi Yunani yang juga salah satu pasangan Dewa Zeus. Patung dalam gambar sosoknya cocok dengan penggambaran klasik Dewi Iustitia, matanya ditutup, memegang pedang dan timbangan. Pa

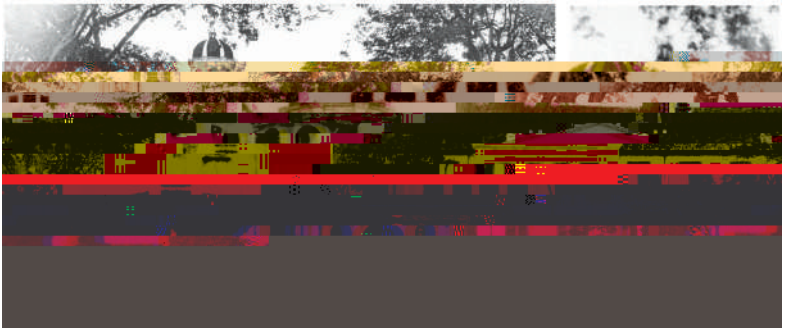
tung ini sempat menghilang dan pada tahun 1905 pemerintah Kota Batavia memasang penggantinya yang kemudian lenyap

Gambar 9.6 Sang Dewi di Puncak Portico Tahun 2009
Sumber: candrianattahiyyat.wordpress.com

Gambar 9.6 menunjukkan patung yang pada tahun 2009 sempat dipasang di atas Museum Sejarah Jakarta. Namun, patung tersebut memegang pedang di mana tidak cocok dengan karakter Themis yang mengutamakan kesepakatan. Di sisi lain, patung di bangunan ini tidak memakai penutup mata yang mana tidak sesuai dengan penggambaran klasik Justitia yang memakai kain penutup mata sebagai simbol hukum yang tak pandang bulu. Patung ini hanya sempat terpasang satu hari pada hari Museum 18 Mei 2009.

Gambar 9.7 Lonceng *Stadhuis*
Sumber: petabudaya.belajar.kemdikbud.go.id

Pada tahun 1770, bangunan ini memiliki dua buah *dormer* saja di atap bagian depan, selain itu terdapat juga sebuah menara lonceng di tengahnya. Menara ini bersegi delapan dan di dalamnya terdapat sebuah lonceng. Menurut banyak cerita, pada tahun 1741 lonceng yang lama retak dan diganti. Di atas lonceng yang baru tertulis *Soli Deo Gloria Johannes Reynhard Anno Batavia* 1742. *Soli Deo Gloria* berarti kemuliaan hanya milik Tuhan semata, sementara deret kata lainnya di lonceng itu menyebutkan si pembuat lonceng dan dibuat di Batavia pada tahun 1742. Di suatu masa di Batavia, dentang lonceng ini bisa berarti kematian untuk satu atau beberapa orang, sekaligus undangan untuk penduduk kota yang ingin menonton pelaksanaan hukuman mati tersebut.



Gambar 9.8 *Stadhuis* dengan 2 *Dormer* dan Jam di Menara Lonceng,
Tahun Tidak Diketahui
Sumber: KITLV 1400441

Di bagian luar menara, dahulu terdapat sebuah jam yang terpasang pada masa kekuasaan Deandels. Beberapa tulisan menyebut jam tersebut adalah jam mekanis yang dibuat oleh Aynswith Thurutus .
Ia adalah pembuat jam untuk Honorable East India Company

perusahaan dagang Inggris yang dahulu pernah jadi pesaing berat VOC. Jangan lupa pada masa Deandels, Batavia sedang

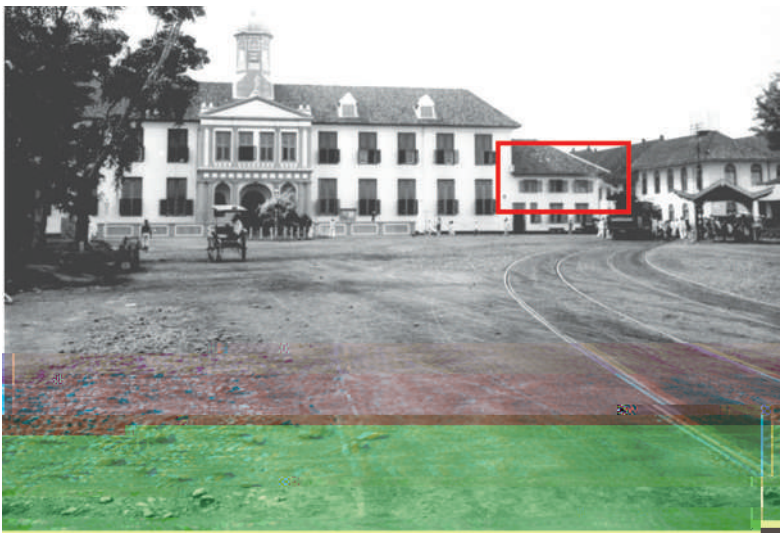
mengalahkan Prancis yang merupakan penguasa Belanda. Jam ini tak terlihat lagi setelah restorasi pada tahun 1972.

Gambar 9.9 *Stadhuis* antara Tahun 1895 – 1908
Sumber: KITLV 44430

Di bagian atas menara biasanya ada bendera. Seperti nya di sini akan dikibarkan bendera berwarna biru sebagai pemberitahuan kepada penduduk kota pada saat perairan di sekitar pelabuhan Kota Batavia sedang tidak aman. Bagian menara ini tidak berubah pada saat perbaikan atau restorasi. Namun, sebuah foto yang berasal dari pergantian abad ke-19 hingga abad ke-20 menunjukkan perubahan di bagian atap di *dormer* di atap bagian depan bangunan telah berubah menjadi empat buah.

Terdapat dua fungsi besar pada gedung *Stadhuis* yaitu sebagai Gedung Pemerintahan dan Gedung Peradilan. Adolf

Heuken dalam bukunya "Tempat-Tempat Bersejarah di Jakarta" menyebutkan gedung ini sempat disebut juga sebagai "Gedung Bicara" karena begitu banyak pembicaraan dilakukan di dalamnya. Berbagai macam urusan dilakukan di sana, seperti mendaftarkan pernikahan, mempertahankan hak mereka dalam ruang pengadilan, perlindungan bagi yatim piatu, dan sebagainya.



Gambar 9.10 *Stadhuis* dan *Stadbuoien* (Penjara Kota) di Sayap Kiri Bangunan
Sumber: Collectie Tropenmuseum TMnr 60022444.

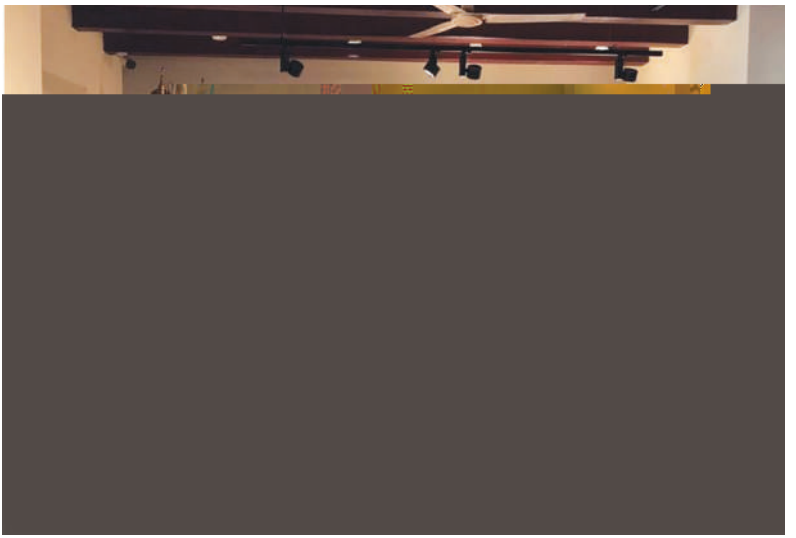
Selain berbagai ruang untuk fungsi-fungsi administrasi

Dulu pada masa VOC, penjara ini terbagi dua. Di sayap kanan gedung adalah penjara kompeni, di sayap kiri digunakan sebagai penjara kota. Di bagian belakang gedung *Stadhuis* terdapat sederetan bangunan yang difungsikan sebagai penjara, tetapi khusus bagi orang-orang yang mampu membiayai kamar tahanan mereka sendiri. Kondisi umum penjara ini

semakin lama semakin buruk. Kebanyakan orang hanya bertahan selama empat bulan sebelum kematan menjemput. Maka pada tahun 1847 pembangunan penjara baru dimulai, lokasinya di sekitar Jalan Hayam Wuruk, Glodok, mungkin di sekitar Lindeteves Trade Center sekarang. Setahun kemudian, penjara di balai kota ditutup dan rumah tahanan di halaman

Pada masa pendudukan Jepang periode 1942-1945, bangunan ini dipakai sebagai Kantor Logistk Dai Nippon. Sesudah kemerdekaan, pada tahun 1952 gedung ini menjadi markas Komando Militer Kota (KMK) I, lalu diubah kembali menjadi KODIM 0503 Jakarta Barat. Pada tahun 1968, gedung ini di-

Diponegoro tinggal di ruangan sipir, di lantai dua sayap kiri *Stadhuis* (Kotak Merah). Di bawah kamar yang di tempati Pangeran Diponegoro terdapat *stadbuoien* (penjara kota) yang digunakan untuk mengurung orang-orang sipil dan di bawahnya lagi terdapat penjara bawah tanah yang disebut dengan istilah *donker gal* atau lubang gelap. Bagian bangunan yang satu ini diduga sudah ada sejak tahun 1640.

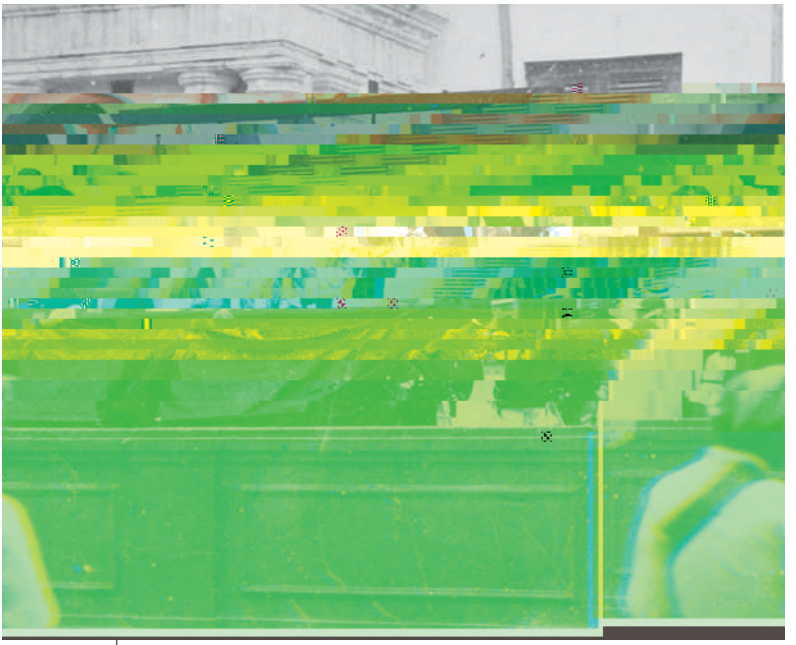


Gambar 9.11 Kamar Diponegoro
Sumber: Kompas.com/Wahyu Adityo Prodjo

Ruang bekas tempat Pangeran Diponegoro dikurung ini kemudian direkayasa ulang. Di sana terlihat ada tempat tidur, meja tulis, kursi serta payung kebesaran. Selanjutnya ruangan ini diresmikan menjadi "Kamar Diponegoro" pada tahun 2018 silam dan menjadi bagian dari tata pamer Museum Sejarah Jakarta.

Gambar 9.12 Stadhuisplein antara Tahun 1920 – 1940
Sumber: Collectie Tropenmuseum TMnr 60027964

Tepat di depan *Stadhuis*, membentang sebuah tanah lapang. Ini alun-alun Kota Batavia Lama. Sebutannya adalah Stadhuisplein (City Hall Square). Lapangan terbuka ini dikelilingi oleh struktur utama kota, seperti balai kota, gereja dan pengadilan.



Gambar 9.13 Pelaksanaan Hukuman Mati
Sumber: TMnr 60054686 Collectie Tropenmuseum

Salah satu hal yang paling terkenal dari tempat ini adalah se bagai tempat menonton pelaksanaan hukuman mat nya yang dilakukan secara terbuka, sehingga dapat disaksikan oleh penduduk kota. Mungkin tujuan dari pelaksanaan hukuman secara terbuka ini adalah menekan niat orang untuk berbuat jahat di Batavia. Namun, tentu saja se tap perbuatan memiliki latar belakang yang berbeda, jadi tergantung bagaimana "hu kum" VOC atau kolonial Belanda melihatnya.

Sejarah mencatat eksekusi hukuman gantung terakhir yang dilaksanakan di Stadhuisplein ini adalah terhadap seorang perampok bernama Tjoe Boen Tjiang pada tahun 1896. Jus tus van Maurik yang berkunjung ke Batavia dan menyaksikan secara langsung eksekusi itu, menuliskan dalam jurnalnya "*In drukken van een "Totok*" bahwa pelaksanaan hukuman gan tung atas Tjoe Boen Tjiang pada pukul 07.00 pagi itu dihadiri penuh sesak oleh masyarakat dari berbagai kalangan, mulai

anakan. Tjoe Boen Tjiang, pemuda Tionghoa bersosok tnggi dan tampan yang dikenal juga dengan nama Impeh ini, ter buk t telah merampok dan membunuh dua orang perempuan dengan kejam. Namun anehnya, saat pelaksanaan ekseku si terhadap Tjoe Boen Tjiang ini, yang paling banyak datang menyaksikan justru adalah kaum wanita. Rupanya mereka bersimpa t kepada para wanita korban kekejaman Tjoe Boen Tjiang. Yang jelas ha t wanita tempo *doeloe* ternyata lebih kuat karena t dak gentar menyaksikan hukuman ma t yang menge-rikan itu.

t lah Hidung Belang

Is t lah hidung belang kerap digunakan untuk meng

gambarkan pria nakal yang sering menggoda perempuan. Dari mana datangnya istlah tersebut? Ternyata istlah hidung belang ini berasal dari sebuah kejadian pada abad ke-17, te patnya terjadi pada tanggal 19 Juni 1629 di Kota Batavia, Hin

Bermula ketka Pieter Contenhoef, seorang penjaga kastl Batavia (*De Vaandrig van de Kasteelwacht*) jatuh cinta kepada Sara Specx (putri angkat JP. Coen) yang saat itu baru berusia 12 tahun. Pada masa itu Coen dan keluarganya me mang bertempat tnggal di dalam Kasteel Batavia. Cinta pen jaga kastl tampan yang berusia 17 tahun ini tdak bertepuk sebelah tangan. Saartje (Sara kecil, panggilan kesayangan Sara Specx) juga jatuh cinta padanya. Saartje adalah putri dari Jac quees Specx, Gubernur Jenderal Hindia Belanda ke-7 (peng gant Coen) dari selirnya, perempuan asal Jepang dan lahir di basis perdagangan Belanda di Pulau Hirado. Karena peraturan VOC menetapkan Sara yang berdarah Asia dari ibunya tdak berhak tnggal di Belanda, maka Saartje dit tpkan ayahnya ke pada Coen di Batavia.

Dalam buku berjudul Sara Specx yang ditulis Tjoa Piet Bak dan diterbitkan pertama kali di Bandung pada 1926, di ceritakan Pieter Contenhoef tertangkap basah sedang bersa ma Saartje di dalam kamar di rumah Coen. Pada tanggal 18 Juni 1629, Raad van Justte menetapkan kedua sejoli terse but bersalah. Contenhoef dijatuhi hukuman mat dengan cara dipenggal keesokan harinya atau pada tanggal 19 Juni 1629. Sebelum mencabut nyawa Pieter Contenhoef, Coen yang merasa dipermalukan, mencoreng hidung Pieter Contenhoef dengan arang sebagai bentuk penghinaan karena perbuat- an cabulnya. Coretan arang di kulit puth Pieter Contenhoef

membuat hidungnya terlihat belang-belang. Saat kepala Con tenhoef terpisah dari badannya dan menggelinding di tanah usai dipenggal algojo, ratusan orang yang berdiri menonton di Stadhuisplein dapat melihat hidung Contenhoef yang belang-belang. Sejak saat itu, sebutan hidung belang menyebar dan disematkan kepada pria genit dan sering main perempuan.

Sara sendiri nyaris mendapatkan hukuman serupa, tetapi akhirnya ia mendapatkan hukuman cambuk dengan tubuh bagian atas terbuka di depan ratusan warga Batavia dan jenazah kekasihnya. Setelah Coen wafat, ayah Sara yaitu Jacquees Specx, pulang ke Batavia dan diangkat menjadi Gu

Candidius, seorang pendeta Calvinis. Terakhir, Sara dikabar kan meninggal dunia pada 1636 pada usia 19 tahun di Pulau Formosa (Taiwan sekarang) tempat suaminya ditempatkan.

Di sebelah utara Lapangan Fatahillah sekarang, terdapat sebuah meriam yang dipagari. Meriam ini disebut sebagai Meri am Si Jagur. Meriam Si Jagur yang asli dibawa dari benteng Por tugis St Jago di Malaka ke t ka Belanda berhasil merebut Malaka dari Portugis tahun 1641. Meriam ini dibuat di Macau dan mem punyai inskripsi "*Ex Me Ipsa Renata Ipsum*", bahasa la t n yang ku rang lebih berar t : dari diriku, aku terlahir kembali.

Meriam ini ditemukan tergeletak di dekat gerbang ma suk Kota Batavia, *Amsterdamschepoort*. Dahulu tempat ini adalah lapangan kas t l di mana gudang ar t leri terletak. Se-per t nya itu rumah terakhir si Jagur sebelum akhirnya menjadi koleksi museum. Pada tahun 1956, meriam ini dipindahkan

ke Museum Nasional, kemudian pada 21 Juli 1969 dipindah kan ke Museum Batavia Lama (sekarang bernama Museum Wayang).

Gambar 9.14 Meriam Si Jagur sebelum Dipindahkan
Sumber: ANRI

Banyak mitos mengenai meriam ini. Salah satunya ter kait dengan posisi jari-jemari di bagian belakang meriam yang dalam beberapa budaya, seper t di Indonesia, Belanda dan Je pang memiliki ar t yang kurang sopan. Namun, di negara asal pembuat meriam ini yaitu Portugis, sikap jari seper t ini jus tru memiliki ar t kurang lebih sebagai jimat keberuntungan. Di sini, meriam ini dipercaya dapat membantu pasangan yang ingin mendapatkan keturunan.

Walaupun jelas dari mana meriam ini berasal, tetap ada beberapa legenda mengenai asal meriam ini. Salah satunya adalah versi Ki Setama (Setomo) dan Nyi Setami (Setomi) seper t yang tertulis dalam manuskrip Ranggawarsita (Rong gowarsito). Alkisah suatu hari Raja Pajajaran bermimpi ten tang senjata yang suaranya menggelegar seper t guntur, kemudian menitahkan pa t hnya, Ki Setama, untuk mencari senjata tersebut. Berdua dengan istrinya kemudian berdoa meminta pertolongan kepada Yang Maha Kuasa agar diberi

petunjuk. Keduanya pun menjelma menjadi sepasang meriam. Ketika raja datang ke kediaman Patih, raja mengenali dua buah benda tersebut sebagai benda dari mimpinya. Sebuah suara memberitahukan bahwa benda-benda tersebut adalah penjelmaan Patih dan istrinya. Ketika Raja Mataram mendengar cerita ini, ia memerintahkan agar kedua benda tersebut dibawa kekekew ,

jukannya ke t ka mendengar dan melihat air mengalir di tengah udara Batavia yang terik. Struktur ini t dak terlihat lagi dalam foto-foto Batavia pada abad ke-19, kelihatannya berhubungan dengan mulai difungsikannya trem listrik di Batavia. Namun, setelah Kota Tua mulai banyak dikunjungi wisatawan, dibangun sebuah replikanya yang dapat disaksikan sekarang di tengah Taman Fatahillah Kota Tua.

Gambar 9.16 Oplet di Taman Fatahillah
Sumber: Tropenmuseum

Sekitar tahun 1970-an, Taman Fatahillah masih berfungsi sebagai terminal bayangan. Di situ berkumpul bus ukuran sedang dan oplet menunggu penumpang. Sekali lagi Inggris hadir di Kota Tua, kali ini diwakili oleh oplet-oplet yang memakai mobil keluaran Morris – Inggris. Terminal ini mulai

menghilang sejak Kota Tua ramai sebagai tujuan wisata di Ja karta. Potongan kisah ini sebetulnya cuma menegaskan bah wa Kota Tua bukan monumen mat.

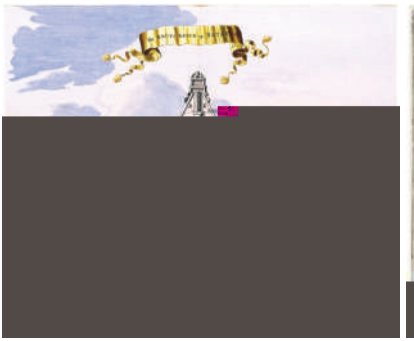
3. Gereja Belanda (De Oude Hollandsche Kerk, De Nieuwe Hol

Gambar 9.17 Gereja Lama dan *Stadhuis* Dilihat dari Utara Tahun 1770

Sumber: wikipedia.org -Townhall 1770

VOC membuat tempat peribadatan yang terpisah bagi orang Belanda, Portugis, dan Melayu. Setelah Kali Besar ram pung diluruskan, di tempat di mana dulunya adalah kelokan sungai ini kemudian ditmbun dan pada tahun 1640 dibangun gereja Belanda (De Oude Hollandsche Kerk) yang jika dilihat dari atas memiliki bentuk seperti salib, sehingga disebut juga *Kruiskerk* direnovasi pada tahun 1732 atau 1733

karena gereja mendapat tambahan sebuah orgel yang ternya ta terlalu besar untuk gereja yang lama. Gereja baru ini kemu dian dinamai De Grote Hollandse Kerk atau De Nieuwe Hol



Gambar 9.18 Gereja Baru Tahun 1744
Sumber: AMH-7029-KB
atlasofmutualheritage.nl

Gambar 9.19 Gereja Lama Tahun 1682
Sumber: atlasofmutualheritage.nl

Dalam gambar terlihat bangunan gereja lama dan halamannya di mana sedang berlangsung sebuah upacara pernikahan, atau mungkin juga keramaian setelah selesai ke bak t an gereja. Di situ terlihat orang-orang Eropa, orang Mardi jker dan sejumlah lain yang digambarkan berkulit gelap. Orang Eropa digambarkan memakai pakaian rapi khas saat itu, yang wanita mengenakan gaun dengan penutup kepala, sementara yang pria mengenakan dua jenis pakaian yaitu pakaian pen duduk sipil dan pakaian pembesar yang penuh dengan hiasan serta topi yang dihiasi bulu dan membawa

atasan put h, celana bergaris, bertopi, dan bertelanjang kaki. Yang digambarkan berkulit gelap, memper t mbangkan tata cara pengaturan VOC saat itu, kemungkinan adalah budak yang berada dalam kota, atau mungkin juga Mardijker. Jemaah

gereja ini kemungkinan adalah jemaah Kristen *Calvinis*
ingat baru pada masa Gubernur Jenderal van Imhof (tahun 1743 – 1750) Kristen aliran *Lutheran* diijinkan keberadaannya di Batavia.

Gereja Belanda baru, yang terlihat pada Gambar 9.18, menjadi kebanggaan kota karena kemegahannya. Berbeda dengan gereja lama, gereja ini memiliki kubah besar yang menjadikannya sebagai *landmark* Kota Batavia. Pada saat itu sepertnya langit Batavia belum diliput kabut seperti sekarang, sehingga dapat memandang jauh ke segala arah. Bahkan, kubah gereja baru ini konon bisa terlihat dari jarak dua mil lepas pantai Batavia seperti yang ditulis oleh Edward Gibbon yang berkebangsaan Inggris, dalam bukunya Voyage to The East Indies. James Cook, yang mampir ke Batavia untuk perbaikan kapalnya Endeavor dan mengisi kembali perbekalan pada sekitar tanggal 11 Oktober tahun 1770 juga menyebut-nyebut tentang kubah gereja ini dan menulis: "*you anchor with a view on the great Dome of the church...*".

Gambar 9.20 Tahun 1935
Sumber: cagarbudaya.kemdikbud.go.id

Pada tahun 1808, ge

karena gempa yang hebat. Ada yang menulis bahwa bangunan gereja yang tersi

tka Deandels memerintahkan penghancuran kastil dan tembok Kota Batavia. Pada tahun 1912, di tapak

bekas gereja ini kemudian didirikan bangunan bergaya *naissance* milik perusahaan raksasa Belanda Geo Wehry & Co. Seper t nya bangunan baru ini difungsikan sebagai gu dang dari Geo Wehry & Co. Perusahaan ini adalah impor t r rempah dari Nusantara, terutama dari Sumatra Barat. Sesu dah perang dunia ke dua, Geo Wehry & Co berkongsi bersa ma dengan raksasa lainnya, yaitu Borsumij (Borneo Sumatra Maatchappij) dalam kesepakatan impor kelapa dari Borneo dan kopra dari Sumatra. Bersama-sama, Borsumij Wehry resmi tercatat di *Amsterdam Stock Exchange* sampai tahun 1980.

Pada tahun 1936, bangunan ini dibeli oleh Koninklijk Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen (sebuah lembaga kebudayaan) untuk kemudian diserahkan kepada S t ch t ng Oud Batavia (Yayasan Batavia Lama) pada tahun berikutnya untuk dijadikan museum dengan nama De Oude Bataviasche Museum (Museum Batavia Lama). Ada tu lisan yang mengatakan bahwa di sekitar tahun 1938 gempa menghantam bangunan ini, sehingga bangunan dibongkar

Sesudah berkali-kali bergan t rupa, fungsi dan nama, akhirnya setelah kemerdekaan, nama ini berubah menja di Museum Djakarta Lama, dan baru pada tanggal 3 Agus tus 1975 diresmikan menjadi Museum Wayang. Pada tahun 2003, Museum Wayang diperluas karena mendapatkan hi bah tanah dan bangunan *ex*
ha terkenal Probosutejo. Seper t itu rupa Museum Wayang

Prasast di Dalam Museum Wayang

Pada masa VOC, pemakaman untuk golongan Eropa masih dilaksanakan di area gereja dalam tembok. Sesudah 1 Januari tahun 1799, area pemakaman umum dipindahkan ke Kerkhofaan di Kebon Jahe – Tanah Abang mengikut peraturan

tembok hanya orang-orang tertentu saja. Namun pada tahun 1808, tidak ada lagi yang boleh dimakamkan dalam area gereja, sehingga nisan-nisan yang ada dikirim ke kebon Jahe. Karena itu, selain berisikan koleksi wayang Nusantara dan beberapa negara sahabat, bangunan Museum Wayang menyimpan koleksi batu nisan. Di antaranya adalah batu nisan dari Baron Gustaf van Imhof. Di dalam museum juga terdapat prasast yang disebutkan menandai bekas letak makam Coen di situ. Candrian Attahiyat, arkeolog senior yang telah lama menda lami kawasan Kota Tua Jakarta, pernah mengatakan bahwa ketika dilakukan penggalian untuk menyelamatkan sisa jasad

sekitar tahun 1930-an, sisa-sisa jasad Coen tidak ditemukan. Namun, di bekas nisan Coen dibuatkan suatu prasast peringatan untuk mengenang Coen yang disebut sebagai pendiri Kota Batavia, serta 18 Gubernur Jenderal lainnya dan puluhan pegawai kompeni beserta istri dan keluarga.

Kematian Jan Pietesrzoon Coen

Gambar 9.21 Prasasti di Bekas Makam Coen
Sumber: Collectie Tropenmuseum TMnr 60033059

Nama paling terkenal dalam sejarah VOC di Batavia adalah Jan Pieterszoon Coen. Ia dipuja sekaligus dibenci banyak orang untuk alasan yang beragam. Keberhasilannya mem

dengan kekejaman dalam cara-cara yang dipakainya. Ia religius tetapi selalu berhasil mendapatkan justifikasi dari segala cara-cara biadab yang dipakainya. Pertama kali sampai ke Nusantara, ia hanya seorang *senior merchant* VOC, tak lama kemudian karirnya melesat dan berhasil menjadi Gubernur Jenderal kedua dengan dua kali masa jabatan. Setelah kematiannya diceritakan bahwa jenazah Coen dimakamkan di De Oude Hollandsche Kerk.

Ada beberapa versi terkait kematan Coen. Versi pertama adalah versi resmi kalangan sejarawan Belanda, bahwa ia meninggal karena penyakit kolera. Kematan ini terjadi pada bulan September 1629 saat serangan prajurit Mataram ke Batavia. Versi berikutnya adalah versi yang mengatakan bahwa Coen mat oleh agen-agen telik sandi Mataram yang telah menyusup masuk jauh sebelum penyerangan dilakukan. Kelompok atau operasi ini mempunyai sandi *Dom Semurup ing Banyu* (Jarum yang Tersamar Dalam Air). Agen pentng dalam operasi ini adalah Nyi Utari Sandi Jayaningsih dan Mahmudin (nama sandi: *Wong Agung Aceh*). Diceritakan bahwa Utari berhasil membunuh istri Coen dengan racun dan memenggal kepala Coen menggunakan golok Mahmudin. Utari meninggal dalam operasi intelijen ini tetapi kepala Coen berhasil sampai di Imogiri, Jogja. Di sana kepalanya ditanam di anak tangga ke-716. Sampai sekarang, masyarakat masih menginjak-injak anak tangga tersebut sambil mengucapkan makian.

4. Raad van Justte

Gedung megah ini dibangun ketka VOC sudah dibubarkan tetapi pembentukan instusinya sendiri sudah dimulai sejak Kota Batavia lahir. Saat masih berada di kastl, badan ini bernama Ordinaris luijden van den Gerechte in't fort ofe Casteel (Petugas peradilan di benteng). Pelaut tersohor Abel Tasman pernah menjabat di *Hoofd Ingenier* dan diresmikan oleh Gubernur Jenderal Pieter Miyer pada tanggal 12 Januari 1870. Bangunan ini kemudian menjadi tempat kedudukan Raad van Justte.

Gambar 9.22 Gedung Raad van Justitie
Sumber: Collectie Tropenmuseum TMnr 60016063

Raad van Justitie adalah lembaga peradilan tertinggi di wilayah kekuasaan VOC. Badan ini didirikan pada tahun 1620 dengan nama Ordinaris luijden van den Gerechte in't fort ofe Casteel (Petugas peradilan biasa di benteng). Dalam resolusi Pemerintah Agung tanggal 10 September 1626 namanya berubah menjadi Ordinaris Raad van Justitie binnen het Casteel Batavia (Dewan Peradilan Biasa dalam Benteng Batavia). Dalam dewan tersebut, penyandang gelar *ad* bertindak sebagai jaksa.

Raad van Justitie menangani perkara-perkara yang melibatkan VOC atau pegawai-pegawainya dan menjadi instansi naik banding bagi perkara perdata yang telah disidangkan dalam *College van Schepenen* (pengadilan bagi golongan swasta), dan di kemudian hari bagi perkara yang telah ditangani oleh pengadilan di luar Batavia. Raad van Justitie juga harus memutuskan perkara yang tidak

sempat ditangani oleh pengadilan lainnya, dan merevisi keputusan dalam perkara perdata yang telah disidangkannya sendiri. Revisi (ajun-penasihat), yang set
ap kali ditunjuk untuk menangani kasus tertentu. Jumlah perkara yang harus disidangkan makin lama makin besar. Oleh karena itu,

sarissen uit den Raad van Justte voor kleine zaken (Komisaris De wan Peradilan untuk Perkara kecil).

Pada awalnya, anggota Raad van Justte diangkat oleh Pe merintah Agung tetapi pada tahun 1697 diangkat dan diberhent kan langsung oleh Heeren XVII. Mulai tahun 1798 Raad van Justte *Hoge Raad* (Dewan/Mahkamah Agung), namun pada tanggal 15 Agustus 1809 Daendels membubarkan *Hoge Raad* itu dan menggantkannya dengan Hoge Raad van Justte van Hol landsch Indië. Melengkapi lembaga baru ini disusun instruksi se banyak 47 pasal untuk mengatasi cacat yang melekat pada sistem peradilan yang lama, seperti pemberian jabatan atau tempat kerja

Sesudah Batavia baru selesai dibangun di sebelah selatan Kota Batavia Lama, Hoge Raad van Justte van Hollandsch Indië atau De wan Pengadilan yang ada di gedung *Stadhuis* dipindahkan ke Wa terlooplein (Lapangan Banteng) pada 1829. Pada tahun 1848, di-pindahkan lagi ke gedung yang kini adalah bekas Gedung Mahkamah Agung. Setelah pembangunan gedung baru selesai dan diresmikan pada tahun 1870, Raad van Justte dipindahkan ke Gedung Paleis van Justte yang kini menjadi Museum Seni Rupa dan Keramik.

Pada tahun 1944, bangunan Museum Seni Rupa dan Kera

digunakan oleh tentara KNIL, dan selanjutnya oleh TNI. Namun, pada tanggal 10 Januari 1972 gedung ini menjadi bangunan berse jarah serta cagar budaya yang dilindungi. Pada periode 1973-1976, bangunan tersebut digunakan untuk Kantor Walikota Jakarta Barat dan baru pada tahun 1976 bangunan tua ini diresmikan sebagai Balai Seni Rupa Jakarta. Selanjutnya, pada tahun 1990 bangunan ini menja di Museum Seni Rupa dan Keramik.

Doeloe

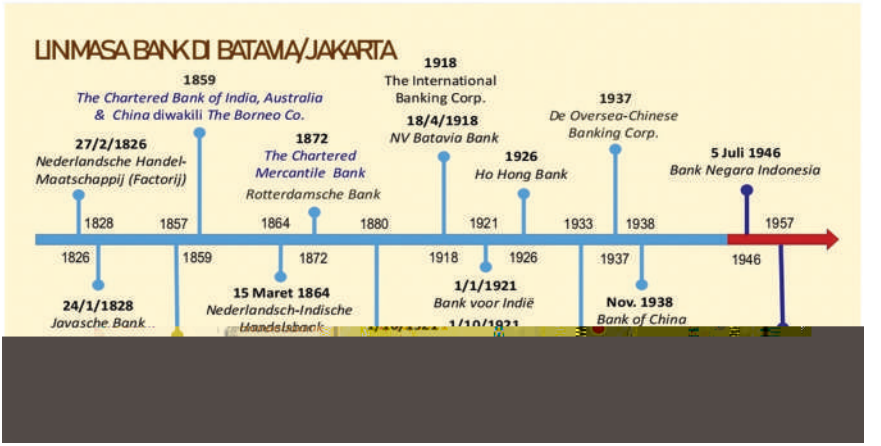
Cultuurstelsel mulai diberlakukan pada tahun 1830 dengan maksud untuk menjadikan tanah jajahan Hindia menguntungkan dengan cara mengekspor tanaman pertanian tropis. Pemerintah kala itu ber t ndak sebagai pengusaha, seper t halnya dalam periode VOC. Keuntungan dari penjualan produk, saldo keuntungan, seba gian besar masuk dalam kas Negeri Belanda. *Cultuurstelsel* buat Hindia-Belanda khususnya Jawa menjadi bagian dari kapitalis-

Geldeconomie (ekonomi uang) itu merasuk sampai ke t ngkat pedesaan. Perkembangan ini mendorong kemakmuran dan pertumbuhan penduduk. Pada tahun 1850-an dan 1860-an, pemerintah secara bertahap mulai menarik diri dan berbagai budi daya tanaman diberhen t kan. Salah satu alasannya, karena kurang-nya pengetahuan spesialisasi di kalangan pegawai pemerintahan, sedangkan pegawai di perusahaan swasta memiliki pengetahuan tersebut. Terlebih lagi para pendukung *vrije arbeid* (kerja bebas) mendapatkan kemenangan ke t ka seorang pemuka di jajaran me-reka, mantan produsen gula yaitu I.D. Fransen van de Pu t e, menja di Minister van Koloniën (Menteri Urusan Tanah Jajahan), periode 1863-1866 dan 1872-1874. Dia berpendapat bahwa orang-orang

blijmoedig (dengan senang hat) akan membantu peningkatan kemakmuran Hindia-Belanda dan Negeri Belanda apabila Belanda memerintah secara *rechtvaardig* (adil). Itu artnya menghilangkan kendala yang menyulitkan pekerjaan (*gedwongen arbeid* kerja paksa) dan merangsang perkembangan intelektual, khususnya melalui pendidikan. Sikap lugas dan bertanggung jawab itu sudah

Pemerintahan kolonial Belanda di Batavia berdasarkan periodisasi pemerintahan di atas, dapat dibagi dua periode kekuasaan, yaitu: i) Masa masuknya VOC ke wilayah Nusantara Indonesia, berdirinya Batavia (1619) hingga bubarnya VOC (1800) dengan pola pemerintahan tdak langsung; dan ii) Masa Hindia Belanda (Nederland-Indie) sejak bubarnya VOC sampai pendudukan balatentara Jepang tahun 1942 dengan pola pemerintahan langsung.

Pada masa pendudukan Jepang, nama Batavia berganti menjadi Jakarta tepatnya pada 8 Desember 1942 bersamaan perayaan Hari Perang Asia Timur Raya. Jakarta menjadi daerah istmewa dengan nama Jakarta Tokubetsu Shi (Lasmijah Hardi, 1987). Agar tdak ada lagi yang menyebut Jakarta sebagai Batavia, seperti sebelum penyerahan kedaulatan masa Nederlandsch Indië Civil Administrate (NICA), maka pada tanggal 30 Desember 1949 atas nama Pemerintah Indonesia, Arnold Mononutu selaku Menteri Penerangan, mengumumkan pergantan nama Batavia menjadi Jakarta. Saat ini, sisa-sisa pergerakan roda ekonomi dan perbankan di Batavia masih terlihat jejaknya dari beberapa gedung-gedung yang masih aktf menjalankan aktvitas perbankan, dan ada juga yang sudah menjadi monumen kosong tanpa kehidupan.



Gambar 9.23 Linimasa Perbankan di Batavia

Gedung Nederlandsche Handel Maatschappij kini Museum Mandiri

Bangunan megah Museum Mandiri di area Taman Stasi un Jakarta Kota dahulunya adalah Gedung Nederlandsche Handel Maatschappij NV (NHM) atau sering disebut *Factorij*. NHM awalnya sebuah perusahaan dagang berdasarkan keputusan Raja Belanda Willem 1 No. 163 tanggal 29 Maret 1824 di 's-Gravenhage. Tujuan pendirian NHM untuk memakmurkan kembali perekonomian Negeri Belanda melalui perdagangan, ekspor-impor dan pertanian di Hindia Belanda dan kawasan Asia lainnya.

NHM membuka kantor cabang pertamanya di Batavia pada tanggal 27 Februari 1826. Setelah beberapa kali pindah gedung kantor barunya di (Taman Stasiun) dirancang oleh ar sitek C. van de Linde dan A.P. Smits. Pembangunan dilakukan oleh kontraktor NV Nedam dengan peletakan fondasi pertama tanggal 3 Oktober 1929. Gedung ini telah ditetapkan sebagai bangunan cagar budaya berdasarkan SK Gubernur DKI Jakarta No. 475/1993 dan kini dimanfaatkan sebagai Museum Mandiri.

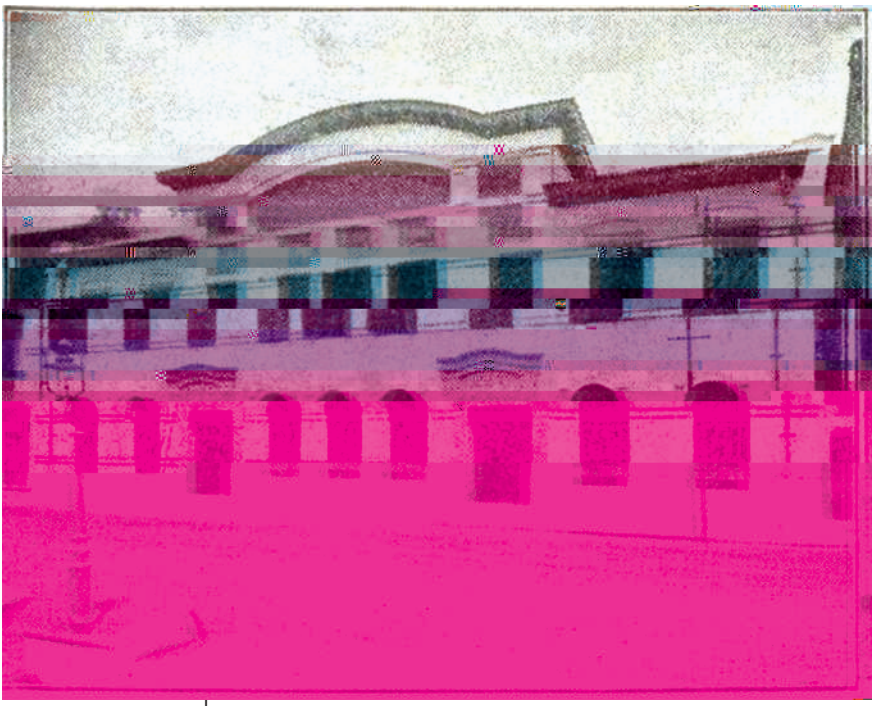
NHM merupakan "*The Living Company*" yang eksis selama 140 tahun (1824-1964). NHM semula perusahaan dagang agen pe merintah yang mendapat hak monopoli pengelolaan hasil tanam paksa (*Cultuurstelsel*) di Pulau Jawa, akhirnya bertransformasi men jadi bank dagang (*algemene bank*) dan terus mengembangkan usa hanya di bidang perkebunan. Saat mengunjungi Museum Mandiri, kita dapat menyaksikan koleksi sejarah peninggalan NHM maupun

De Nederlandsch Indische Escompto Maatschappij didirikan di Batavia tanggal 22 Agustus 1857 dengan Notaris J.J. Mijnssen, oleh frma Tiedeman en van Kerchem yang menjadi pimpinan utama bank sampai dengan tanggal 31 Desember 1901. Bangunan cagar budaya yang berada di Binnen Nieuwpoortstraat ini (sekarang Jalan Pintu Be sar Utara) awal mulanya merupakan Kantor Pusat Nederlandsch-In dische Escompto Maatschappij di Batavia yang tanahnya dibeli pada tahun 1902. Pembangunan gedung kantor bank yang berlantai mar-mer dan ubin ini dilakukan bertahap. Gedung pertama yang mengha dap ke Jalan Pintu Besar Utara terdiri 2 lantai, mulai digunakan pada tahun 1911. Lobi layanan bank saat itu berada di lantai 2.

Pada eksterior gedung ini terdapat hiasan keramik dengan simbol Kerajaan Belanda Kota Semarang, Batavia, Surabaya, dan Amsterdam di mana cabang Escomptobank berada pada masa itu. Berdasarkan penemuan oleh Huib Akihary pada simbol/logo yang Escomptobank Semarang Jalan Kepodang ter dapat tanda *(signature)* “PM INV” yang menandakan karya Pieter Adriaan Jacobus "Piet" Moojen, maka gedung Escomptobank ini disimpukan dirancang juga oleh P.A.J. Moojen (lahir di Belanda,

Kloetnge pada tanggal 26 Juni 1879 dan meninggal di Ede pada tanggal 1 April 1955).

Keunikan gedung Escomptobank ini pada bagian atas dinding luarnya terdapat ornamen lambang-lambang Kota Hindia Belanda seperti Surabaya, Batavia dan Semarang juga terdapat lambang Kerajaan Belanda dan Kota Amsterdam. Di dalam gedung
tobank ini terdapat tangga yang indah dan koleksi patung Hermes (Dewa Perniagaan).



Gambar 9.24 Gedung Nederlandsch Indische Escompto Maatschappij
di Binnen Nieuwpoortstraat sekarang Jalan Pintu Besar Utara No.7
Sumber : Het nieuws van den dag voor Ned-Indie 20-9-191

Setelah Escomptobank pindah menempati gedung barunya tahun 1923 yang berada di pojok Jalan Pintu Besar Utara dan Jalan

Bank, gedung lamanya ditempat oleh de Handelsvereeniging te Batavia sejak 1 Juli 1925. Gedung kedua Escomptobank yang berada di pojok Jalan Pintu Besar Utara No.5, dirancang oleh arsitek L.M. van den Berg dan W.H. Pichel, sebagai pemenang kompetisi saat itu yang diikut oleh 19 biro arsitek dengan dewan juri yang dipimpin oleh Henri Maclaine Pont. Gedung ini dibangun tahun 1921 dan diresmikan penggunaannya pada tanggal 3 September 1923.

Secara arsitektural, gedung Escomptobank yang memiliki luas tanah 3.010 m^2 dan luas lantai seluruhnya 6.729 m^2 terlihat keindahannya dan bisa dinikmat meski sekarang tdak digunakan lagi sebagai kantor operasional bank. Sebagaimana juga kebanyakan gedung yang dibangun pada masa tersebut, umumnya sangat memperhatkan masalah kondisi iklim setempat, karena Kota Batavia dulu juga sudah panas dan bagaimana bisa memanfaatkan hembusan angin laut, mengingat dulunya lokasi ini termasuk daerah pesisir pantai. Oleh karenanya ruangan di dalam bangunan ini berukuran cukup tnggi dan memiliki banyak lubang bukaan untuk *cross* ventlasi. Konstruksi utamanya semua beton bertulang dan kolom praktis serta menggunakan atap genteng tanah liat produksi Tan Liok Tiauw – Batavia dan Tjian tng Plered S.S. Wall. Perlindungan pintu dan jendela dari terik matahari dan hujan dilakukan dengan membuat lubang ceruk di mana pintu atau jendela dipasang lebih ke dalam serta diberi sedikit kanopi dari pelat beton tpis yang sekaligus sebagai pemanis arsitektur gedung ini.

Pada tanggal 30 Juni 1949, nama Nederlandsch-Indische Escompto Maatschappij diubah menjadi Escomptobank NV dan sejalan dengan

dan kepemilikan gedung ini pun berubah menjadi Bank Dagang Negara (BDN) mulai tanggal 11 April 1960. Gedung ini masih digunakan sebagai kantor pusat dan cabang BDN Jakarta-Kota sampai dengan tahun 1969, sebelum pindah ke gedung baru di Jalan M.H. Thamrin.

Gambar 9.25 Gedung Kantor BDN Jakarta-Kota (*ex*-Escomptobank) di Pertigaan Jl. Pintu Besar Utara No.5 dan Jl. Bank, 1970-an
Sumber: foto Laporan Tahunan BDN

Nederlandsch-Indische Handelsbank sekarang Kantor Wilayah dan

Nederlandsch-Indische Handelsbank (NIHB) didirikan di Amsterdam pada tanggal 14 Juni 1863, atas inisiatf dari Algemeene Maatschappij voor Handel en Nijverheid.

Sebuah cabang pertama dan Kantor Wilayah untuk Hindia Belanda dibuka di Batavia pada tanggal 15 Maret 1864, di mana mantan sekretaris Factorij Batavia atau Nederlandsche Handel Maatschappij, N.P. van den Berg diangkat sebagai Kepala Agen untuk NIHB. Dia tetap dalam kapasitas ini hingga diangkat sebagai Presiden Javaasche Bank pada tahun 1873. Tak lama setelah kembali ke Belanda, ia menjadi Presiden Bank Sentral Belanda pada tahun 1891.

Selama beberapa dekade, NIHB dioperasikan sebagai Bank Planters *(Cultuurbank)*. Dalam tahun pertama setelah berdirinya di Jawa, telah membangun hubungan dengan 28 perkebunan, terutama pengembangan dan pengolahan gula, selain itu juga beras, tembakau, teh, kopi dan nila. Oleh karena lokasi perkebunan tersebut sebagian besar berada di sisi Timur dari Pulau Jawa, dua kantor cabang berikutnya dibuka di Surabaya dan Semarang pada tahun 1865. Kantor

cabang Semarang ternyata tdak layak dan ditutup pada tahun beri kutnya. Namun tahun 1875, cabang baru dibuka kembali di Semarang dan sampai pergan tan abad, NIHB mempunyai tga cabang ini.

Pada akhir tahun 1920 Nederlandsch-Indische Handelsbank mengakuisisi lahan di Sta tonsplein - Binnen Nieuwpoortstraat - Magazijnsweg untuk NLG 250.000, untuk membangun kantor pusat baru di lokasi ini. Desain bangunan untuk kantor pusat yang baru ini dibuat oleh arsitek J.F.L. Blankenberg dan C.P. Wolf Schoemaker. Pembangunan tertunda karena terjadi krisis ekonomi pada tahun 1935, kemudian J.F.L. Blankenberg digan tkan oleh Prof. Ir. R.L.A. Schoemaker. Pada tahun 1938, mereka memulai dengan konstruksi bangunan dan akhirnya diresmikan pada tanggal 25 Mei 1940.

Setelah kapitulasi Jepang pada bulan Agustus 1945, sebagian besar cabang telah dibuka kembali, tetapi beberapa cabang tdak dapat dibuka kembali karena dikuasai oleh para pejuang Republik Indonesia. Kantor pusat NIHB dibuka kembali pada tanggal 14 Maret 1946 dan cabang di Jakarta pada tanggal 1 Januari 1951. Kemudian pada 14 Juni 1950, nama lama dari Nederlandsch Indische Handels bank telah berubah menjadi Na tonale Handelsbank (NHB).

Pada bulan Maret 1957, Pemerintah Indonesia mengumumkan keadaan perang atas isu Papua Nugini. Kontrol atas perusahaan-perusa haan Belanda di Indonesia harus diserahkan kepada Pemerintah Indo nesia pada bulan Desember 1957. Bank-bank Belanda ditempatkan di bawah kendali militer diawasi oleh Bank Indonesia. Akhirnya, pada April 1958, kontrol atas bank diserahkan kepada pemerintah dan Badan Peng-awas Khusus (Centraal Toezichthoudend lichaam) yang telah dibuat.

Seluruh operasional NHB akhirnya harus diserahkan kepa da Badan Pengawas Khusus (CTL) pada tanggal 20 April 1959. Dari tanggal tersebut, NHB tdak lagi mengendalikan kantornya di

donesia. Pada saat itu total neraca keuangan NHB berjumlah Rp 548 juta. Melalui Keputusan Pemerintah tanggal 10 Agustus 1959, seluruh cabang lokal dari NHB di Indonesia secara resmi dinasionalisasi. Pada tanggal 9 September 1959, bank yang dimiliki pemerintah, yaitu Bank Umum Negara (BUNEG) didirikan untuk melanjutkan cabang-cabang yang dinasionalisasi dari NHB, prosesnya selesai sampai tanggal 16 September 1959. Nama BUNEG diubah menjadi Bank Negara Indonesia Unit IV pada tanggal 17 Agustus 1965, dan setelah itu menjadi Bank Bumi Daya (BBD) pada tanggal 31 Desember 1968. Selanjutnya pada tanggal 31 Juli 1999 PT Bank Bumi Daya (Persero), PT Bank Dagang Negara (Persero), PT Bank Ekspor Impor Indonesia dan PT Bank Pembangunan Indonesia bergabung untuk membentuk PT Bank Mandiri (Persero).

Dari kejauhan sosok gedung dengan bentuk kubahnya yang menutupi seluruh ruang sudut depan di lantai tiga, terlihat megah di pojok Jalan Kali Besar Barat No. 1-2, Kelurahan Roa Malaka, Tambora, Jakarta Barat. Bangunan warisan zaman kolonial Hindia Belanda ini, memiliki citra arsitektur klasik yang mengawali gaya modern dengan ragam ornamen hias. Peletakan batu pertama gedung ini pada tanggal 27 Februari 1921 dilakukan oleh anak perempuan dari pimpinan cabang Chartered Bank of India, Australia & China di Batavia yang bernama Joyce Murray Stewart. Prasasti peletakan batu pertama ini masih terpajang di tangga dari lantai dasar menuju lantai tengah gedung. Gedung tiga lantai seluas 6.380 m^2 di atas lahan seluas 2.279 m^2 dirancang oleh arsitek EHGH Cuypers (1859-1927), saat era perdagangan pemerintah Hindia-Belanda sedang berjaya dan pembangunan gedung di Kota Batavia bagian utara cukup gencar dilakukan.

Gambar 9.26 Iklan Tender (Pengadaan)
Iklan tender pembangunan gedung kantor Chartered Bank of India Australia & China di Jl. Malaka dan Roa Malaka, Kali Besar Barat, Batavia, oleh Kantor Arsitek Hulswit & Fermont, Weltevreden pada tanggal 15 Juli 1920 pukul 12.00. Penjelasan pekerjaan *(aanwijzing)* akan dilaksanakan tanggal 10 Juli 1920 di lokasi pekerjaan. Gambar spesifikasi dan peralatan tersedia di Kantor Arsitek Hulswit & Fermont dengan biaya 30 Gulden per set
Sumber: De Preanger-bode, 19 Juni 1920

Gedung yang berlokasi tdak jauh dari gedung balai kota lama ini menggunakan konstruksi beton dan dinding bata. Bahan lantai gedung ini menggunakan mozaik pada daerah yang dianggap pen-tng dan lantai ubin untuk ruangan umum lainnya. Kayu yang dipakai untuk kusen pintu jendela dan railing tangga adalah kayu pilihan ter baik yang waktu itu sangat mudah didapatkan. Pada awal mulanya bangunan cagar budaya (Golongan A) ini digunakan bank asing mi lik Inggris sebagai kantor cabang Chartered Bank of India, Australia & China di Batavia yang dinasionalisi oleh pemerintah berdasarkan Ketetapan Presiden No. 6 tahun 1964.

Sejak tanggal 2 Maret 1965, pengelolaan gedung diserahkan oleh pemerintah kepada BUNEG yang kemudian menjadi Bank Bumi Daya (BBD) pada bulan Desember 1968. Kini bangunan cagar budaya ini merupakan salah satu aset Bank Mandiri di kawasan Oud-Bata via. Deretan bangunan cagar budaya di sepanjang Jalan Kali Besar Barat (lingkungan Cagar Budaya Golongan II) perlu terus dilestari kan, lebih dipercan tk dan diop tmalkan pemanfaatannya karena

keindahannya sangat menunjang destinasi wisata di kawasan cagar budaya Kota Tua Jakarta.

De Unie Bank voor Nederland en Kolonien mulai membuka cabang baru di Batavia pada tanggal 1 Oktober 1921. Gedung kantornya berlokasi di sudut jalan kawasan Taman Balai Kota atau sekarang di pertigaan Jalan Pintu Besar Utara dan Jalan Kali Besar Timur IV (Dharma Niaga). Bangunan yang berasitektur sederhana ini dirancang oleh Arsitek N.I. Kantor Cleves dan van Beek, semen tara pelaksanaan pembangunannya dilakukan oleh Tuan Vromans dan Hermans. De Unie Bank berbagi kantor dengan pihak lainnya. Lantai dasar digunakan sebagai kantor manajemen dan layanan bisnis umum perbankan, serta terdapat sebuah khasanah sebagai tempat penyimpanan yang aman. Di lantai pertama gedung De Unie Bank juga digunakan sebagai kantor Notaris Thomas dan tempat Pengacara Mrs. Bogaardt, Smits & Nephew, sedangkan lantai dua semuanya dimanfaatkan oleh administrasi De Unie Bank. Sejarah De Unie Bank voor Nederland en Kolonien didirikan pada tanggal 18 April 1914 berkantor pusat di Amsterdam, Keizersgracht 521. De Unie Bank pada awalnya mengalami perkembangan bisnis yang sangat pesat dengan membuka berbagai kantor cabang di Rotterdam, Den Haag, Tilburg, Leeuwarden, Oosterwijk, dan Lochem Borcul serta cabang-cabang luar negeri di Batavia, Surabaya, Medan, Semarang, Bandung dan Weltevreden (Batavia). Setelah mengalami krisis mulai tahun 1921, akhirnya pada tanggal 30 Oktober 1925, De Unie Bank dilikuidasi.

Kantor Cabang The Hongkong and Shanghai Bank

Hongkong and Shanghai Banking Corporat on (HSBC) adalah sebuah bank yang awal mulanya berpusat di Hongkong didirikan ta hun 1865 oleh Thomas Sutherland, orang Skotlandia, untuk mem biayai perdagangan di Timur Jauh. HSBC membuka kantor cabang pertama di Batavia pada tahun 1884 untuk melayani perdagangan gula yang pada masa itu sangat pen t ng di kawasan Hindia Belanda dan kemudian operasinya diperluas ke Surabaya pada tahun 1896. Kemudian, pada tahun 1894, HSBC meningkatkan keagenannya di Semarang yang telah beroperasi sejak tahun 1878 menjadi kantor cabang. Gedung kantor baru HSBC berlantai-3 di Batavia selesai diba ngun pada tahun 1911, sekarang di Jalan Kali Besar Barat No. 14-15, Kelurahan Roa Malaka. Luas lahan bangunannya lebih kurang 1.000 ^{2} (lebar +/- 19 M, panjang +/- 53 M) dirancang oleh biro arsitek NV Architecten-Ingenieurs bureau Hulswit en Fermont te Waltevreden en Ed Cuypers te Amsterdam. Selama masa-masa yang penuh tan tangan di pasar Indonesia, HSBC terpaksa menutup kegiatannya se lama Perang Dunia Kedua, dan pertengahan tahun 1960-an. Setelah berusaha membuka kembali kegiatan usahanya di Indonesia setelah Perang Dunia Kedua dan begitu pula setelah penutupan usahanya pada pertengahan tahun 1960-an, HSBC mendapat ijin perbankan baru pada tahun 1968. Sejak itu, HSBC menjadi semakin kuat dan mempertahankan posisinya sebagai salah satu bank asing terbesar yang beroperasi di Indonesia. Bangunan cagar budaya *ex*-HSBC ini sekarang dimanfaatkan sebagai Kantor Pelayanan Pajak (KPP) Prata ma Jakarta Tambora.

DAFTAR PUSTAKA

1837.

yage of Magellan to the death of Cook. New York: Harper & Brothers.

1890. · Volume 37

1922. *Oud Batavia, Eerste Deel*. Batavia: G Kollf & Co.

1922. *Oud Batavia, Tweede Deel*. Batavia: G Kollf & Co.

1923. . Batavia: G Kollf & Co.

Alfe t y, Febrian; et al. 2018. *Growth Strategy di Provinsi DKI Jakarta* Laporan Hasil Peneli t an DKEM dan KPw Provinsi DKI Jakarta.

Algemeen handelsblaad 11-12-1924. Delpher.ni

Algemeen Handelsblad van Zaterdag, 19 Februari 1929. Delpher.nl

Anindita, Kanina. 2010.
garan Museum Bahari

Anugrah, Donni Fadjar; et al. (2015).

Inklusif Untuk Mendukung Kebijakan Reformasi Struktural Laporan Hasil Peneli t an DKEM dan KPw Provinsi Jawa Barat.

Anwar, Rosihan. 2010. Sutan Sjahrir, Demokrat Seja t , Pejuang Ke manusiaan, 1909-1966, Jakarta: Penerbit Buku Kompas.

Badan Pusat Statstk. 2004. *Neraca Satelit Pariwisita Daerah DKI Jakarta*

Bangunan Galangan Kapal VOC, http://cagarbudaya.kemdikbud.go.id/

BAPPENAS. 2009. *Peran Sektor Informal Sebagai Katup Pengaman Masalah Ketenagakerjaan.* Kajian Evaluasi Pembangunan Sektoral. Kedeputan Evaluasi Kinerja Pembangunan

Batavian Newspaper. 23-11-1935. Delpher.nl

Blusse and Dening. 2018. *The Chinese Annals of Batavia, the Kai Ba Lidai Shiji and Other Stories.* Leiden: Brill.

Blusse, Leonard. 1979. *Chinese Trade to Batavia During the Days of the VOC.*

Bruijn, Iris. 2009. *Ships' Surgeons of the Dutch East India Company* Leiden: Leiden University Press

Campbell, Gwyn (2016), *Early Exchange between Africa and the Wider Indian Ocean World.* Berlin: Springer

Cortesao, Armando. 1944. *The Suma oriental of Tomé Pires: an*

De Locomotief. 22 Juli 1939. Delpher.nl

De Villiers, J.C. 2006. *The Dutch East India Company, scurvy and the victualling* station *at the Cape*. South African Medical Journal Vol. 96, No. 2.

Earhart and Putnam. 1987. *Last Flight*. New York: Crown Trade Pa

Geerken, Horst H. 2021. *The Gold of the Bandas: The History of the Nutmeg*. Norderstedt: Books on Demand

Gumilar, Agung. 2021.
In Number of Ancient Metal Currencies in Indonesia From

dan Pendidikan Vol. 2 No. 1

Hakim. 2017.
ta https://www.researchgate.net/publication/329884947_Profil_Potensi_Sektor_Pariwisata_di_Provinsi_DKI_Jakarta

Hausmann, Ricardo.; et al. 2005. . John F. Kennedy School of Government, Harvard University, Cambridge, Massachusetts.

Het Niews van den Dag voor Ned.-Indie. 30 November 1939. Delpher.nl

Holle, K.F. (1877) *De kaart van Tjiela of Timbanganten*
, TBG XXIV.

Kantor Perwakilan Bank Indonesia Provinsi DKI Jakarta dengan Fakultas Ekonomi dan Manejemen Institut Pertanian Bogor. 2019. *Potensi dan Strategi Peningkatan Daya Saing Sektor MICE Provinsi DKI Jakarta Dalam Rangka Peningkatan Ekspor Jasa*

Leirissa, R.Z (ed). 1995.

Sutra. Jakarta: Departemen Pendidikan dan kebudayaan.

Linschoten, Jan Huygen van. 1595.

. Amstelredam: Cornelius Claesz.

Linschoten, Jan Huygen van. 1596.

vaert. Amstelredam: Cornelius Claesz.

Liu, Yong. 2007. *The Dutch East India Company's Tea Trade with Chi na*: 1757 – 1781. Leiden, London: Brill S

LPEM-FEBUI dan Kementerian Pariwisata. 2018. Laporan Akhir Ka jian Dampak Kegiatan Pariwisata terhadap Perekonomian In

Marcus A. S., Pax Benedanto. 2000. *Kesastraan Melayu Tionghoa dan kebangsaan Indonesia*. Volume 10. Jakarta: Gramedia.

Martan t, dkk. 2020.

Kerja Formal di Indonesia. Populasi Volume 28 Nomor 2 2020 Halaman 32-53.

Niemeijer, Hendrik E. Pengurus Pusat VOC dan lembaga-lembaga pemerintahan kota Batavia (1619-1811) – sebuah pendahulu an. Sejarah Nusantara ANRI

Nieuwe Vorstenlanden. 31 Desember 1926. Delpher.nl

Osborne, Thomas. 1745.

1595 – 1597. London: Thomas Osborne

Parthesius, Robert. (2010). *Dutch Ships in Tropical Waters*. Amster dam: Amsterdam University Press.

Permata, dkk. 2010.
ga Kerja Indonesia. Bule t n Ekonomi Moneter dan Perbankan, Januari 2010.

Piet Bak, Tjoa. (1926). *Sara Specx*. Bandung: Drukkerij Economy

Pusat Dokumentasi Arsitektur. Data Cagar Budaya Gudang dan Tem

Puspitasari, Junaedi, Sudaryono dan Ahimsa Putra. 2012.
ric Urban Kampung: Luar Batang Jakarta Indonesia ISVS e-journal, Vol. 2, no.2.

Rodrik, Dani. 2003. *Growth Strategies*. Working Paper No. 10050. Na t onal Bureau of Economic Research.

Rogan, Mike & Cichello, Paul. 2017. *Can Informal Employment Actu ally Reduce Poverty?* h t ps://www.wiego.org/blog/can-infor mal-employment-actually-reduce-poverty. 1 Mei 2020

Sari, 2016. *Transformasi Pekerja Informal ke Arah Formal: Analisis* . Jurnal Ekonomi Kuan t ta t f Terapan Vol. 9 No. 1 FEBRUARI 2016.

Sariyanto. 2008.
. AMERTA Jurnal Arkeologi.

Se t yan t dan Sadono. 2011. *Dampak Pariwisata Terhadap Peluang Usaha dan Kerja Luar Pertanian di Daerah Pesisir*. ISSN: 1978-4333, Vol. 05, No. 03.

Soegiarto, Kinarto A. 1987.
Puslitbang Oseanologi LIPI. Oseana, Volume XII, Nomor 3: 1-52.

Stenmetz, Jason L.; et al. (Eds). 2022.

Sunier, DR.A.L. J (1923).

https://e-

The news of the day for the Dutch East Indies. 07-12-1924. Delpher.nl

The Placard of Batavia Castle 1602 – 1808. Sejarah Nusantara ANRI.

V, Ball. 1889. . London: Mac

VOC Glossary Indonesia, ANRI – *Atlas of Mutual Heritage*

Warta Museum Tahun XIII No. 13 Tahun 2018.

Winata, Supriyadi Ramdan. 2017. *Strategi Kebijakan pembangunan Daerah (Regional Growth Strategy) yang Progresif, Inklusif, Resilien dan Sustainable di Provinsi DKI Jakarta*. Laporan Hasil Penelitan DKEM dan KPw Provinsi DKI Jakarta. Bank Indone