



Universiteit  
Leiden  
The Netherlands



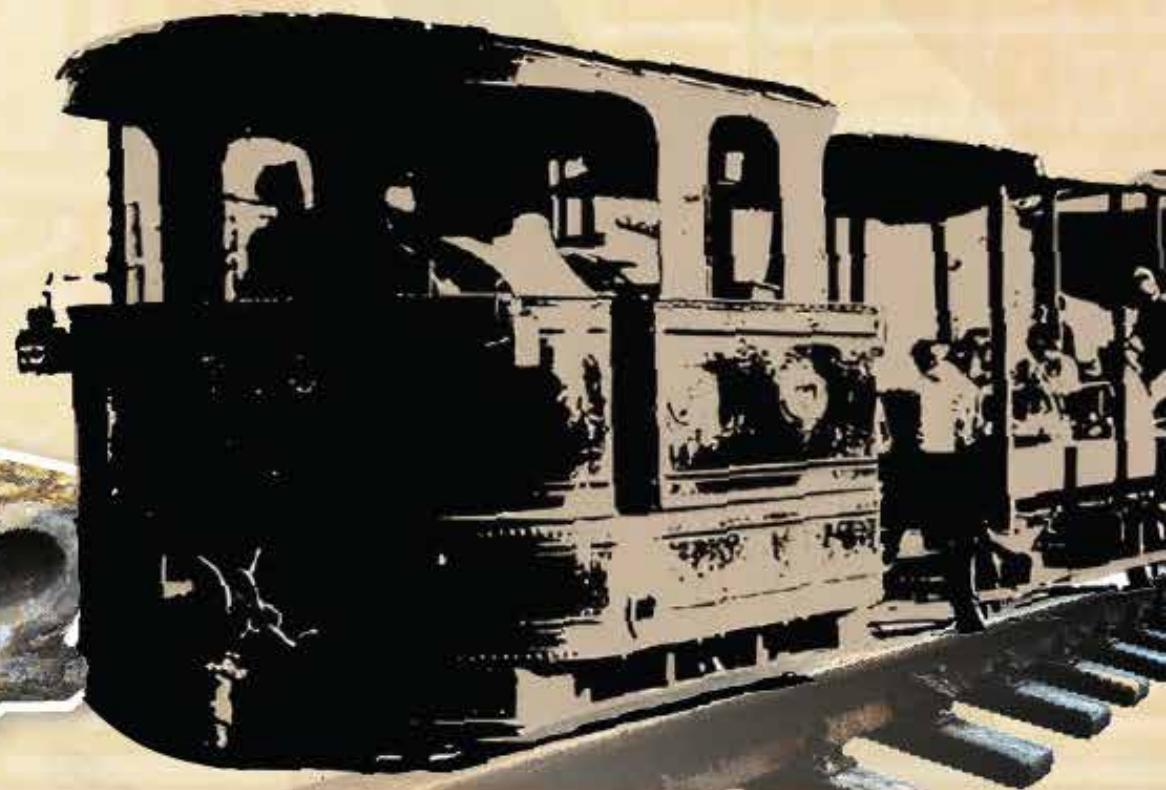
— PAMERAN DAN DISKUSI —

# JAKARTA DARI BAWAH TANAH



Bentara Budaya Jakarta

Jl. Palmerah Sel. No.17, RT.4/RW.2, Gelora,  
Kec. Tanah Abang, Jakarta Pusat, DKI Jakarta





# JAKARTA DARI BAWAH TANAH

## **Penyelia**

Glory Oyong  
Ilham Khoiri

## **Kurator Bentara Budaya**

Efix Mulyadi  
Frans Sartono  
Sindhunata  
Hermanu  
Putu Fajar Arcana  
Hilmi Faiq  
Aloysius Budi Kurniawan

## **Tata Layout**

Dita Ayu Alferina

## **Tim Bentara Budaya**

Paulina Dinartisti  
Ika W Burhan  
A A Gde Rai Sahadewa  
Muhammad Safroni  
Ni Made Purnamasari  
Yunanto Sutvastomo  
Aryani Wahyu  
I Putu Aryastawa  
Jepri Ristiono  
Ni Wayan Idayati  
Annisa Maulida CNR  
Rini Yulia Hastuti  
Juwitta Katriana Lasut  
Agus Purnomo  
Aristianto

**Bentara Budaya**  
Jl. Palmerah Sel. No.17, RT.4/RW.2, Gelora,  
Kec. Tanah Abang, Jakarta Pusat, DKI Jakarta



**Marsis Sutopo**  
*Ketua Umum Perkumpulan  
Ahli Arkeologi Indonesia (IAAI)*

## **“JAKARTA DARI BAWAH TANAH”**

**Ke Jakarta naik kereta Lodaya  
Mampir sebentar di Muara Angke  
Kita berkumpul di Bentara Budaya  
Untuk menyaksikan pameran eMeRTe**

**Dari Pal Merah ke Senayan  
Melihat menhir di Pasemah  
Arftefak-2 yang dipamerkan  
Jakarta dari bawah tanah**

Assalamu’alaikum warahmatullahi wabarakatuh,  
Salam sejahtera bagi kita semua,  
Om Swastyastu,  
Namo Buddhaya,  
Salam Kebajikan  
Rahayu

Yth. Duta Besar Jepang untuk Republik Indonesia, atau yang mewakili. Duta Besar Belanda untuk Republik Indonesia, atau yang mewakili. Duta Besar Perancis untuk Republik Indonesia, atau yang mewakili. Duta Besar Republik Indonesia untuk Jepang, atau yang mewakili. Direktur Jenderal Kebudayaan dan Jajajarannya

- Kepala Badan Organisasi dan Riset Arkeologi, Bahasa dan Sastra
- Plt Kepala Museum dan Cagar Budaya Ditjenbud
- Direktur Utama PT Mass Rapid Transportation (MRT)
- Direktur Kompas Group dan Bentara Budaya Jakarta
- Kepala Dinas Kebudayaan Pemerintah Daerah Jakarta
- Para Ketua Asosiasi Profesi IAI, AAI, MSI, AMI, PAEI
- Para Narasumber Diskusi
- Pengurus dan Anggota Perkumpulan Ahli Arkeologi Indonesia (IAAI), khususnya Pengurus IAAI Komda Jabodetabek
- Undangan, dan para wartawan,  
Panitia yang telah bekerja keras menyiapkan kegiatan ini,

Serta para hadirin yang kami muliakan

Puji syukur kita panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan kesempatan kepada kita hadir dan berkumpul pada malam hari ini di Bentara Budaya Jakarta untuk menyaksikan acara pembukaan Pameran dan Diskusi “Jakarta dari Bawah Tanah.”

Pertama kali, kami ingin mengucapkan terima kasih kepada:

- Bapak Junus Satrio Atmodjo yang pertama kali mengagas Pameran ini
- Bapak Ahmad Mahendra, Direktur Perfilman, Musik, dan Media, Ditjenbud dan juga sebagai Plt Kepala Museum dan Cagar Budaya, yang telah memberikan support dan fasilitasi sehingga gagasan acara ini dapat diwujudkan,
- Bapak Kepala Dinas Kebudayaan Jakarta dan pihak MRT yang telah meminjamkan koleksi data temuan arkeologis di Jalur Mass Rapid Transportation,
- Pihak KITLV yang telah meminjamkan beberapa koleksi foto,
- Pihak Bentara Budaya Jakarta yang telah bekerja sama dan memungkinkan acara ini dapat berlangsung selama beberapa hari ke depan
- Kepala Badan Organisasi dan Riset Arkeologi, Bahasa dan Sastra beserta jajarannya yang telah memfasilitasi ruang selama hampir sebulan untuk analisis data temuan, dan rapat-rapat persiapan,
- Terima kasih juga kami ucapkan kepada Plt kepala MCB yang telah mewakili Direktur Jenderal Kebudayaan untuk hadir pada acara ini.

Para hadirin sekalian, Perkumpulan Ahli Arkeologi Indonesia (IAAI) Pusat dengan 10 Komisariat Daerah yang tersebar di Indonesia. Sebagai organisasi profesi memiliki visi memajukan Kebudayaan khususnya di bidang Arkeologi dengan ketiga misinya, yaitu

- Pengembangan arkeologi Indonesia sebagai ilmu, mengangkat kembali sejarah masa lampau, serta mengaktualisasikan nilai-nilai luhur dan pemanfaatannya untuk ke-

hidupan berbangsa dan bernegara.

-Publikasi arkeologi Indonesia melalui nilai-nilai budaya pada lingkup lokal, nasional, dan internasional.

-Mengkampanyekan pentingnya pelestarian warisan budaya dan nilai-nilai masa lampau sebagai aset sejarah dan budaya bangsa, mengancam segala kegiatan perusakan, penghilangan, dan pencurian Cagar Budaya, serta menumbuhkan apresiasi masyarakat untuk melestarikan Cagar Budaya.

Peranan asosiasi profesi semakin diperhitungkan dari waktu ke waktu. Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah sekarang melibatkan tenaga ahli dari IAAI dan asosiasi profesi lainnya dalam setiap rencana pembangunan, baik di tingkat nasional maupun daerah, provinsi dan kota/kabupaten. Sesuai dengan peraturan yang berlaku, kini Pemerintah Daerah dalam setiap rencana pembangunannya yang dilakukan di kawasan kotatua dan kawasan-kawasan ODCB, melibatkan asosiasi profesi, seperti IAAI untuk melakukan Studi Kelayakan. Demikian pula keterlibatan Tim Ahli Cagar Budaya Tingkat Nasional atau Tingkat Daerah. Beberapa kali yang dilakukan oleh Pusat Konservasi Cagar Budaya Jakarta yang telah bekerja sama dengan IAAI Komda Jabodetabek dalam beberapa pekerjaan kajian dan ekskavasi.

Ekskavasi di Jalur MRT ini jelas menjadi langkah penting sebagai upaya penyelamatan warisan arkeologis yang berharga sebelum pembangunan Stasiun MRT dimulai. Temuan struktur bata yang tersusun rapi dan jaringan pipa terakota, dengan panjang sekitar 420 meter, yang memberikan gambaran jelas tentang pentingnya sistem pengelolaan air bersih pada masa kolonial. Kajian ini tidak hanya bertujuan untuk mengumpulkan data arkeologi yang lebih mendalam mengenai konstruksi dan teknologi yang digunakan pada masa VOC, tetapi juga sebagai upaya penyelamatan dan pelestarian berbagai Objek Diduga Cagar Budaya (ODCB) yang ada di lokasi tersebut.

Penyelamatan struktur bersejarah ini menjadi tonggak

penting dalam menjaga warisan budaya Jakarta, memastikan bahwa generasi mendatang dapat memahami dan menghargai warisan kota ini. Dengan setiap lapisan tanah yang dibuka, ekskavasi ini membawa kita semakin dekat dengan kisah-kisah tersembunyi Jakarta dari bawah tanah, sebuah kota yang pernah menjadi pusat perdagangan global. Penemuan ini menekankan pentingnya upaya pelestarian, agar setiap jejak sejarah terus terjaga di tengah pembangunan modern Jakarta.

Pameran dan Diskusi Jakarta dari Bawah Tanah ini akan dibuka untuk umum, berlangsung selama 5 hari, dari tanggal 25 sampai dengan 29 September 2024 yang mengangkat hasil-hasil ekskavasi selama beberapa tahun dari proyek MRT di Jalur MRT Jakarta, tepatnya di Kawasan Glodok dan Pintu Besar Selatan, berupa temuan arkeologis.

Tujuan dari diselenggarakannya pameran dan diskusi ini adalah membuka cakrawala kesejarahan Kota Jakarta, dan tentunya mendorong kesadaran masyarakat untuk ikut serta menjaga, merawat, serta melestarikan kebudayaan Indonesia.

Semoga setelah menyaksikan pameran dengan berbagai jenis temuan arkeologis yang antara lain berupa jejak trem dari beberapa masa dengan teknologinya, cerucuk, pipa dan saluran air serta pecahan keramik yang berasal dari Jepang, Cina, dan Eropa diperluas lagi dengan beberapa diskusi yang mengangkat topik-topik tentang Sejarah Kota Jakarta, Perkembangan Moda Transportasi serta Temuan Arkeologis, kita semakin mencintai dan menghargai hasil-hasil kebudayaan bangsa yang telah dicapai selama berabad-abad dan pada kenyataannya semakin mengokohkan jatidiri bangsa.

Akhir kata, kami berharap semoga kegiatan Pameran dan Diskusi "Jakarta dari Bawah Tanah" ini

dapat lebih membuka cakrawala berpikir kita secara kritis terhadap upaya pelestarian warisan budaya, khususnya Cagar Budaya.

Kota Tua tempat pelabuhan  
Sisa-sisa jalur perdagangan  
Demikian Sambutan disampaikan  
Mohon maaf jika ada kekurangan

Wassalamualaikum warohmatullaihi wabarakatuh,-  
Jakarta, yang telah tertimbun selama ratusan tahun.

Kebetulan dalam penggalian fase kedua, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melibatkan para arkeolog. Dalam proyek di ruas antara Gajah Mada dan Pintu Besar Selatan, misalnya, ditemukan banyak benda terkait material trem dan stasiun. Trem merupakan kereta yang dijalankan dengan tenaga kuda atau mesin uap/listrik di atas rel khusus di satu kota. Berbagai benda temuan dari dalam tanah itu dapat memproyeksikan gambaran tentang trem sebagai transportasi andalan di Batavia sejak abad ke-19 Masehi.

Benda-benda itu kini dipamerkan dengan Tajuk "Jakarta dari Bawah Tanah" di Bentara Budaya Jakarta, 24-29 September 2024. Pameran ini yang digagas Perkumpulan Ahli Arkeologi Indonesia (IAAI) Komda Jabodetabek itu mengajak publik untuk menyelami kembali sejarah Jakarta sebagai kota metropolitan yang kosmopolit alias terbuka terhadap perubahan. Pergantian kepemimpinan kekuasaan dari satu rezim ke rezim lain telah menjadikan kota ini berevolusi dari zaman kerajaan Hindu, kerajaan Islam, di bawah kolonialisme VOC Belanda, Jepang, baru kemudian dijadikan Ibukota Negara Republik Indonesia.

Salah satu babak evolusi itu adalah ketika VOC berkuasa di wilayah yang saat itu dinamai Batavia dengan transportasi andalan berupa trem. Meng-

utip buku "Jakarta 1869-1962: Moda Darat Favorit Warga Ibu Kota Tempo Dulu," trem dengan ditarik kuda diresmikan di Batavia tahun 1869. Trem kuda ini dioperasikan Bataviasche Tramway Maatschappij (BTM) dengan trayek pertama dari Amsterdamsche Poort sampai ke Meester Cornelis.

Pada perkembangan berikutnya, Nederlandsch Indische Tramway Maatschappij (NITM) lantas membuka jalur trem baru di Batavia dengan trem uap. Pada 1899, dikembangkan trem listrik di Batavia, yang dioperasikan Batavia Elektrische Tram Maatschappij (BETM). Moda transportasi ini bertahan di Jakarta hingga kemudian resmi dihapus oleh Pemerintah Indonesia tahun 1962.

Kembali ke pameran di Bentara Budaya Jakarta, benda-benda temuan selama penggalian MRT di Jakarta itu dapat diproyeksikan sebagai semacam lorong waktu. Mencermati berbagai benda terkait trem, kita bisa menjerawang, bahkan merasakan kembali Jakarta saat masih bernama Batavia di bawah kekuasaan Hindia Belanda dan mengandalkan trem untuk transportasi kota.

Terima kasih kepada Perkumpulan Ahli Arkeologi Indonesia (IAAI) Komda Jabodetabek yang menggagas dan mewujudkan pameran ini. Terima kasih kepada semua lembaga yang memberikan support untuk pergelaran ini, yaitu Museum dan Cagar Budaya (MCB) Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset dan Teknologi (Kemendikbud-Ristek), MRT Jakarta, KITLV-Jakarta, dan Pemerintah Daerah Khusus Jakarta. Penghargaan untuk kurator Bentara Budaya, Wawan Abk, yang memberikan catatan pameran; juga seluruh Tim Bentara Budaya yang mengawal persiapan teknis program ini.

*Jakarta, 24 September 2024*

## **Marsis Sutopo**

*Ketua Umum Perkumpulan  
Ahli Arkeologi Indonesia (IAAI)*



**Ilham Khoiri**

*General Manager Bentara Budaya &  
Communication Management, Corporate  
Communication Kompas Gramedia*

## MENGUAK WAJAH JAKARTA DARI DALAM TANAH

Jakarta punya sejarah panjang sejak zaman kerajaan, Hindia Belanda, sampai kemerdekaan. Perjalanan itu dapat ditelusuri, antara lain dari berbagai benda peninggalan dari masa ke masa. Sebagian peninggalan itu terkubur dalam tanah dan baru dapat dilihat saat penggalian.

Merujuk ke berbagai sumber, saat masa kerajaan, ada sebuah pelabuhan kecil di muara Sungai Ciliwung. Sekitar abad ke-14 Masehi, tempat itu disebut Sunda Kelapa karena menjadi pelabuhan andalan bagi Kerajaan Sunda atau Kerajaan Hindu Pajajaran. Berada di tempat strategis, lambat laun kawasan itu bersentuhan dengan perniagaan global, terutama dari para saudagar dari China dan Eropa.

Tahun 1527, Pangeran Fatahillah dari Cirebon (dengan dukungan Kasultanan Demak) merebut pelabuhan itu dan mengubah namanya menjadi Jayakarta. Kawasan ini kian menggeliat dengan kedatangan semakin banyak pedagang dari Belanda, Portugis, dan Inggris berdatangan untuk berniaga. Mereka bahkan juga mendirikan kantor perwakilan dagang.

Tahun 1619, Jakarta jatuh ke tangan VOC (Vereenigde Oostindische Compagnie) atau Persatuan Perusahaan Hindia Timur di bawah kekuasaan Belanda. Tahun 1621, VOC mendirikan pemerintahan kolonial dengan nama Batavia. Nama ini diambil dari nenek moyang bangsa Belanda, "Batavieren."

Setelah lebih dari 323 tahun, kekuasaan Belanda diambil alih Jepang pada 1942. Dikuasai Dai Nippon, nama Batavia diubah menjadi Djakarta Tokubetsu Shi, yang berarti "Jauhkan Perbedaan". Namun, nama ini tak begitu populer karena kekuasaan Jepang hanya sebentar. Tahun 1945, negeri itu menyerah tanpa syarat kepada Sekutu yang menjatuhkan bom atom di Hiroshima dan Nagasaki. Para pejuang ke-

merdekaan lantas memproklamkan kemerdekaan Republik Indonesia pada 17 Agustus 1945.

Batavia dipilih menjadi ibukota negara Republik Indonesia. Sejak 1949, nama Batavia tak lagi digunakan, melainkan Djakarta. Lantas pada 22 Juni 1956, dikukuhkan nama Jakarta yang merujuk pada sejarah pembebasan kawasan itu oleh Fatahillah, Jayakarta. Perkembangan terbaru tahun 2024, kota ini sekarang memasuki masa transisi menjadi kota bisnis. Pemerintah memutuskan untuk memindahkan Ibukota Negara ke IKN (Ibu Kota Nusantara) di Kalimantan Timur.

Dalam proses panjang perjalanan Jakarta, tertumpuk timbunan sejarah. Tak hanya dalam pengertian maknawiyah, "timbunan" itu juga dalam arti harfiah. Kota ini memang memiliki lapisan sejarah yang selama ini tertimbun di dalam tanah.

Kondisi itu terjadi karena Jakarta, yang berada di pesisir pantai, mengalami proses penurunan tanah selama ratusan tahun. Studi di Universitas Indonesia (UI) tahun 2024 menyebutkan, Jakarta menjadi salah satu kota yang mengalami penurunan tanah paling cepat di dunia, yaitu 2 cm sampai 15 cm per tahun dalam 50 tahun terakhir. Daerah di dekat pantai paling terdampak oleh penurunan tanah, antara lain di Cengkareng, Penjaringan, Pantai Mutiara, Pantai Indah Kapuk, Ancol, Cilincing, dan Cakung. Akibatnya, sebagian peradaban yang dulunya berada di atas tanah secara perlahan menurun, bahkan akhirnya tertimbun oleh peradaban baru.

Sebagian peradaban Jakarta yang tertimbun itu terbongkar ketika Pemerintah DKI Jakarta menggali tanah untuk kepentingan Pembangunan Mass Rapid Transit (MRT) sejak akhir tahun 2013. Penggalian dilanjutkan pada ground breaking MRT fase kedua pada awal 2019. Dalam kedalaman antara 17 meter hingga 36 meter, ditemukan banyak benda yang menandai sejarah peradaban lama Kota

Jakarta, yang telah tertimbun selama ratusan tahun.

Kebetulan dalam penggalian fase kedua, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melibatkan para arkeolog. Dalam proyek di ruas antara Gajah Mada dan Pintu Besar Selatan, misalnya, ditemukan banyak benda terkait material trem dan stasiun. Trem merupakan kereta yang dijalankan dengan tenaga kuda atau mesin uap/listrik di atas rel khusus di satu kota. Berbagai benda temuan dari dalam tanah itu dapat memproyeksikan gambaran tentang trem sebagai transportasi andalan di Batavia sejak abad ke-19 Masehi.

Benda-benda itu kini dipamerkan dengan Tajuk "Jakarta dari Bawah Tanah" di Bentara Budaya Jakarta, 24-29 September 2024. Pameran ini yang digagas Perkumpulan Ahli Arkeologi Indonesia (IAAI) Komda Jabodetabek itu mengajak publik untuk menyelami kembali sejarah Jakarta sebagai kota metropolitan yang kosmopolit alias terbuka terhadap perubahan. Pergantian kepemimpinan kekuasaan dari satu rezim ke rezim lain telah menjadikan kota ini berevolusi dari zaman kerajaan Hindu, kerajaan Islam, di bawah kolonialisme VOC Belanda, Jepang, baru kemudian dijadikan Ibukota Negara Republik Indonesia.

Salah satu babak evolusi itu adalah ketika VOC berkuasa di wilayah yang saat itu dinamai Batavia dengan transportasi andalan berupa trem. Mengutip buku "Jakarta 1869-1962: Moda Darat Favorit Warga Ibu Kota Tempo Dulu," trem dengan ditarik kuda diresmikan di Batavia tahun 1869. Trem kuda ini dioperasikan Bataviasche Tramway Maatschappij (BTM) dengan trayek pertama dari Amsterdamsche Poort sampai ke Meester Cornelis.

Pada perkembangan berikutnya, Nederlandsch Indische Tramway Maatschappij (NITM) lantas membuka jalur trem baru di Batavia dengan trem uap. Pada 1899, dikembangkan trem listrik di Batavia, yang dioperasikan Batavia Elektrische Tram Maatschappij (BETM). Moda transportasi ini bertahan di Jakarta hingga kemudian resmi dihapus oleh Pemerintah Indonesia tahun 1962.

Kembali ke pameran di Bentara Budaya Jakarta, benda-benda temuan selama penggalian MRT di Jakarta itu dapat diproyeksikan sebagai semacam lorong waktu. Mencermati berbagai benda terkait trem, kita bisa menerawang, bahkan merasakan kembali Jakarta saat masih bernama Batavia di bawah kekuasaan Hindia Belanda dan mengandalkan trem untuk transportasi kota.

Terima kasih kepada Perkumpulan Ahli Arkeologi Indonesia (IAAI) Komda Jabodetabek yang menggagas dan mewujudkan pameran ini. Terima kasih kepada semua lembaga yang memberikan support untuk pergelaran ini, yaitu Museum dan Cagar Budaya (MCB) Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset dan Teknologi (Kemendikbud-Ristek), MRT Jakarta, KITLV-Jakarta, dan Pemerintah Daerah Khusus Jakarta. Penghargaan untuk kurator Bentara Budaya, Wawan Abk, yang memberikan catatan pameran; juga seluruh Tim Bentara Budaya yang mengawal persiapan teknis program ini.

*Palmerah, 23 September 2024*

### **Ilham Khoiri**

*General Manager Bentara Budaya & Communication Management, Corporate Communication Kompas Gramedia*



**Wawan Abk**  
Kurator Bentara Budaya

## SEJARAH DI BALIK LAPISAN-LAPISAN TANAH

Pembangunan Mass Rapid Transit (MRT) membawa harapan baru bagi pelayanan transportasi yang lebih nyaman dan efektif di Jakarta. Secara tidak disengaja, proses pembangunan jaringan moda raya terpadu tersebut berhasil menguak jejak-jejak transportasi massal abad ke-18.

Ketika proses penggalian jalur MRT ruas kedua dari arah Bundaran HI menuju Stasiun Jakarta Kota di Kawasan Kota Lama dimulai, ditemukan jalur trem tua di sepanjang Gajah Mada dan Pintu Besar Selatan. Pihak MRT yang menggandeng para arkeolog kemudian menyusuri lebih lanjut temuan-temuan arkeologis ini.

Bagi para arkeolog, setiap lapisan tanah di dalam kulit bumi atau stratigrafi ibarat lembaran-lembaran buku yang menyimpan informasi-informasi masa lalu. Begitu menggali pada kedalaman sekitar dua meter, di sepanjang jalur Gajah Mada dan Pintu Besar Selatan ditemukan ribuan artefak, mulai dari ruas rel trem, pipa-pipa air yang terbuat dari kayu, hingga cerucuk-cerucuk kayu tua pembatas kanal.

Jejak-jejak peradaban sekitar dua abad silam itu semakin menegaskan bagaimana perkembangan peradaban di Jakarta atau Batavia yang dahulu kala dibangun oleh Perhimpunan Dagang Wilayah Hindia Timur (VOC). Sejak dahulu, Batavia telah menjadi pusat ekonomi penting di Kawasan Nusantara. Para pedagang dari berbagai belahan dunia berdatangan silih berganti ke sana, salah satunya untuk berburu rempah-rempah.

Riuh rendah perdagangan di Batavia tergambar dari temuan-temuan para arkeolog. Pecahan-pecahan keramik dari berbagai dinasti China menunjukkan periodisasi peradaban yang pernah berkembang di Batavia. Demikian pula, temuan-temuan ruas rel trem

yang masing-masing bisa mencapai 12 meter menunjukkan bagaimana Jakarta sejak dahulu sudah membutuhkan sarana transportasi massal untuk menopang geliat perekonomian.

Ada pula temuan pipa-pipa air dari kayu dan cerucuk-cerucuk pembatas kanal yang menunjukkan bagaimana Jakarta sejak dahulu sudah memiliki sistem pengaturan saluran air. Sistem itu terus-menerus mengalami penyempurnaan seiring dengan perkembangan zaman.

“Pembangunan MRT ini membuka wacana kita semua tentang fenomena peradaban di Batavia atau Jakarta pada masa silam. Karena itulah, di beberapa titik stasiun MRT, nantinya pihak MRT akan menampilkan semacam museum dari kumpulan beberapa artefak yang ditemukan di sepanjang penggalian jalur MRT,” kata arkeolog senior sekaligus mantan Ketua Perkumpulan Ahli Arkeologi Indonesia (IAAI) Junus Satrio Atmodjo.

Melalui Pameran “Jakarta dari Bawah Tanah” yang digelar di Bentara Budaya Jakarta mulai 24-29 September 2024, kita bersama diajak untuk melihat dan menyadari bersama bagaimana peradaban kita tidak berangkat dari ruang dan waktu yang kosong. Dari lapisan-lapisan tanah di sepanjang Gajah Mada dan Pintu Besar Selatan, kita bisa menelusuri jejak-jejak bersejarah Jakarta di masa silam. Selamat menikmati pameran.

*Palmerah, 23 September 2024*

**Wawan Abk**

*Kurator Bentara Budaya*





### Peta Batavia

Memperlihatkan benteng kota yang sudah terlanjut langkap di tahun 1681. Benteng selinggi sekitar lebih kurang 7 meter ini membutuhkan 8 tahun untuk menutup kota dengan kanvas delapan pintu yang disediakan untuk berhubungan dengan dunia luar. Di tengah kota mengalir Kali Besar (Grote Rivier), cabang dari sungai Ciliwung yang menyatu dengan Sungai Krukut. Melalui sungai ini, perahu-perahu dari laut dapat berlayar sampai ke bagian selatan kota, tetapi tidak dapat masuk ke kanal-kanal di dalam kota karena tertutup pintu air yang rendah.

Sebelum dihancurkan oleh VOC, permukiman pada masa Pangeran Jayakarta sudah dikelilingi kanal berbentuk persegi. Kanal ini digali di sebelah barat Sungai Krukut. Hasil penggalian berupa gundukan tanah ditimbun di sepanjang kanal untuk membentuk benteng, yang kemungkinan diperkuat dengan tonggak-tonggak kayu. Benteng ini, bersama permukiman di dalamnya, dihancurkan oleh Jan Pieterzoon Coen. Namun, kanal yang telah terbentuk dipertahankan untuk keperluan pembangunan permukiman baru yang kemudian diperkuat dengan benteng berinding bata.



### Sejarah Jakarta

Kota Jakarta memiliki sejarah panjang yang tidak dapat dipisahkan dari perkembangannya. Bukti permukiman tertua ditemukan di wilayah selatan, di sepanjang Sungai Ciliwung, berupa artefak prasejarah seperti perunggu dan keramik batu. Kehadiran pemukiman prasejarah ini, yang diperkirakan berasal dari sebelum era Masaki, kemungkinan memiliki hubungan dengan pemukiman di wilayah pesisir melalui jalur sungai. Bukti tertua paling awal berasal dari prasasti abad ke-5 yang ditemukan di Desa Tugu, dekat Tanjung Priuk. Prasasti tersebut menyebutkan pembuatan kanal untuk mengantar banjir. Prasasti ini dikaitkan oleh Kerajaan Tarumanagara kerajaan Hindu-Buddha tertua di Indonesia, yang juga meninggalkan prasasti-prasasti di sekitar Bogor pada abad yang sama.

Nama Batavia sebagai kota berasal dari kata "Batavien", yang menjadi pada masa penjajahan Belanda dan Jerman. Nama ini dipilih untuk menegaskan bahwa Jakarta merupakan "tempat tinggal orang-orang Belanda". Penamaan ini diberikan oleh Jan Pieterzoon Coen, Gubernur Jenderal pertama VOC (Wewenang Gubernur Jenderal atau Persekutuan Dagang Hindia Timur), setelah ia merebut Jayakarta pada tahun 1619 dari Kesultanan Banten, yang pada saat itu dibantu oleh pasukan Inggris namun gagal mempertahankan kota dan akhirnya diusir dari Batavia.





**NAMA** : FRAGMEN KERAMIK CINA  
**PERKIRAAN TAHUN** : ABAD 19 M (QING)  
**LOKASI TEMUAN** : ACG 7  
**STASIUN MRT** : THAMRIN



**NAMA** : FRAGMEN KERAMIK CINA  
**PERKIRAAN TAHUN** : ABAD 19 M (QING)  
**LOKASI TEMUAN** : ACG 7  
**STASIUN MRT** : THAMRIN



<b>NAMA</b>	<b>: FRAGMEN KERAMIK EROPA</b>
<b>PERKIRAAN TAHUN</b>	<b>: ABAD 19 M</b>
<b>LOKASI TEMUAN</b>	<b>: ACG 2</b>
<b>STASIUN MRT</b>	<b>: THAMRIN</b>



**NAMA** : KAKI BONEKA KERAMIK  
**PERKIRAAN TAHUN** : ABAD 19-20 M  
**LOKASI TEMUAN** : ACG 2  
**STASIUN MRT** : THAMRIN



**NAMA** : MANGKUK KERAMIK CINA  
**PERKIRAAN TAHUN** : ABAD 19 (QING)  
**LOKASI TEMUAN** : ACG 7  
**STASIUN MRT** : THAMRIN



**NAMA** : FRAGMEN TUTUP KERAMIK  
**PERKIRAAN TAHUN** : ABAD 19-20 M  
**LOKASI TEMUAN** : EKSTENSI ACG 14  
**STASIUN MRT** : MONAS



**NAMA** : PELURU  
**PERKIRAAN TAHUN** : ABAD 20 M  
**LOKASI TEMUAN** : CG 10  
**STASIUN MRT** : MONAS



**NAMA** : GIGI BOVIDAE  
**PERKIRAAN TAHUN** : -  
**LOKASI TEMUAN** : ACG 2  
**STASIUN MRT** : THAMRIN



**NAMA** : KOIN BELANDA 1 CENT  
**PERKIRAAN TAHUN** : TAHUN 1929  
**LOKASI TEMUAN** : ACG 10  
**STASIUN MRT** : MONAS



**NAMA** : TULANG SENDI BOVIDAE  
**PERKIRAAN TAHUN** : -  
**LOKASI TEMUAN** : ACG 2  
**STASIUN MRT** : THAMRIN



<b>NAMA</b>	<b>: BOTOL KACA</b>
<b>PERKIRAAN TAHUN</b>	<b>: ABAD 19 M</b>
<b>LOKASI TEMUAN</b>	<b>: EKSTENSI ACG 14</b>
<b>STASIUN MRT</b>	<b>: MONAS</b>



**NAMA** : BOTOL KACA  
**PERKIRAAN TAHUN** : ABAD 19 M  
**LOKASI TEMUAN** : ACG 11  
**STASIUN MRT** : MONAS



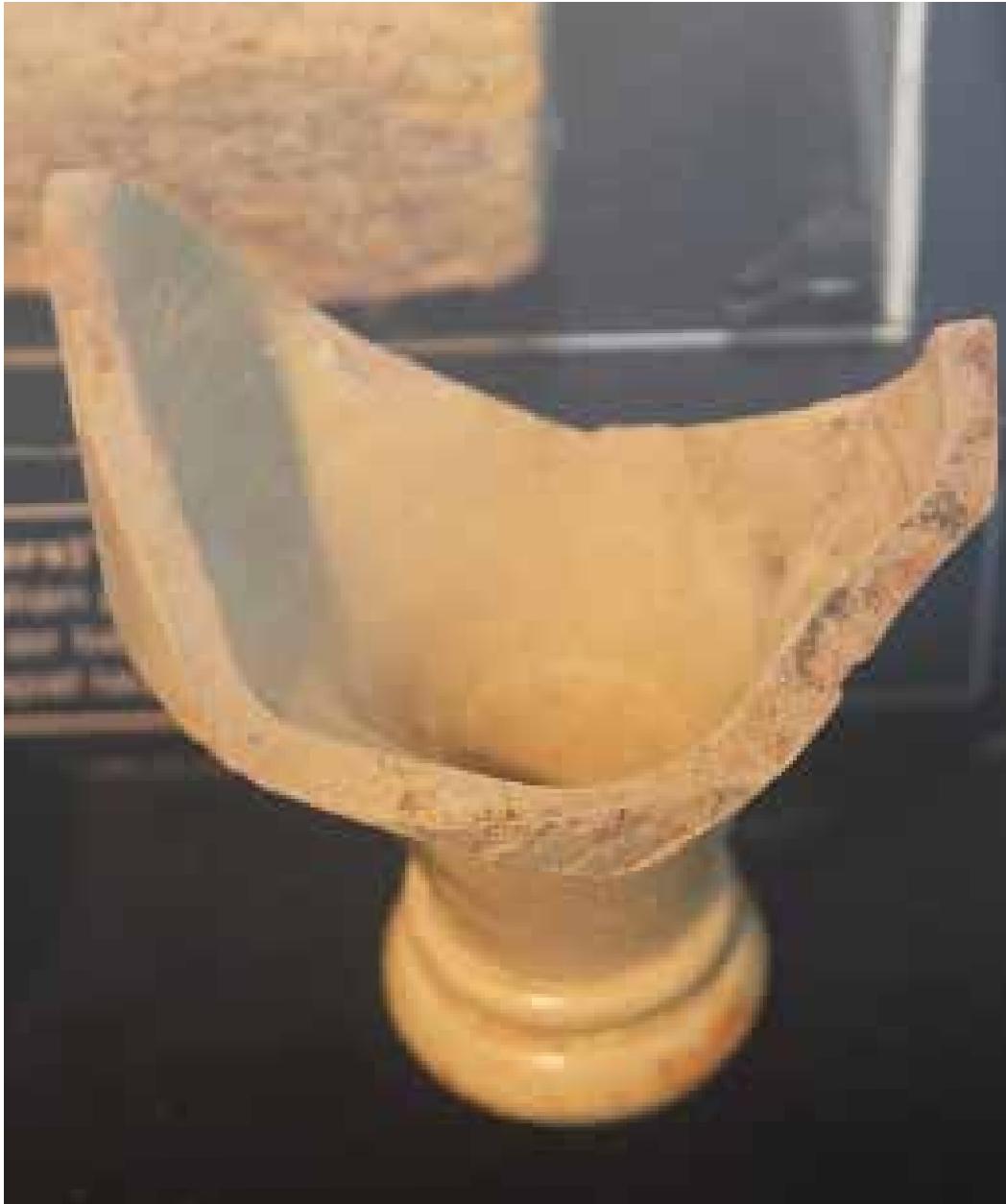
**NAMA** : BOTOL KACA  
**PERKIRAAN TAHUN** : ABAD 19 M  
**LOKASI TEMUAN** : ACG 7  
**STASIUN MRT** : THAMRIN



**NAMA** : BOTOL KACA  
**PERKIRAAN TAHUN** : ABAD 19-20 M  
**LOKASI TEMUAN** : ACG 7  
**STASIUN MRT** : THAMRIN



**NAMA** : BOTOL TINTA  
**PERKIRAAN TAHUN** : ABAD 19-20 M  
**LOKASI TEMUAN** : ACG 2  
**STASIUN MRT** : THAMRIN



**NAMA** : BOTOL STONEWARE  
**PERKIRAAN TAHUN** : ABAD 18-19 M  
**LOKASI TEMUAN** : ACG 7  
**STASIUN MRT** : THAMRIN



**NAMA** : BOTOL TEMBIKAR  
**PERKIRAAN TAHUN** : ABAD 18-19 M  
**LOKASI TEMUAN** : ACG 7  
**STASIUN MRT** : THAMRIN



**NAMA** : BOTOL STONEWARE  
**PERKIRAAN TAHUN** : ABAD 18-19 M  
**LOKASI TEMUAN** : ACG 7  
**STASIUN MRT** : THAMRIN



**NAMA** : TEGEL CGCB  
(COMPAGNIE GENERALE DE LA  
CERAMIQUE DU BATIMENT)

**PERKIRAAN TAHUN** : ABAD 19-20 M  
**LOKASI TEMUAN** : ACG 2  
**STASIUN MRT** : THAMRIN



**NAMA** : GAGANG PLASTIK  
**PERKIRAAN TAHUN** : -  
**LOKASI TEMUAN** : ACG 11  
**STASIUN MRT** : MONAS



**NAMA** : TEPIAN WADAH TEMBIKAR  
**PERKIRAAN TAHUN** : -  
**LOKASI TEMUAN** : ACG 3  
**STASIUN MRT** : THAMRIN



**BATA KUNINGAN  
DIPRODUKSI DI IJSSELSTEIN, BELANDA**





**BAUT  
TIDAK DIKETAHUI, ABAD 19**

Komponen penambat batang rel trem pada bantalan kayu. Berfungsi sebagai penjepit antara tepi batang rel dan permukaan atas bantalan.





**BOTOL  
JERMAN, ABAD 19**

Ditemukan tanpa pegangan. Di bagian depan terdapat cap pabrik Elisabeth-Brunnen Oermendig. Batavia masa itu perlu impor air bersih dari Eropa untuk dikonsumsi. Air bersih dibawa dalam botol ini.



**PIRING  
VIETNAM, ABAD 18**



**PIRING  
THAILAND, ABAD 18**



**TUTUP CEPUK  
TIONGKOK, DINASTI CHING (ABAD 17-20)**

Glasir biru putih dengan hiasan warna biru dan polychrome (merah, hijau) yang dilukis di atas glasir.



**LUMPANG  
LOKAL, ABAD 19**

Alat pelumat sejenis ini masih digunakan hingga sekarang.



**PENYARING AIR  
INGGRIS, AKHIR ABAD 19**

Di Batavia, penyaring air digunakan sebagai pencegahan terhadap penyakit seperti Kolera dan tifus. Terbuat dari tanah liat putih dengan teknik roda putar, penyaring ini diimpor dari pabrik Slack, William & Cos. (Slack & Brownlow). Ditemukan tanpa tutup, saringan, dan keran.



**PIPA TEMBAKAU  
BELANDA DAN INGGRIS, ABAD 18-19**

Pipa tembakau ini dibuat dari tanah liat putih, yang dibentuk dengan cetakan yang dibelah dua kemudian disatukan. Lubang saluran udara dibuat dengan memasukkan kawat kecil ke dalam batang pipa.



**BOTOL  
TIONGKOJ, DINASTI CHING (ABAD 17-20)**



**BOTOL  
EROPA (SKOTLANDIA/INGGRIS),  
ABAD 18**

Bahan tanah liat putih. Botol jenis ini biasanya digunakan sebagai wadah minuman beralkohol.



**SENDOK  
TIONGKOJ, DINASTI CHING (ABAD 17-20)**



**TEMPAYAN  
LOKAL, ABAD 19**

Dibuat dengan teknik roda putar lambat (untuk membentuk bagian badan) dan tatap-pelandas untuk menghaluskannya. Dibakar di bawah suhu 1000° C.



### **TUNGKU LOKAL, ABAD 19**

Nama lain, Anglo. Dibuat dengan teknik roda putar. Hingga kini masih banyak digunakan oleh para pedagang makanan.



**PIRING  
INGGRIS, ABAD 19**

Hiasan cap pemandangan perkebunan dan kastil yang menjadi khas pabrik pembuatnya. Di bagian belakang terdapat cap pabrik warna merah bertuliskan Colombia W. Adams & Sons



**PIRING  
INGGRIS, ABAD 19 (1817-1890)**

Hiasan cap berupa pemandangan tepi sungai. Terdapat cap pabrik di bagian belakang bertuliskan Oriental Thomas Feel & Co



**MANGKUK BERTUTUP  
JEPANG - ARITA  
(HIZEN WARE/IMARI WARE), ABAD 18**

Walaupun tetap ada, namun jarang terjadi perolehan temuan utuh dalam ekskavasi arkeologi. Biasanya berupa pecahan. Maka tugas lanjutan arkeolog adalah melakukan rekonstruksi bentuk utuh dari pecahan-pecahan itu. Botol asal Tiongkok masa Dinasti Ching (abad 17-20); dan tutup wadah asal Arita, Jepang, abad 18; yang ditampilkan di sini, adalah contoh dari hasil rekonstruksi artefak.



**PIRING**  
**TIONGKOK, DINASTI SHING, ABAD 17-20**



**PIRING  
JEPANG, ABAD 17-18**



**UBIN  
BELANDA, ABAD 19-20**

Dibuat dengan cara cetak, berukuran 20 cm x 20 cm, tebal 5 cm. Banyak dijumpai di stasiun kereta api lama. Di bagian belakang ubin terdapat nama perusahaan pembuatnya, Bosch & Co Maastricht.

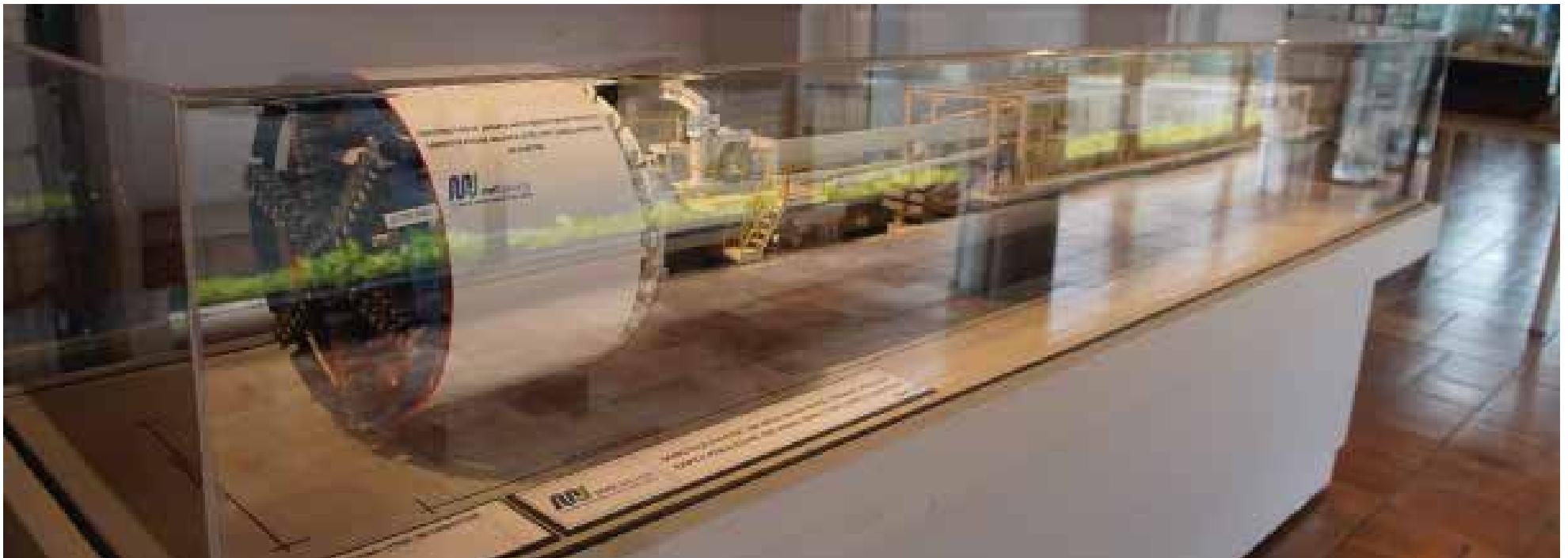


**FRAGMEN ARCA  
TIONGKOK, ABAD 20**

Berbahan marmer warna putih, dibuat dengan cara diukir. Arca dan lapik diberi lapisan warna coklat.



**SITE MANAGEMENT  
PELAKSANAAN GALIAN  
TANAH BASEMENT**

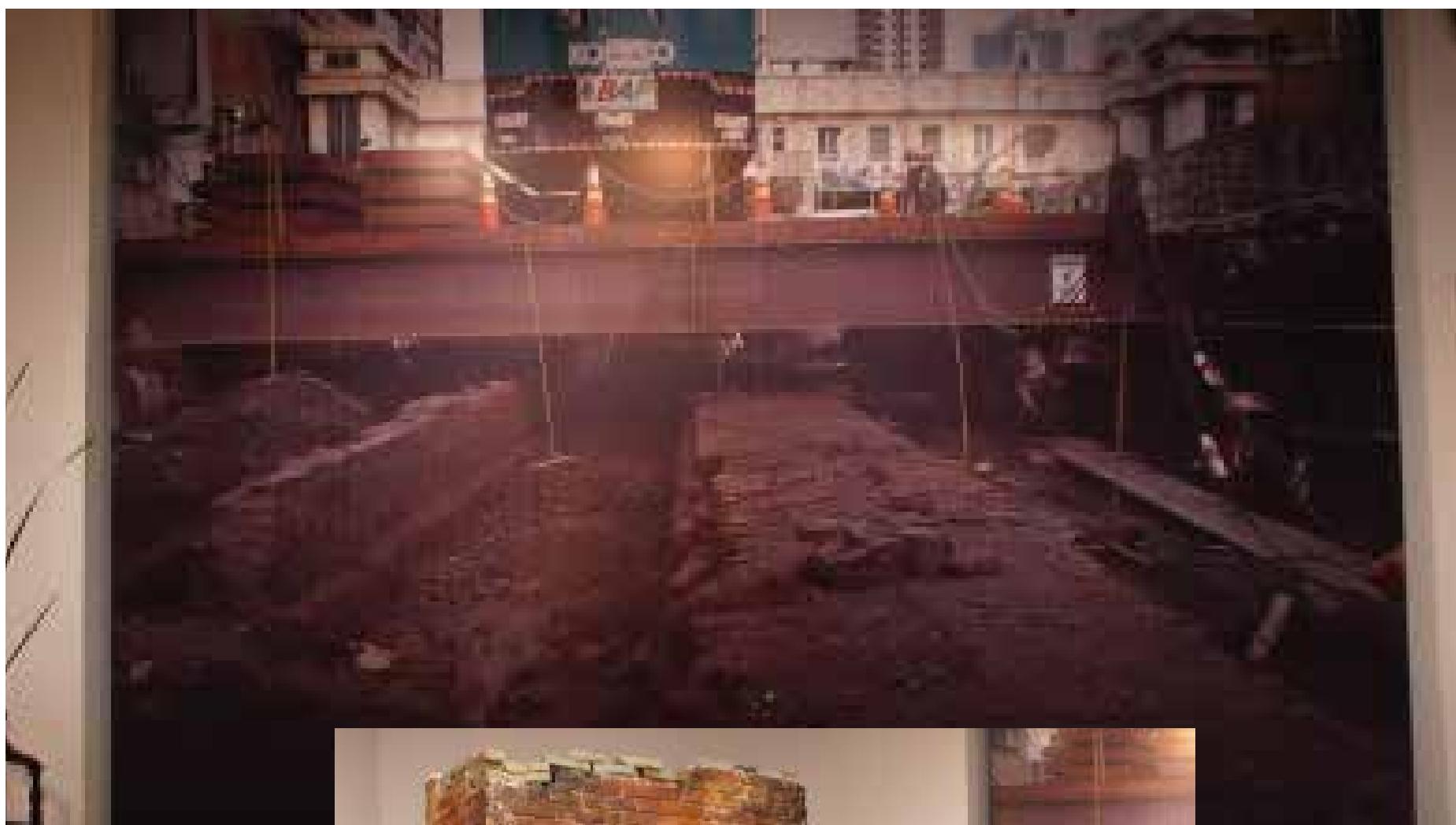


**CONSTRUCTION OF JAKARTA MASS RAPID TRANSIT PROJECT  
EARTH PREASSURE BALANCE (EPB) TYPE SHIELD MACHINE**



### LEMPENG TIMAH

Lempeng-lempeng ini digunakan untuk menutup saluran air bersih VOC yang oleh karena suatu sebab bocor di beberapa tempat. Permukaan lempeng yang dipenuhi mortar berwarna putih menjadi indikasi adanya upaya menyatukan lempeng dengan struktur bata di bawahnya, sebelum kembali ditimbun menggunakan tanah. Mortar adalah bahan perekat terbuat dari campuran pasir kapur ( $\text{CaCO}_3$ ), kristal silika ( $\text{SiO}_2$ ) yang lazim digunakan untuk mendirikan bangunan-bangunan kolonial. Sifatnya seperti semen, cukup kuat, meskipun masih dapat di penetrasi oleh air. Asal produksi lempeng ini hingga sekarang belum diketahui, ada kemungkinan didatangkan dari luar Batavia atau Indonesia karena timah baru mulai bereproduksi di Pulau Bangka tahun 1711.





## Foto Kanal dari Zaman ke Zaman

### Tanggul Kayu Molenvliet

Untuk mempertahankan bantaran kanal Molenvliet supaya tidak runtuh, Phoa Bingham memasang tanggul kayu yang terbuat dari susunan balok dan papan meniru teknologi yang sudah berkembang lama di Belanda. Gambaran konstruksi tanggul terlihat jelas di gambar bagian depan kediaman Gubernur Jenderal VOC Reinier de Klerk. Tanggul kayu itu terekam dalam foto lama ketika air kanal sedang surut menjelang akhir abad 19. Bagian atas tanggul yang tersusun dari balok kayu dipergunakan untuk tempat mencuci baju di tahun 1920-an ketika air Ciliwung masih bersih. Kanal ini juga menjadi jalur lintas perahu pengangkut pasir dan sayur-mayur dari pedalaman Jakarta. Survei tahun 2022 berhasil mendokumentasikan keberadaan tanggul kayu itu di tepi kanal sisi barat Jalan Hayam Wuruk yang masih dalam kondisi utuh.



## Alasa Depan Temuan

Kita Jakarta tidak bisa lepas dari sejarah panjang yang mengawalinya. Dulu terdapat permukiman di atas dari kawasan selatan dimana diperoleh bukti adanya benda-benda prasejarah berupa gerabah dan kapak batu sepanjang sungai Ciliwung. Hal ini menunjukkan kelompok pemukiman prasejarah ini sebelum era Masehi diperkirakan mempunyai hubungan dengan pemukiman pantai melalui sungai. Bukti tertulis datang dari prasasti abad ke-5, ditemukan di desa Tugu dekat Tanjung Perak. Disebutkan dalam prasasti tentang pembuatan kanal untuk mengatasi banjir. Kerajaan yang mengeluarkan prasasti ini bernama Tarumanagara, kerajaan tua bercorak Hindu-Budha pertama di Indonesia yang juga mengeluarkan prasasti-prasasti di sekitar Bogor dari abad yang sama.

Nama Batavia sebagai kota sebenarnya berasal dari kata Batavien, yaitu nenek moyang bangsa Belanda dan Jerman. Kata Batavia dipilih untuk menegaskan bahwa Jakarta sebagai tempat tinggal orang-orang Batavien. Penamaan ini diberikan oleh Gubernur Jenderal Pertama VOC (Verenigde Oostindische Compagnie atau Perserikatan Dagang Hindia-Timur), Jan Pieterzoon Coen. Ia merebut Jayakarta tahun 1619 dari tangan Kesultanan Banten yang saat itu dibantu pasukan Inggris tetapi gagal dan terusir dari Batavia.



### **SUMBU RODA**

Terbuat dari kayu dan besi. Sumbu ini memiliki jeruji-jeruji kayu yang kini seluruhnya hilang akibat lapuk karena ditemukan pada tanah yang lembab di kedalaman sekitar dua meter dari permukaan sekarang. Memiliki bentuk yang mengerucut, diduga asal roda kendaraan ini bukan berasal dari jenis gerobak untuk mengangkut beban berat melainkan kereta penumpang yang ditarik kuda. Penemuan sisa roda ini membuktikan bahwa pada era Batavia lama sudah terdapat pengrajin besi yang mengkhususkan pada pembuatan sarana transportasi untuk keperluan berkendara di dalam benteng kota maupun di luar benteng yang masih dikelilingi kebun dan sawah.





### **CERUCUK KAYU**

Setelah terbenam di dalam tanah lebih dari 300 tahun, batang-batang kayu ini masih utuh ketika ditemukan kembali dalam proses pembuatan Stasiun MRT di Jalan Pintu Besar Selatan. Batang-batang kayu berujung tuncing seperti ini disebut cerucuk, fungsinya adalah sebagai pondasi untuk menopang bangunan yang berdiri di atas tanah lunak. Memperhatikan bentuknya yang persegi dengan permukaan yang rata, dapat diduga bahwa cerucuk dibentuk dari satu batang pohon cukup besar dengan cara menggergaji sisi-sisinya. Dibutuhkan hantaman beban berat berkali-kali untuk membenamkan cerucuk ke dalam tanah yang seluruhnya menggunakan tenaga manusia. Meskipun belum diketahui secara pasti, diperkirakan cerucuk terbuat dari batang pohon merbau (*Fabaceae*) yang banyak tumbuh di kawasan pantai Pulau Jawa, termasuk sekitar Jakarta.

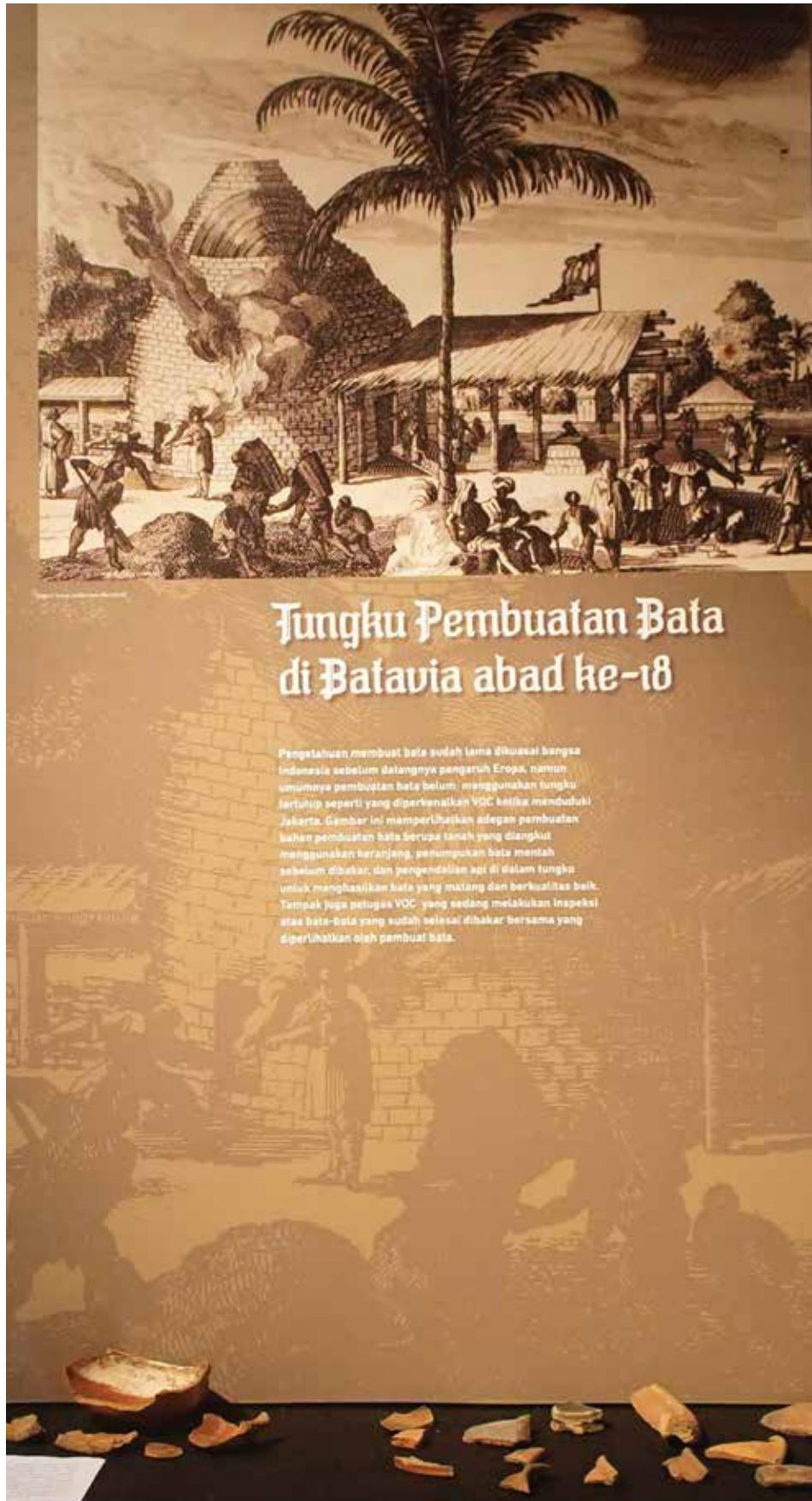


## PIPA TERAKOTA

Berasal dari bagian tengah struktur saluran air bersih VOC yang ditemukan pada tahun 2023. Pipa-pipa ini dibuat secara manual sehingga ukurannya tidak standar, meskipun konsep dasarnya berbentuk tabung akan tetapi cukup banyak yang lingkarnya melebar di bagian tengah. Kekuatan sambungan pipa mengandalkan sistem kunci berupa tonjolan melingkar pada bagian depan dan ceruk rendah di bagian belakang. Sistem kunci sederhana ini mengharuskan bagian belakang pipa dibuat tebal dibandingkan bagian lainnya, cara ini menyebabkan diameter pipa bagian belakang cenderung tidak seragam. Meskipun berukuran cukup besar dan tebal, pipa-pipa ini tampaknya dibakar pada suhu di bawah 1000 derajat celcius. Komponen mineral yang menjadi bahan dasar pembuatan pipa, khususnya kristal silika ( $\text{SiO}_2$ ) belum meleleh sempurna sehingga pipa mudah retak

Ketika ditemukan banyak ujung-ujung pipa yang gumpil dan pecah saat dilakukan pemasangan. Gempa bumi tektonik yang berkali-kali melanda Batavia, misalnya di tahun 1699 dan 1834, turut memunculkan retakan-retakan pada batang pipa maupun struktur bata yang melindunginya. Sebagai akibat dari gempa yang diperkirakan terjadi kebocoran pada tempat-tempat tertentu yang menuntut pemerintah VOC membongkar struktur saluran air dan memberi pelindung timah di bagian yang bocor agar air bersih tidak keluar ke permukaan tanah.





### TEMBIKAR LOKAL

Usia dan asal usulnya sukar diketahui karena tembikar lokal umumnya tidak memperlihatkan ciri khas masa pembuatannya. Bahan yang digunakan rata-rata sama yaitu tanah liat yang dicampur pasir halus dan dibakar pada suhu rendah, sekitar 700-800 derajat celsius. Ada kemungkinan tembikar-tembikar ini dihasilkan masyarakat lokal tetapi sukar diketahui kelompoknya mengingat pada era VOC banyak budak yang didatangkan sebagai pekerja ke Batavia dari luar kota maupun luar Pulau Jawa. Dari bentuk-bentuk yang dapat dikenali umumnya berupa wadah seperti periuk, gentong, atau kendi.



## KERAMIK EUROPA

Jenis dan variasi keramik Eropa yang masuk ke Jakarta tidak sebanyak asal Tiongkok dan Jepang. Umumnya berupa botol dan piring. Botol-botolnya terbuat dari bahan batuan (stoneware) yang keras dan sudah dicampur kaolin, berwarna coklat muda atau krem. Selain dari Belanda, botol-botol itu juga datang dari Jerman berisikan minuman keras atau air mineral. Banyak botol saat ditemukan sudah pecah atau hilang bagian lehernya. Hal itu disebabkan kebiasaan orang-orang Belanda masa lalu yang langsung mematahkan bagian itu menggunakan besai atau batang kayu supaya mudah menuang isi botol. Sementara piring-piring yang ditemukan rata-rata berbahan tanah liat putih (white clay) yang juga dicampur kaolin untuk meningkatkan kekerasannya. Warna yang banyak digunakan adalah biru dan putih di bawah glasir dengan dekorasi umumnya menggambarkan pemandangan dan tumbuh-tumbuhan. Keramik-keramik dari daerah Delf dan Maastricht abad ke-19 hingga 20 cukup banyak ditemukan di lokasi ekskavasi. Keramik-keramik ini didatangkan untuk memenuhi kebutuhan penduduk asal Eropa di Batavia yang jumlahnya terus meningkat. Selain peralatan rumah tangga, ditemukan pula dalam jumlah kecil pecahan-pecahan ubin berhias sebagai unsur dekorasi rumah.





### KERAMIK TIONGKOK

Usia temuan keramik asal Tiongkok yang diperoleh dari hasil ekskavasi sebagian besar berasal dari masa dinasti Ching abad ke-17. Seperti juga keramik-keramik dari Jepang. Warna dasar dekorasi yang digunakan adalah biru dan putih di bawah glasir. Jumlahnya sangat banyak bahkan nyaris dominan dibandingkan keramik asal Jepang. Terutama dari era pertengahan abad ke-18 ketika kericuhan politik di Tiongkok mereda. Banyak porselen Tiongkok yang awal abad ke-18 meniru gaya seni keramik Arita, sebelum dengan harga yang lebih murah akhirnya mengalahkan produksi Jepang menjelang abad ke-19 dengan harga yang lebih murah akhirnya mengalahkan produksi Jepang menjelang abad ke-19 dengan ragam jenis dan ukuran yang lebih bervariasi berupa mangkuk, piring, botol, sendok, pasu, teko, guci, vas, atau pot bunga yang berkembang pesat pada masa pemerintahan kaisar Kangxi (1661-1722). Yongzheng (1722-1735) and Qianlong (1735-1796). Tungku-tungku di Jingdezhen, provinsi Jiangxi menjadi penghasil utama keramik berkualitas. Selain didatangkan oleh VOC ke Batavia, kapal-kapal Tiongkok dan Nusantara turut memperdagangkan keramik ke seluruh pelosok kepulauan Indonesia. Keramik sezaman dalam jumlah besar juga ditemukan di Banten Lama, Gresik, Cirebon, Palembang, Makassar, hingga ke Buton.



## KERAMIK JEPANG

Ditemukan bercampur dengan pecahan-pecahan keramik dari Tiongkok dan Eropa di dasar bekas kanal atau sungai sekitar Jakarta. Selain di Jakarta keramik asal daerah Arita di Pulau Kyusu ini ditemukan juga di Sumatera. Umum dikenal dengan sebutan porselin Imari limariyaki karena diekspor keluar melalui pelabuhan dengan nama itu. Secara umum usia keramik Jepang yang ditemukan berasal dari abad ke-17 dan 18. Warna dominan yang digunakan adalah kombinasi biru dan putih, meniru keramik Tiongkok dari masa yang sama. Meskipun demikian, gaya seni khas Jepang tetap memperlihatkan bentuk-bentuk dekorasi berbeda dengan produksi Tiongkok. Kekacauan politik yang terjadi di Tiongkok menyebabkan produksi negara ini kacau sehingga VOC memesan barang-barang keramik dari Jepang sebagai pengganti dan mengedarkannya ke benua Asia, Eropa, Afrika, dan Amerika. Industri keramik yang juga tengah berkembang di Eropa banyak meniru desain keramik-keramik impor yang didatangkan dari Jepang.









### **TULANG KUDA**

Dalam ekskavasi tahun 2018 ditemukan tulang belulang kuda dalam kondisi baik. Tulang belulang ini berasal dari beberapa individu kuda terdiri dari tengkorak kepala utuh, empat rahang bawah, tulang-tulang rusuk dan potongan bagian kaki. Lokasi penemuan berada di selatan Stasiun Kereta Api Jakarta Kota di kedalaman lebih dari 3 meter. Pada masa lalu, lokasi tersebut masih berupa kanal bernama Tjigersgracht. Belum diketahui apa penyebab terkumpulnya tulang-belulang kuda di tempat itu, namun dengan memperhatikan sisa-sisa tulang rusuk yang berasal dari setengah badan kuda dapat diperkirakan penyebab kematiannya tidak alami. Usia relatifnya kuda-kuda ini mungkin berasal dari abad ke-19, ketika kanal belum ditimbun menjadi jalan raya yang sekarang bernama Pinangsia Raya dan Lada.





## Sejarah Trem Batavia



### Trem Uap (1883-1899)

Pada 1 Juli 1883, trem uap mulai menggantikan trem kuda. Trem ini dikelola oleh *Nederlandsch Indische Tramweg Maatschappij* (NITM). Lokomotifnya dibuat di Jerman oleh pabrik *Hohenzollern* dan dikenal dengan julukan "si cebot" karena ukurannya yang kecil. Trem uap ini menggunakan ketel uap yang harus diisi setiap 15-20 menit di depo Kramat. Gerbongnya dibagi menjadi beberapa kelas berdasarkan ras: kelas pertama untuk orang Eropa, kelas kedua untuk orang Timur Asing dan pribumi, serta kelas ketiga, yang dipuluki "gerbong kelas kambing", khusus untuk pribumi dan mengangkut ternak. Trem uap juga menghadapi masalah seperti suara bising dari mesin, uap yang dingin pada musim hujan, dan asap hitam yang bisa mengotori jaman dan pakaian.



### Trem Listrik (1899-1924)

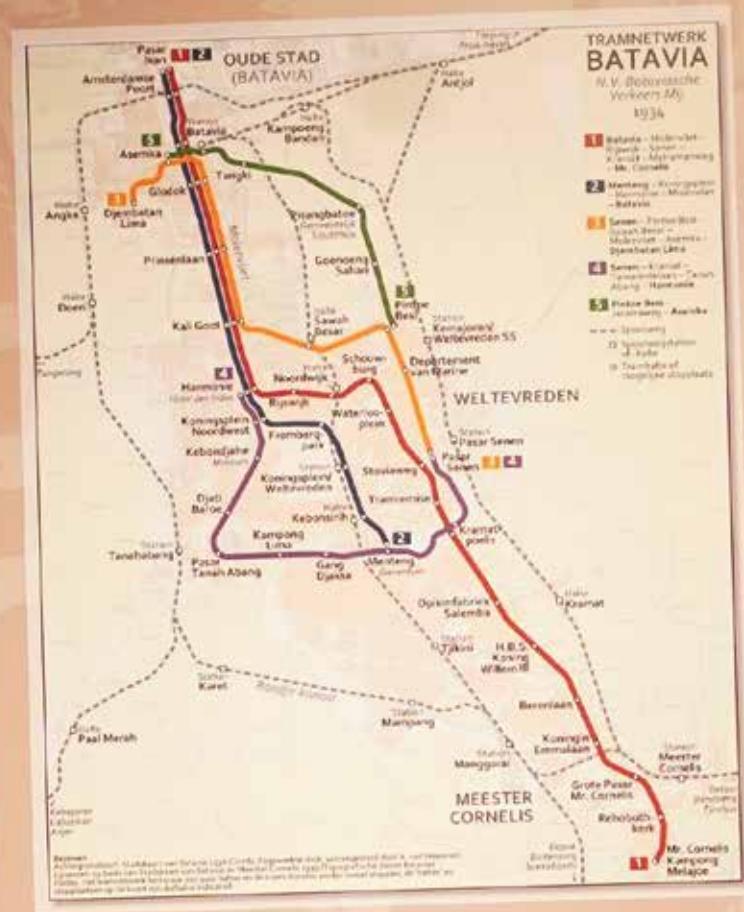
Pada 10 April 1899, trem listrik mulai beroperasi di Batavia, dikelola oleh *Batavia Elektrische Tram Maatschappij* (BETM). Trem listrik memiliki semacam tiang di atasnya yang terhubung dengan kabel listrik di jalur. Gerbong trem didatangkan dari Belgia dan Belanda. Meskipun trem listrik sudah ada, trem uap milik NITM masih tetap beroperasi di jalur lama.

Pada tahun 1904, gerbong khusus bernama *Pikoelewagen* tiba dari pabrik *Werkspoor* di Amsterdam. *Pikoelewagen* dirancang untuk pedagang dan peternak yang membawa barang dagangan atau ternak. Gerbong ini sangat berguna bagi pedagang dan nelayan untuk mengangkut hasil tangkapan mereka ke kota, terutama di daerah seperti Glodok dan Senen.

Antara tahun 1924 dan 1929, NITM dan BTM bergabung menjadi *Bataviasche Verkeers Maatschappij* (BVM). Pada periode 1933-1934, BVM melakukan pembaruan besar-besaran pada jalur trem listrik, termasuk elektrifikasi dan perbaikan yang membuat trem listrik bisa berjalan lebih cepat, hingga 40 km/jam, dan lebih aman dibandingkan trem uap yang sudah tua.



## Rute dan jenis Trem

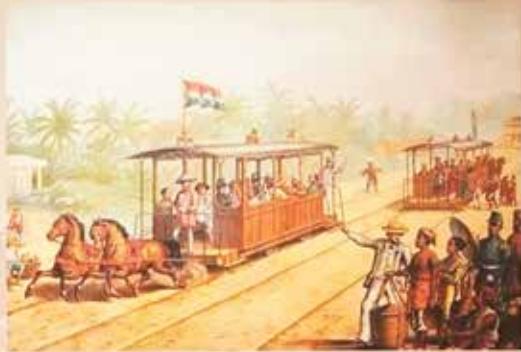


### Trem Listrik

Pada tahun 1897, pembangunan jalur trem listrik dimulai dengan lebar rel yang sama, yaitu 1,188 meter. Jalur baru ini mengaktifkan kembali rute dari Harmonie ke Tanah Abang dan melanjutkan perjalanan melalui Sarinah ke *Dierentuin* (Kebun Binatang) di Menteng.

Memasuki tahun 1934, trem listrik yang dikelola oleh *Bataviasche Verkeers Maatschappij* (BVM) mencapai puncak kejayaannya di Batavia. Total panjang jalur rel trem yang dimiliki BVM mencapai 41 kilometer. Dengan semakin banyaknya rute dan meningkatnya jumlah penumpang, BVM memperkenalkan sistem warna untuk mempermudah penumpang dalam menentukan rute mereka.

## Sejarah Trem Batavia



Trem pertama di Batavia, yang merupakan moda transportasi umum modern pada zamannya, ditarik oleh kuda. Gerbong trem ini diimpor dari Jerman, sementara kuda-kuda penariknya didatangkan dari berbagai daerah di Nusantara, seperti Sumatera, Nusa Tenggara Timur, dan Jawa Barat. Trem kuda ini menjadi salah satu simbol kemajuan transportasi di Batavia pada akhir abad ke-19, menghubungkan berbagai kawasan penting di kota dengan cara yang lebih cepat dan efisien dibandingkan transportasi tradisional sebelumnya.



Namun, operasional trem kuda menghadapi berbagai kendala. Sebagian besar warga Eropa merasa kurang nyaman berbagi gerbong dengan penumpang dari berbagai etnis. Selain itu, kuda-kuda yang sering buang kotoran di jalanan menyebabkan bau tidak sedap dan mengganggu kebersihan kota. Masalah lainnya adalah tingginya angka kematian kuda, yang semakin menyulitkan kelancaran operasional trem ini.

### Keragaman Penumpang Trem Kuda di Batavia

Penumpang trem kuda mencerminkan keragaman etnis yang ada di Batavia pada akhir abad ke-19. Pada masa awal operasional trem, belum ada pemisahan antara warga Eropa dan non-Eropa, sehingga berbagai kelompok etnis dari berbagai lapisan masyarakat Batavia dapat menggunakan moda transportasi ini bersama-sama. Trem kuda menjadi simbol awal perkembangan transportasi publik yang inklusif di kota kolonial tersebut.

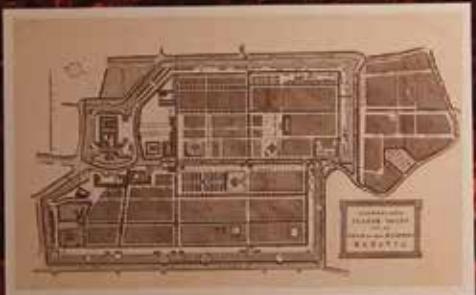
## Penemuan Rel Trem Dan Saluran Kuno (Peradaban Kuno di Bawah Jalan)

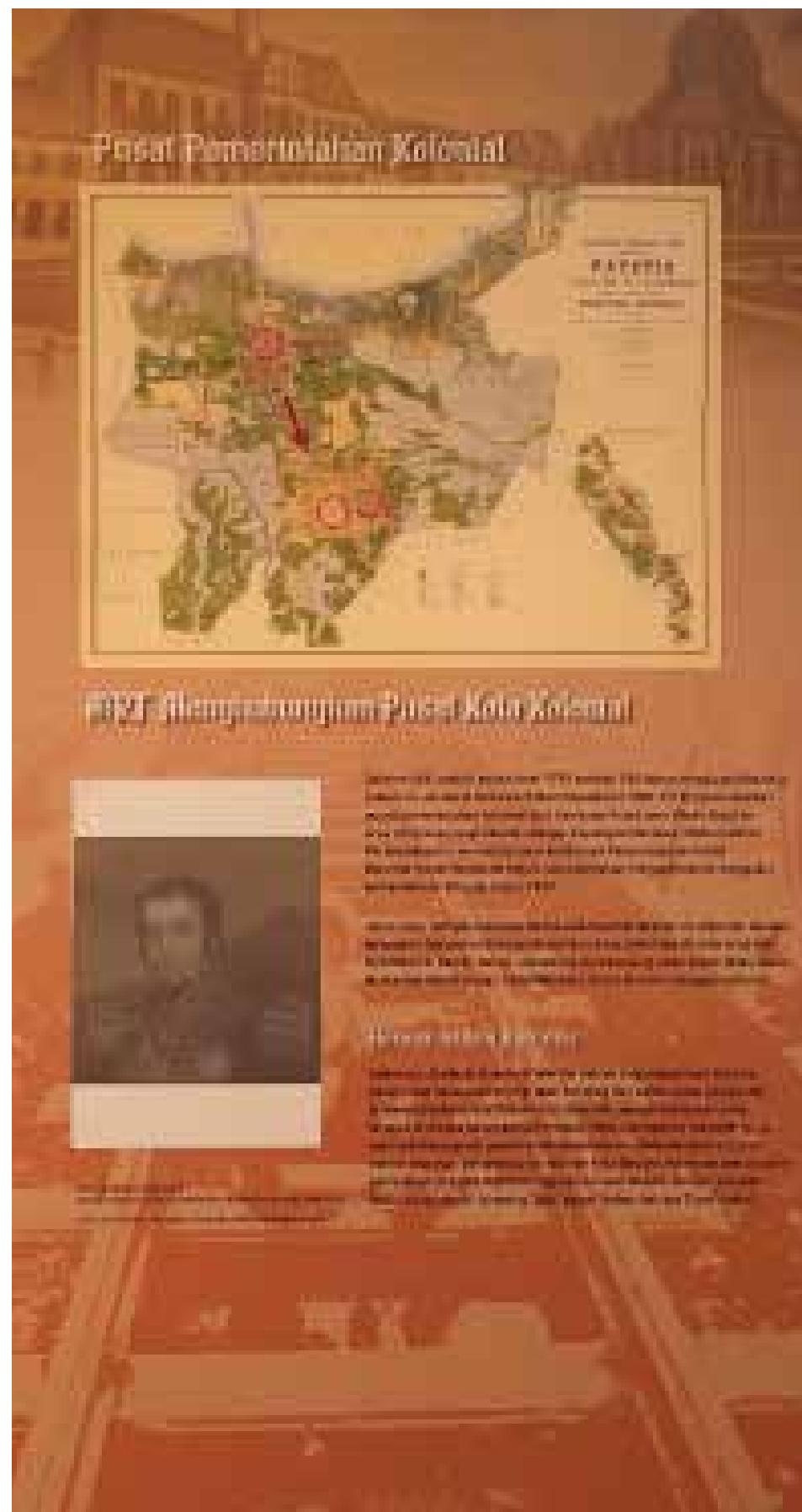




Ekskavasi di depan gedung Museum Bank Mandiri tahun 2022 menghasilkan kejutan dengan ditemukannya kembali rel trem yang terkubur 62 tahun di bawah aspal. Rel tersebut dilapang oleh bantalan kayu jati yang masih dalam kondisi utuh. Pada samping luar rel terdapat inskripsi B.V.W.S.T. BOCHUM 1931 B.10, menandakan rel dibuat tahun 1931 di kota Bochum, Jerman.

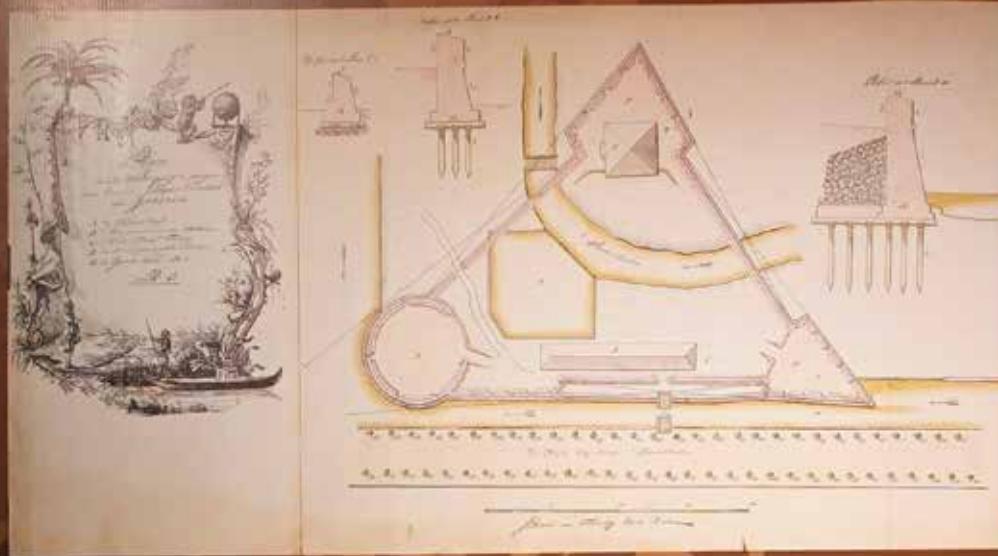
Di bawahnya, sekitar 1,8 meter terdapat struktur bata yang juga masih dalam kondisi baik tetapi belum diketahui fungsinya. Permukaan bata yang rata sedikit melengkung tidak mengindikasikan sisa dari pondasi suatu bangunan.











## Denah Waterplaats

Pada awal abad ke-18, air bersih menjadi kebutuhan yang sangat mendesak di Batavia, terutama bagi para pejabat dan penduduk yang tinggal di dalam tembok kota. Rencana untuk membangun jaringan saluran air bersih pertama kali diajukan pada tahun 1730, namun baru terealisasi pada tahun 1743 di bawah pemerintahan Gubernur Jenderal Gustaaf Willem Baron van Imhoff. Proyek ini kemudian dikenal sebagai Van Imhoff Waterleiding, sebuah langkah penting dalam infrastruktur kota Batavia.

Proyek ini melibatkan insinyur Daren, yang diberi tanggung jawab untuk merancang waterplaats pusat distribusi air bersih yang dipasang dari kanal Malenvier dan membangun jaringan pipa yang menghubungkannya ke seluruh kota. Lokasi waterplaats ini tidak hanya strategis, tetapi juga dilindungi oleh Benteng Waterburg, sebuah benteng pertahanan yang kemudian di pertuara dan diingkapi dengan Rondel Bastion untuk menguasai sumber air vital tersebut.

Untuk menjamin keamanan pasokan air bersih dari ancaman sabotase, pada tahun 1751 dibangun benteng Grietenburg yang menggilingi waterplaats. Benteng bersempak tinggi ini dirancang untuk melindungi sistem distribusi air dari upaya peracunan, sebuah ancaman nyata yang pernah terjadi pada masa pemerintahan Jan Pieterzoon Coen ketika tentara Mataram meracun sumber-sumber di Batavia pada tahun 1629.

### Revisi

Pada masa Gubernur Jenderal Rensse de Kalk (1777-1780), dilakukan perbaikan pada jaringan pipa terakota abad Renaisan dan lenter untuk mengatasi penyumbatan atau kebocoran yang mungkin terjadi akibat penggunaan bertahun-tahun.

# *Ucapan Terima Kasih*



Universiteit  
Leiden  
The Netherlands



BENTARA BUDAYA

