

ABSTRACT

THE CANALS CONSTRUCTION AND SOCIO-ECONOMIC GROWTH IN BATAVIA DURING 1918 - 1933

By:
Nirmala Putri Damayanti
12407141005

Flood became one of important problems in Batavia. Because of its geographical conditions, so flood happened almost every year in Batavia. Dutch Colonial Government had improved the drainage system by constructing canals. This research aims to reveal how the canals construction and socio-economic growth in Batavia are.

This research used a critical historical method which consist four steps : heuristics, source criticism, interpretation, and historiography. Heuristics is a stage of data or sources and information search and collection related to the phenomenon being analyzed. Source criticism is a process of evaluating the qualities of an information source, such as its validity, reliability, and relevance to the subject under investigation. Interpretation is a stage for raising the obtained facts and for revealing the linkage of related understanding to make historical events clearer. Historiography is a stage of writing that conveys the synthesis in the form of historical works.

The results of this research show that Batavia is a region with lowland prone to flooding. Dutch Colonial Government had improved the drainage system by constructing canals. The canals built by the Dutch Government were started from the construction of Kanal Banjir Kali Malang aimed at flood prevention and sewage. The Dutch government also normalized rivers and clogged drains such as the normalization of Kali Angke, Kali Baru and Sentiong, and they also did Krukut dredging to prevent the river from silting up. The various developments in Batavia also gave impacts on social and economic fields. The rivers and canals revitalization also encouraged the government to improve other facilities such as creating a garden, building a healthy and inexpensive residential, and improving highway.

Keywords: *Canal, Socio-economic, Batavia*

ABSTRAK

PEMBANGUNAN KANAL DAN PERTUMBUHAN SOSIAL EKONOMI DI BATAVIA TAHUN 1918-1933

Oleh:

Nirmala Putri Damayanti
12407141005

Banjir menjadi salah satu masalah yang sering melanda Batavia. Hampir setiap tahunnya Batavia mengalami banjir, hal ini tidak terlepas dari kondisi geografis Batavia. Melihat kondisi Batavia yang sering mengalami banjir, Pemerintah Kolonial Belanda memperbaiki sistem drainase dengan membangun kanal dan sungai-sungai yang mengalir di Batavia. Tujuan penulisan ini adalah untuk mengetahui bagaimana pembangunan kanal dan pertumbuhan sosial ekonomi di Batavia.

Penelitian ini menggunakan metode sejarah kritis yang tahapannya meliputi heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Heuristik merupakan tahap pencarian dan pengumpulan data atau sumber-sumber dan informasi mengenai peristiwa yang sedang diteliti. Kritik sumber merupakan tahap mengkaji sumber-sumber yang diperoleh baik dari segi fisik maupun isi, untuk mengkaji otentisitas dan kredibilitas sumber. Interpretasi merupakan tahap untuk mengangkat fakta-fakta yang telah diperoleh dan mencari keterkaitan makna yang berhubungan sehingga peristiwa sejarah menjadi lebih jelas. Historiografi merupakan tahap penulisan yang menyampaikan sintesis dalam bentuk karya sejarah.

Hasil penelitian ini menunjukkan Batavia merupakan daerah dengan dataran landai yang rentan terhadap banjir. Banjir melanda Batavia hampir tiap tahun, maka dari itu Pemerintah Belanda memperbaiki saluran air dan membangun kanal untuk menampung air di musim kemarau. Kanal yang dibangun oleh Pemerintah Belanda dimulai dari pembangunan Kanal Banjir Kali Malang yang bertujuan untuk penanggulangan banjir serta saluran limbah. Pemerintah Belanda juga menormalisasi sungai dan saluran yang mampat seperti: Normalisasi Kali Angke, Kali Baru dan Sentiong serta pengerukan Kali Krukut untuk mencegah pendangkalan sungai. Berbagai perkembangan yang terjadi di Batavia membawa dampak pula dalam bidang sosial dan ekonomi. Perbaikan sungai-sungai dan kanal juga membawa pemerintah untuk memperbaiki bidang lain seperti pembuatan taman, pembangunan hunian sehat dan murah serta perbaikan jalan raya.

Kata Kunci: *Kanal, Sosial Ekonomi, Batavia*

A. PENDAHULUAN

Banjir di Jakarta sebenarnya bukanlah masalah yang baru. Kota ini sudah dilanda banjir sejak abad ke-17. Pada zaman pemerintah kolonial Belanda, frekuensi banjir datang setiap 20 tahun sekali, kemudian setiap 10 tahun sekali. Pada musim hujan, Batavia tidak hanya kebanjiran akibat luapan air sungai yang semuanya datang dari selatan dan debitnya meningkat dengan cepat, tetapi ada juga banjir yang diakibatkan oleh tingginya curah hujan di Batavia sendiri.¹ Akibat curah hujan yang tinggi, beberapa daerah di Batavia mengalami banjir. Dalam sejarahnya, ketika Jakarta masih disebut sebagai Batavia, kota ini sudah pernah dilanda banjir seperti pada tahun 1918² dan banjir hampir merata ke seluruh wilayah Batavia. Semasa Belanda menguasai Batavia, banjir telah menjadi masalah besar, bukan hanya bagi penduduk, tetapi juga para Gubernur Jenderal *Vereenigde Oost-indische Compagnie* (VOC) yang berkuasa. Pejabat pemerintah Belanda dan orang-orang Belanda sebetulnya sudah sangat paham dengan air.

¹ Soehoed AR, *Membenahi Tata Air Jabotabek: Seratus Tahun dari Bandjir Kanaal Hingga Ciliwung Floodway*, (Jakarta: Penerbit Djambatan), hlm. 23.

² Restu Gunawan, *Gagalnya Sistem Kanal : Pengendalian Banjir Jakarta dari Masa ke Masa*, (Jakarta: Penerbit Buku Kompas, 2010), hlm. 111.

Layaknya penataan kota-kota di Belanda, Batavia juga dibangun dekat sungai dan kanal-kanal yang mengelilingi Batavia. Pemerintah Belanda ingin membuat Batavia sebagai tiruan kota-kota di Belanda terutama Amsterdam, lengkap dengan kanal, jembatan, dan gereja. Wilayah *Oud* Batavia (sekarang kawasan Kota Tua) ada puluhan kanal yang dibangun oleh Pemerintah Belanda, selain menjadi bagian dari penataan kota, juga digunakan untuk mengatasi banjir.³ Pekerjaan-pekerjaan bangunan penting, seperti penggalian saluran air, pembangunan tembok-tembok kota dan gedung-gedung, semua dilaksanakan oleh kontraktor-kontraktor Tionghoa terkenal, seperti Jan Con, dan Bingham. Para kontraktor ini hanya sebagai penyedia tenaga kerja di Batavia.⁴

Menghadapi banjir yang tiap tahun datang, berbagai upaya terus dilakukan oleh Pemerintah Belanda untuk menanggulangi bahkan mencegah Batavia kebanjiran tiap tahunnya. Seperti rencana pembangunan proyek kanal-kanal yang bisa digunakan untuk menampung air yang akan masuk ke

³ Peter J.M. Nas dan Kees Grijns, *Jakarta-Batavia: Sebuah Sampel Penelitian Sosio Historis Mutakhir* dalam Peter J.M Nas et al. (Peny.), Jakarta Batavia: Esai Kultural, (Jakarta: Batavia, 2007), hlm 7.

⁴ Leonard Blusse, *Persekutuan Aneh : Pemukiman Cina, Wanita Peranakan, dan Belanda di Batavia VOC*, (Yogyakarta: LKIS, 2004), hlm. 48.

Batavia. Pemerintah Belanda berharap sistem kanal bisa dimaksimalkan untuk menanggulangi banjir. Usaha pertama untuk mengatasi banjir di Batavia pertama kali dilakukan oleh gubernur jenderal VOC keenam, Gubernur Jenderal Jan Pieterszoon Coen.

Pengendalian banjir di Batavia secara struktural mulai ditangani sejak pemerintah kolonial membentuk *Waterstaat van Batavia* tahun 1854. Perkembangan selanjutnya terjadi ketika pemerintah pada 1918 membentuk *Departement van Burgerlijke Openbare Werken* (BOW). Tugas BOW yang berkaitan dengan masalah air adalah melakukan pemeliharaan sungai, danau, dan genangan yang bersifat alami, melakukan pembuatan, pemeliharaan, dan pengelolaan pengaliran (*bevloeiings*), bangunan penahan air, dan kanal untuk pelayaran sungai, dan membuat pembuangan air untuk kepentingan umum.

Pengendalian banjir di Batavia, baru ditangani secara sistematis setelah terbentuknya *Gemeente Batavia* (Pemerintahan Kota Batavia) yang diawali dengan penelitian terhadap sungai-sungai di Batavia tahun 1911. Herman van Breen mulai mengadakan penataan air di Batavia. Inti dari penanggulangan banjir yang diperkenalkan adalah salah satu saluran penangkap banjir yang terletak di luar kota. Pada masa kolonial, puncak pengendalian banjir di Batavia adalah periode 1913-1930.⁵

⁵ Taufik Abdullah dan Sukri Abrurrachman (ed), *Indonesia Across Orders: Arus Bawah Sejarah*

Kelebihan dari pengendalian banjir masa kolonial adalah lebih bersifat preventif. Selain itu, antara perencanaan dan pelaksanaan proyek tidak berlarut-larut. Untuk kanal banjir Kali Malang misalnya, setelah dilakukan penelitian pada tahun 1911, proyek kanal banjir ini pun dilaksanakan pada tahun 1913-1919 sehingga lahan yang disiapkan belum banyak yang berubah. Penelitian mengenai sungai-sungai yang ada di Batavia dilakukan oleh *De Commissie voor den Waterafvoer de Watervoorziening van Batavia* yang terdiri dari Moojen, H. Zaalberg, dan Swildens. Penelitian ini bertujuan untuk meminta pejabat berwenang agar memperhatikan dan mengawasi semua pengaliran sungai di Batavia. Kelemahan pengendalian banjir pada masa kolonial adalah dana yang terbatas sehingga semua rencana yang sudah ditetapkan tidak dapat diselesaikan.

B. KONDISI FISIK BATAVIA

Kota Batavia yang dibangun dari bekas kota Jayakarta adalah usaha membangun suatu kota tiruan Belanda yang dijadikan tempat bertemunya (*rendezvous*) lalu lintas pelayaran. Batavia berbentuk segi empat bersisi lurus sesuai dengan rancangan kota-kota di negeri Belanda yang berdasarkan rumusan benteng Romawi. Batavia dikelilingi oleh parit dan tembok kota yang diperkuat dengan sederetan benteng-benteng kecil. Batavia berbentuk bujur sangkar dengan panjang 2.250m dan lebar 1.500m. Sungai

Bangsa (1930-1960), (Jakarta: LIPI Press, 2011), hlm. 116.

Ciliwung yang disebut *Groote Rivier* oleh orang Belanda dan Kali Besar oleh penduduk pribumi yang berkelok-kelok dialihkan dan digantikan dengan sebuah terusan yang lurus, Kali Besar (*groote rivier*) memotong kota menjadi dua bagian. Masing-masing bagian selanjutnya juga dipotong-potong oleh dua buah parit yang terletak sejajar sepanjang sisi-sisi terpanjang bujur sangkar itu, dan masih dipotong-potong lagi secara tegak lurus oleh beberapa parit simpang. Batavia sendiri dibagi menjadi *Oud* Batavia (Batavia Lama) dan *Nieuw* Batavia (Batavia Baru).⁶

Awal abad ke-19, Kota Batavia diwarnai oleh kehadiran empat kelompok ras yaitu, Belanda, Eropa, Cina, Arab, serta Pribumi, maka dari itu timbul berbagai pemukiman penduduk yaitu, orang Eropa, orang Timur Asing, dan juga berbagai suku bangsa di Indonesia. Batavia sudah menjadi kota yang berkembang dengan jumlah populasi penduduknya yang terus meningkat. Selain suku-suku bangsa yang berasal dari Hindia-Belanda serta penduduk Cina dan Eropa, pada awal abad ke-19 terdapat tambahan dua kelompok baru yang pada pembagian-pembagian penduduk yang lama belum muncul. Penghuni-penghuni baru tersebut adalah orang-orang Arab dan *Moor*. Sebaliknya, golongan *Mardijker* hilang dari daftar tersebut. Orang-orang keturunan Arab yang telah beberapa generasi berada di Batavia tidak lagi berorientasi pada negeri leluhurnya, namun telah melebur dan mengidentifikasi dirinya sebagai

⁶ Leonard Blusse, *op.cit.*, hlm. 34.

anak Betawi. Kelompok ini dinamakan *Arab Betawi*.⁷

Secara umum orang Betawi mempunyai beberapa ciri. *Pertama*, mereka adalah Muslim, yang dalam kenyataannya mempunyai reputasi menjadi Islam yang fanatik. Orang Betawi tidak mau mengikuti pendidikan orang-orang Barat, mereka hanya akan mengirimkan anak-anak mereka ke pesantren. *Kedua*, orang Betawi berbicara dengan bahasa mereka sendiri, sebuah dialog dari orang Malaya. Orang Betawi secara umum dipekerjakan di jenjang paling rendah dari kehidupan sosial Batavia dan mereka tinggal di kampung-kampung di daerah pedesaan.⁸

Sejak awal, Belanda telah menerapkan pola kebijakan pemisahan yang tajam di wilayah jajahannya, yang melahirkan stratifikasi sosial yang bertumpu pada garis warna kulit dan agama. Penduduk kota Batavia terbagi atas orang Eropa dan Non Eropa, antara yang Kristen dan Non Kristen. Pembagian ini juga tercermin di dalam praktek perlakuan hukum dan sistem pajak yang diberlakukan di Batavia. Pemerintah kolonial berusaha untuk memajukan pendidikan di Batavia, namun warga Tionghoa dan warga pribumi banyak yang tidak diikutsertakan dalam

⁷ Ita Syamtasyah Ahyat, "Dinamika Wanita Betawi pada Abad ke-20", *Atikan: Jurnal Kajian Pendidikan*, vol. 5, no. 1, Juni 2015, hlm. 68.

⁸ Susan Abeyasekere, *Jakarta A History*, (Singapore: Oxford UP, 1987), hlm. 63-71.

program tersebut. Padahal warga Tionghoa membayar pajak ganda, yaitu pajak penghasilan dan pajak kekayaan.

Pajak penghasilan diwajibkan kepada warga pribumi yang bukan petani. Pajak kekayaan seperti rumah, kereta kuda, kendaraan bermotor, dan peralatan rumah tangga dikenakan hanya bagi warga orang Eropa dan Timur Asing termasuk etnis Tionghoa. Hambatan warga Tionghoa untuk bergerak adalah adanya *Passenstelsel*. *Passenstelsel* berlaku di semua wilayah Batavia dan diberlakukan khusus untuk warga Tionghoa. Alasan diberlakukannya *Passenstelsel* ini adalah untuk mencegah interaksi antara pribumi dengan warga Tionghoa, dan untuk menciptakan konsentrasi kegiatan ekonomi warga Tionghoa di perkotaan. Peraturan ini sangat merepotkan warga Tionghoa, terutama untuk mengembangkan usaha perdagangan mereka dan prosedur untuk mendapatkan sehelai kartu *passenstelsel* sulit dan memerlukan waktu yang panjang.⁹

Dalam hal status sipil, warga masyarakat dibagi atas pegawai

⁹ *Passenstelsel* adalah peraturan yang mengharuskan warga Tionghoa membawa kartu pass jalan jika mengadakan perjalanan ke luar daerah, yang berlaku sejak 1816. Bagi mereka yang tidak mendaftarkan diri dan kedatangan tidak membawa kartu pass tersebut dalam perjalanan akan dikenai sanksi hukuman atau denda 10 gulden. Noorjanah Andjarwati, *Komunitas Tionghoa di Surabaya (1910-1946)*, (Semarang: Mesiass), hlm. 71.

VOC, orang bebas atau budak. Atas dasar warna kulit, penduduk dikelompokkan dalam bangsa Eropa, Timur Asing (*vreemde oosterlingen*), dan Pribumi (*inlander*). Istilah Timur Asing pada masyarakat VOC juga dikenakan pada penduduk pribumi Indonesia non Batavia, yaitu mereka yang berasal dari wilayah timur Indonesia, seperti Ambon, Banda, Bali, Makasar, Timor, dan lain-lain.¹⁰

Pemerintah Belanda pada tanggal 23 Juli 1903 mengeluarkan *Wet Houdende Decentralisatie van het bestuur in Nederlandsch-Indie* (*Decentralisatiewet*) atau Undang-Undang Desentralisasi Pemerintahan di Hindia Belanda. Undang-undang ini membuka kemungkinan diadakannya pembagian hak dan kewajiban mengurus daerah oleh pemerintah daerah. Sejak 1 April

1905, Batavia dibentuk 2 kotapraja atau *gemeente*, yaitu *gemeente* Batavia dan *gemeente Meester-Cornelis*. Meskipun sudah dibentuk *gemeente* Batavia pada 1905, jabatan walikota (*burgermeester*) belum diangkat. Sampai tahun 1916 pemerintahan di Batavia masih ditangani oleh dewan kotapraja (*gemeente raad*) yang diketuai Residen Batavia.¹¹ Ketua dewan kotapraja yang diangkat memakai nama *burgermeester*, yang

¹⁰ Mona Lohanda, "Unsur Non Pribumi di Batavia Pada Abad Ketujuhbelas", dalam R.Z. Leirissa, *Sunda Kelapa Sebagai Bandar Jalur Sutra*, (Jakarta: Depdikbud RI, 1997), hlm 81.

¹¹ Mona Lohanda, *Sejarah Para Pembesar Mengatur Batavia*, (Jakarta: Masup, 2007), hlm. 196.

merangkap sebagai walikota. Dengan peraturan tersebut, sejak 5 Agustus 1916 diangkatlah Mr. Gerardus Johannes Bisschop sebagai Walikota *gemeente* Batavia sampai tahun 1920. Selain jabatan walikota, adapula jabatan *plaatsvervanend burgermeester* atau *loco burgermeester* (pengganti walikota) yang bertugas mewakili walikota apabila sedang berhalangan. Pada 1917 diangkatlah Mr. Dr. W.M.G. Schumann, dan pada tahun 1920 diganti oleh Herman van Breen.¹²

Kota Praja atau *gemenete* Batavia di bidang pemerintahan mempunyai wewenang untuk mengurus masalah-masalah pemeliharaan kota, perbaikan, pembaruan, dan perencanaan jalan-jalan umum, jalan besar, lapangan, pertamanan, tanggul-tanggul jalan, tambak, parit-parit, sumur bor, papan nama jalan, jembatan, pengaturan got, dan pengaturan pasar urusan kemiliteran, pengawasan jalan kereta api, dan Pelabuhan Tanjung Priok masih tetap diurus langsung oleh gubernur jenderal.¹³ Untuk memudahkan pengontrolan dan pengaturan kota, sejak tahun 1908, daerah-daerah di Batavia dibagi dalam wilayah-wilayah kecil yang terdiri dari dua distrik, yaitu Distrik Batavia yang meliputi onderdistrik

¹² The Liang Gie, *Sedjarah Pemerintahan Kota Djakarta*, (Jakarta: Kotapradja Djakarta Raja, 1958), hlm. 39.

¹³ Sudibyo Z. Hadisutjipto, *Sekitar 200 Tahun Sejarah Jakarta (1750-1945)*, (Jakarta: Pemerintah DKI Jakarta, Dinas Museum dan Sejarah, 1979), hlm. 74.

Mangga Besar, Penjaringan dan Tanjung Priok, sedangkan Distrik *Weltevreden* meliputi onderdistrik Gambir, Senen, dan Tanah Abang.¹⁴

Wilayah Batavia adalah dataran rendah dan landai mengakibatkan wilayah endapan secara periodik dilanda banjir. Dari sudut geomorfologis, Batavia rentan dengan banjir. Selain berada didataran yang rendah, Batavia merupakan daerah aliran 13 sungai yang bermuara di Teluk Batavia. Daerah aliran 13 sungai juga menyebar merata di semua wilayah Batavia.

Pada bagian timur ada Sungai Cakung, Jati Kramat, Buaran, Sunter, dan Cipinang. Bagian tengah ada Sungai Ciliwung, Cideng, dan Krukut. Barat ada Sungai Grogol, Sekretaris, Pesanggrahan, *Mookervart*, dan Angke. Faktor tingginya curah hujan juga memberikan sumbangan yang signifikan terjadinya banjir di Batavia dan kawasan sekitarnya.¹⁵

Pada 1918 Batavia mengalami bencana banjir. Hampir seluruh wilayah Batavia mengalami kebanjiran. Pada bulan Januari sampai Februari 1918 terjadi hujan terus-menerus. Akibatnya, pada tanggal 4 Februari 1918, kampung-kampung di *Weltevreden* terendam sehingga penduduknya terpaksa mengungsi. Kampung-kampung tersebut di antaranya daerah

¹⁴ *Staatsblad van Nederlandsh Indie*, 1922, No. 216.

¹⁵ Paulus Londo, "Strategi Prof. Dr. H. Van Breen Menyelamatkan Jakarta dari Banjir", *Kompas*, 2002, hlm. 27.

Pinangsia, Tanah Tinggi, Pedjambon, Grogol, Kebon Jeruk, Kampung Tambora, dan Glodok. Pada tanggal 14 Februari 1918, hujan turun sejak pukul delapan pagi. Hal itu mengakibatkan Sungai Ciliwung yang belum sempat surut, semakin tinggi airnya dan banjir semakin meluas.¹⁶

Banjir tahun 1918 mengakibatkan lumpuhnya transportasi yang ada di Batavia, baik yang beroperasi di dalam kota, maupun yang rutanya keluar dari Batavia. Seperti trem listrik yang berhenti beroperasi karena *stroomtram* tersiram air dan lokomotifnya kehilangan tenaga.¹⁷

Setelah banjir tahun 1918, Batavia dilanda banjir lagi pada tahun 1919. Pada tanggal 5 dan 6 Februari 1919 curah hujan yang tinggi menyebabkan banjir di *Weltevreden*. Banjir juga terjadi pada tahun 1923. Namun banjirnya tidak terlalu besar karena hanya sebagian kampung yang dilanda banjir, terutama perkampungan bumiputera.

Pada tahun 1931 banjir kembali melanda Batavia. tanggal 29 Desember 1931 hujan besar mengakibatkan banjir di daerah Batavia sampai Tangerang. Daerah yang juga ikut terendam adalah Pasar Ikan.¹⁸

C. PENGENDALIAN BANJIR DAN PEMBANGUNAN KANAL DI BATAVIA 1918-1933

Pada 19 Februari 1918 pukul 19.15 *Gemeenteraad Batavia* mengadakan rapat terkait banjir yang melanda Batavia. *Burgermeester* dan 14 anggota *Gemeenteraad* turut hadir dalam rapat tersebut. Herman van Breen, yang merupakan ahli tata air di Batavia turut hadir dalam rapat tersebut. Melihat kondisi banjir yang terjadi di Batavia, *burgermeester* mengusulkan agar kanal banjir segera diselesaikan secepatnya. Schotman yang merupakan dewan Hindia Belanda mengkritik bahwa teknisi harus bertanggung jawab bahwa banjir yang terjadi karena pembangunan jembatan di dekat *Eigen Hulp* yang menjadi penyebab banjir karena perbedaan tinggi air di depan dan di belakang bendungan sekitar 85 sentimeter. Menanggapi kritik dari Schotman, van Breen mengatakan bahwa banjir tahun 1918 satu setengah meter lebih tinggi dari banjir tahun-tahun sebelumnya.¹⁹

Banjir di Batavia secara struktural mulai ditangani sejak pemerintah kolonial membentuk *Waterstaat van Batavia* tahun 1854. Perkembangan selanjutnya terjadi ketika pemerintah tahun 1918 membentuk *Departement van Burgerlijke Openbare Werken*

¹⁶ *Sin Po*, 14 Februari 1918.

¹⁷ *Sin Po*, 18 Februari 1918.

¹⁸ *Sin Po*, 14 Februari 1918.

¹⁹ Dharwis Widya Utama Yacob, "Belajar Mengatasi Banjir dari Herman van Breen", *ARSIP*, Edisi 60, Januari-April 2013, hlm. 22.

(BOW).²⁰ Tugas BOW yang berkaitan dengan masalah air adalah melakukan pemeliharaan sungai, situ, dan genangan yang bersifat alami, melakukan pembuatan, pemeliharaan, dan pengelolaan pengairan (*bevloeiings*), bangunan penahan air, dan terusan untuk pelayaran sungai, melakukan pekerjaan lain yang menyangkut ilmu bangunan air dan membuat pembuangan air untuk kepentingan umum. Pada 1933, BOW digabung menjadi *Departement van Gouvernement Bedrijven* dengan nama *Departement van Verkeer en Waterstaat* (Departemen Perhubungan dan Perairan). Untuk menyelesaikan tugas-tugasnya, departemen ini secara struktural dibantu oleh *afdeeling* (bagian), *onder afdeeling* (subbagian), dan *dients* (dinas). Untuk kotapraja Batavia, masalah pekerjaan umum dilaksanakan oleh *Gemeenteewerken*.²¹

Penanganan dan peninjauan masalah banjir di Batavia ditangani secara sistematis baru pada pertengahan tahun 1920. Pengendalian air di Batavia dikenal dengan Rencana van Breen. Rencana ini disebut sebagai perbaikan tata air di Batavia, karena rencana ini dimaksudkan bukan hanya untuk pengendali banjir saja, namun juga

²⁰Abdoel Raoef Soehoed, *Banjir Ibukota: Tinjauan Historis dan Pandangan Ke Depan*, (Jakarta: Djambatan, 2004), hlm. 5-6.

²¹Mutohar Sudiro, *Profil dan Struktur Fungsi Pekerjaan Umum dari Masa ke Masa*, (Jakarta: Dinas Pekerjaan Umum, 1986), hlm. 14.

untuk pengadaan air bagi pembersihan kota di musim kemarau. Rencana pengendalian air ini lebih lanjut dikaitkan juga dengan rencana pembuangan air dan kotoran bagi wilayah kota bagian selatan, yaitu wilayah pemukiman yang waktu itu sedang dibangun (wilayah Menteng-Gondangdia). Wilayah ini diapit oleh Kali Cideng, Ciliwung dan di lintasi pula oleh berbagai kali kecil seperti Kali Mampang, Kali Krukut dan di sisi timur bagian selatan Kali Grogol, di bagian utara Kali Angke, kemudian satu saluran pengairan dari daerah *Buitenzorg* yang perannya adalah mengairi persawahan antara *Buitenzorg* dan Batavia, yaitu *Westerslokker* dan *Oosterslokker*.

Rencana van Breen cukup sederhana, van Breen ingin membuat suatu kanal baru yang letaknya melintang ke arah alur-alur sungai di wilayah Batavia, yaitu dari arah timur ke barat. Arus banjir di antara Ciliwung dan Kali Cideng ditampung oleh kanal melintang ini yang bermula dari Pintu Air Manggarai di Ciliwung sampai melewati wilayah Tanah Abang kemudian membujur ke utara dan menyatu dengan bagian hilir Kali Angke.²² Kanal semacam ini juga berfungsi untuk mengalihkan

²² Sungai-sungai tersebut meliputi Kali Mampang, Kali Krukut, Kali Grogol, Kali Angke, kemudian satu saluran pengairan dari daerah *Buitenzorg* yang fungsinya mengairi persawahan antara *Buitenzorg* dan Batavia yaitu Kali Baru Barat dan Kali Baru Timur. Abdurrachman Surjomihardjo, *Perkembangan Kota Jakarta*, (Jakarta: Dinas Museum dan Sejarah DKI, 1970), hlm. 20.

sebagian arus banjir dari sungai satu ke sungai lain. Untuk pembangunan sarana pengaliran air di Batavia, Herman van Breen mengajukan anggaran sebesar 1.113.200 gulden. Jumlah yang diajukan van Breen menurut BOW terlalu tinggi karena biaya perbaikan pangairan sangat minim. Van Breen mengatakan bahwa biaya tinggi disebabkan karena naiknya upah buruh dan pegawai.²³

Pada Februari 1918, Batavia dilanda banjir besar, aparat pemerintah diingatkan kembali akan pembangunan sarana pengaliran yang telah dikerjakan sejak tahun 1913. Untuk itu, *burgermeester* Batavia, setelah mengadakan rapat tanggal 18 Februari 1918, mengirim surat permohonan kepada gubernur jenderal pada 28 Februari 1918 yang isinya meminta agar kanal banjir segera di selesaikan agar pada musim hujan selanjutnya tidak terjadi banjir.²⁴ Direktur BOW membuat penghitungan proyek lanjutan kanal banjir berdasarkan surat dari *burgermeester* Batavia. BOW mengajukan anggaran sebesar 500.000 gulden untuk menyelesaikan kanal banjir kepada gubernur jenderal. Persetujuan terhadap penyelesaian kanal banjir dikeluarkan oleh sekretaris pemerintah pada 29 Juni 1918. Untuk itu, Dinas Pengaliran diperintahkan

untuk segera mengerjakan proyek kanal banjir.²⁵

Van Breen telah membuat tiga rencana pengendalian banjir, yaitu : (1) Rencana pertama : dari utara Cawang ke barat, melalui daerah senayan kemudian ke utara melalui Pesing bergabung dengan kali Angke. (2) Rencana kedua : dari Manggarai ke barat di sebelah selatan Bendungan Karet, baru sesudah itu membujur utara ke Pesing dan Kali Angke. (3) Merupakan variasi sementara dari rencana melalui rencana kedua. Kanal di Bendungan Karet digabung dengan kanal banjir Krukut ke arah utara yang telah ada sejak pertengahan abad ke-19. Kali Krukut sendiri dialihkan melalui Tanah Abang dan Petojo langsung ke utara untuk bergabung dengan Kali Cideng.²⁶ Van Breen mengatakan jika Kanal Banjir digunakan dengan baik, maka pembagian air kota akan banyak terbantu dengan menahan air baik di Pintu Air Matraman, maupun di Pintu Air Karet serta di sebelah hilir Kali Krukut di Pintu Air Jatibaru.

Masalah yang sangat berkaitan dan berpengaruh terhadap banjir adalah adanya aliran sungai yang tidak lancar karena terganggu oleh sedimentasi atau pengendapan di beberapa sungai. Selain berasal dari sampah yang mengendap di saluran, sedimentasi juga berasal dari erosi yang dibawa dari hulu sungai. Masalah sedimentasi ini mulai

²³ Restu Gunawan, *op.cit.*, hlm. 225.

²⁴ ANRI, *Gemeente Batavia*, 28 Februari 1918, No. 1150.

²⁵ ANRI, *Departement Der Burgerlijke Openbare Werken*, 22 Juni 1918, No. 11347/E.

²⁶ Abdoel Raoef Soehoed, *op.cit.*, hlm. 34-35.

ditangani sejak tahun 1916. Pembangunan pintu air Manggarai telah mengakibatkan adanya pengendapan di daerah hulu Sungai Ciliwung, terutama di daerah saluran utama *Meester Cornelis*. Pada tahun 1926, masalah penataan air mengalami perubahan. Pemberian izin bagi penggunaan air untuk tujuan rumah tangga, pangairan, daya gerak (kincir) tujuan industri, sumber air, danau, kolam, kanal, dan saluran air ditangani oleh negara. Artinya, izin tersebut dikeluarkan oleh gubernur jenderal. Dalam hal ini Dewan Provinsi akan memberikan wewenang kepada direktur BOW untuk mengeluarkan perizinan dan penelitian tentang pengambilan sumber daya sungai yang meliputi pengambilan pasir dan kerikil serta pengawasan penggunaan air dari sungai dan saluran.²⁷

D. DAMPAK PEMBANGUNAN KANAL TERHADAP KEHIDUPAN DI BATAVIA 1918-1933

Pembangunan kanal serta membaiknya tata kota di Batavia membawa dampak dalam bidang sosial serta ekonomi di Batavia. Sungai dan kanal yang berada di Batavia digunakan sebagai transportasi kapal-kapal besar dan kapal-kapal kecil. Penduduk juga memanfaatkan kanal sebagai tempat penyeberangan yang disebut dengan eretan. Karena menyangkut dengan kebutuhan masyarakat, eretan bisa

dijadikan kegiatan usaha yang mendatangkan keuntungan bagi para pemiliknya. Eretan di Ciliwung berada di empat titik, yaitu Kwitang, Kalipasir, Gunung Sahari, dan Kali Baru Timur. Usaha *eretan* tidak mengenal istirahat karena padatnya pendistribusian barang dari luar maupun dalam Batavia. Tarif penyeberangan sekitar sepicis atau 10 sen per orang. Perekonomian Batavia terbantu dengan keberadaan warga Tionghoa. Para pekerja terampil dari Cina memberikan kontribusi yang besar, berbagai kebutuhan hidup sehari-hari masyarakat Batavia dapat disediakan oleh warga Tionghoa dengan berbagai keahlian yang dimilikinya, mulai dari barang-barang kebutuhan seperti makanan dan pakaian, mereka juga terjun pada jasa transportasi dengan menjadi pendayung perahu.²⁸

Pembangunan kanal yang dilakukan oleh pemerintah Belanda, selain untuk mengatasi banjir juga digunakan untuk penampungan air sehingga jika musim kemarau tidak kekurangan air. Dampak dari pembangunan kanal juga dirasakan oleh masyarakat yang bekerja sebagai petani yang berada di pinggiran Batavia. Aliran dari Bendung Katulampa dipecah menuju aliran Sungai Ciliwung yang digunakan untuk pengambilan air untuk keperluan irigasi persawahan yang dialirkan melalui *Oosterslokan* (Kali Baru Timur). Semakin membaiknya saluran pengairan seperti sungai dan kanal di Batavia,

²⁷ Irdam Idris, *Sejarah Perkembangan Pekerjaan Umum di Indonesia*, (Jakarta: Dinas Pekerjaan Umum, 1969), hlm. 4-6.

²⁸ Mega Destatriyana, "Batavia Baru di Weltevreden", *Skripsi*, (Bandung: UPI 2005), hlm. 6-7.

membuat para pemilik modal yang berdomisili di daerah luar Batavia seperti di *Buitenzorg* mulai berani membuka perkantoran dan menanamkan modalnya di Batavia.

Dampak dibangunnya kanal di wilayah Batavia dan dan wilayah pinggiran Batavia seperti Tangerang membuat ekonomi kedua wilayah ini berjalan dengan lancar, karena bisa menghemat waktu dan biaya yang dikeluarkan pun lebih murah dibanding dengan menggunakan kereta kuda maupun di pikul.²⁹ Semenjak Batavia menjadi lebih baik dengan membaiknya sistem kanal dan membaiknya aliran sungai di Batavia, hubungan dagang mulai berkembang dan bertambah dari jumlah barang dagangan yang diangkut oleh kapal dagang dan perahu dagang yang merapat di Batavia. Hal ini kemudian menjadi karakter yang kuat untuk Batavia dalam hal perdagangan yang didukung oleh keberadaan kawasan niaga di Pasar Ikan yang menjadi tempat niaga terbesar di Batavia. Semenjak itu, Batavia memiliki peranan penting sebagai salah satu tempat transaksi jual-beli barang-barang dagangan antar bangsa, baik asing maupun lokal.³⁰

Pembangunan kanal dan membaiknya sistem pengairan di Batavia membawa dampak pada

²⁹ Asep Suryana, *Dinamika Sosial Ekonomi Petani Buah 1921-1966*, (Jakarta: LIPI Press, 2012), hlm. 49-50.

³⁰ Agus Ridwiyanto, "Batavia Sebagai Kota Dagang Pada Abad XVII Sampai Abad XVIII", *Skripsi*, (Jakarta: UIN, 2011), hlm. 4.

intensitas banjir yang melanda Batavia. Sejak Batavia dilanda banjir besar tahun 1918, banjir selalu datang hampir setiap tahunnya. Pembangunan dan perbaikan kanal serta sungai di Batavia memberikan dampak pada intensitas banjir yang melanda Batavia. Banjir yang biasanya melanda Batavia hampir setiap tahunnya pada tahun 1918 sampai tahun 1922, mulai berangsur berkurang. Banjir tidak lagi datang setiap tahun namun 10 tahun kemudian banjir baru melanda kembali Batavia pada 1932.³¹ Pembangunan Kanal Banjir Kali Malang sangat membantu Batavia dalam mengatasi banjir yang hampir setiap tahun melanda Batavia. wilayah yang sering terkena banjir pun berangsur-angsur membaik dan tidak lagi mengalami banjir. Tingkat kesehatan warga Batavia pun mengalami peningkatan. Tidak ada lagi endemi penyakit seperti malaria yang menjangkit Batavia karena kanal dan sungai telah dikeruk dan dibersihkan sedemikian rupa. Lingkungan di Batavia pun semakin tertata dan bersih.

Perbaikan kanal, normalisasi sungai, dan pembangunan infrastruktur membuat masyarakat di luar Batavia mulai berpindah dan menetap di Batavia. Populasi di Batavia, selain dihuni warga pribumi, juga dihuni oleh warga Eropa, Tionghoa dan Arab yang sampai pada tahun 1930 populasinya semakin meningkat. Warga pribumi mencapai 243.752 jiwa, warga Tionghoa mencapai 9.422 jiwa,

³¹ Zaenuddin HM, *Banjir Jakarta*, (Jakarta: Change Publisher, 2013), hlm. 35-45.

Eropa dan Timur Asing mencapai 638 jiwa.³²

E. KESIMPULAN

Wilayah Batavia merupakan wilayah yang rentan terhadap bencana banjir, hal ini disebabkan karena wilayah Batavia adalah dataran rendah. Permukaan tanah yang rendah dan landai mengakibatkan wilayah Batavia secara periodik dilanda banjir. Selain karena topografi, Batavia rentan dengan banjir karena Batavia merupakan daerah aliran 13 sungai yang bermuara di Teluk Batavia yang menyebar merata disemua wilayah Batavia. Faktor curah hujan juga mempengaruhi banjir di Batavia dan sekitarnya.

Wilayah Batavia yang rendah, mengakibatkan Batavia rentan terkena bencana banjir. Pada 1918, Batavia mengalami banjir yang mengakibatkan hampir seluruh wilayah Batavia kebanjiran. Kampung-kampung di *Weltevreden* terendam sehingga penduduknya terpaksa mengungsi. Melihat kondisi banjir yang terjadi di Batavia, *burgermeester* mengusulkan agar kanal banjir segera diselesaikan secepatnya.

Penanganan dan peninjauan masalah banjir di Batavia ditangani secara sistematis baru pada pertengahan tahun 1920. Pengendalian air di Batavia dikenal dengan Rencana van Breen. Rencana ini disebut sebagai perbaikan tata air di Batavia, karena rencana ini dimaksudkan bukan hanya untuk

pengendali banjir saja, namun juga untuk pengadaan air bagi pembersihan kota di musim kemarau. Rencana pengendalian air ini lebih lanjut dikaitkan juga dengan rencana pembuangan air dan kotoran bagi wilayah kota bagian selatan, yaitu wilayah pemukiman yang waktu itu sedang dibangun (wilayah Menteng-Gondangdia).

Keberadaan Sungai Ciliwung dan sungai-sungai kecil lainnya beserta pembangunan kanal-kanal di Batavia telah menempatkan air menjadi sesuatu yang penting dalam kehidupan sehari-hari hampir sebagian besar masyarakat Batavia. Hampir semua kegiatan yang berhubungan dengan air dilakukan di kanal atau sungai. Pada 1920 dimulailah pembangunan kanal yang bertujuan untuk mengatasi banjir dan untuk persediaan air di musim kemarau. Pembangunan kanal dan keberhasilan pemerintah kolonial Belanda dalam mengatasi banjir yang terjadi di Batavia secara tidak langsung berpengaruh pada kondisi ekonomi yang terjadi di Batavia. Batavia yang telah menjadi bandar niaga yang menyediakan komoditas rempah-rempah, bahan pakaian, emas, dan sebagainya telah menjadikan Batavia sebagai tempat pengekspor hasil barang-barang dagangan dari wilayah Batavia maupun luar Batavia yang didukung dengan Sungai Ciliwung yang mengalir dari luar Batavia menuju kawasan niaga dan sebaliknya. Sungai Ciliwung dan kanal-kanal yang berada di Batavia dapat menunjang transportasi untuk mengangkut barang-barang dagangan ke arah kawasan niaga, sehingga Batavia sebagai bandar niaga dan

³² Lance Castles, *Profil Etnik Jakarta*, (Jakarta: Masup, 2007), hlm. 22.

berhasil tumbuh menjadi kekuatan yang lebih besar lagi dalam jalur perdagangan maritim.

Semakin membaiknya wilayah Batavia telah mendorong pertumbuhan jumlah penduduk di Batavia. Penataan dan perbaikan di wilayah Batavia membuat kondisi Batavia semakin membaik walaupun belum bisa dikatakan sempurna. Dampak yang dirasakan oleh masyarakat Batavia dengan semakin membaiknya sistem kanal dalam bidang ekonomi adalah berkembangnya hubungan dagang dan bertambahnya jumlah barang dagangan yang diangkut oleh kapal dagang dan perahu dagang yang merapat di Batavia, hal ini kemudian menjadi karakter yang kuat untuk Batavia dalam hal perdagangan yang didukung oleh keberadaan kawasan niaga di Pasar Ikan yang menjadi tempat niaga terbesar di Batavia. Dampak dalam bidang sosial yaitu meningkatnya jumlah penduduk yang begitu pesat yang juga mempengaruhi kehidupan dan hubungan sosial masyarakat Batavia.

Tingkat kesehatan warga Batavia juga mengalami peningkatan. Tidak ada lagi endemi penyakit seperti malaria yang menjangkit penduduk Batavia. Adanya perbaikan kanal juga berdampak pada perbaikan-perbaikan sarana lain seperti pembuatan jalan raya, taman, saluran air, serta pembangunan perumahan sehat dan murah.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip

ANRI, *Gemeente Batavia*, 28 Februari 1918, No. 1150.

ANRI, *Departement Der Burgerlijke Openbare Werken*, 22 Juni 1918, No. 11347/E.

Staatsblad van Nederlandsh Indie, 1922, No. 216.

Buku, Artikel, Jurnal

Abdoel Raoef Soehoed, *Banjir Ibukota: Tinjauan Historis dan Pandangan Ke Depan*, Jakarta: Djambatan, 2004.

_____, *Membenahi Tata Air Jabotabek: Seratus Tahun dari Bandjir Kanaal Hingga Ciliwung Floodway*, Jakarta: Penerbit Djambatan, 2004.

Abdurrachman Surjomihardjo, *Perkembangan Kota Djakarta*, Jakarta: Dinas Museum dan Sejarah DKI, 1970.

Abeyasekere, Susan, *Jakarta A History*, Singapore: Oxford UP, 1987.

Asep Suryana, *Dinamika Sosial Ekonomi Petani Buah 1921-1966*, Jakarta: LIPI Press, 2012.

Blusse, Leonard, *Persekutuan Aneh : Pemukiman Cina, Wanita Peranakan, dan Belanda di Batavia VOC*, Yogyakarta: LKIS, 2004.

Castles, Lance, *Profil Etnik Jakarta*, Jakarta: Masup, 2007.

Dharwis Widya Utama Yacob, "Belajar Mengatasi Banjir dari Herman van Breen", *ARSIP*, Edisi 60, Januari-April 2013.

Gie, The Liang, *Sedjarah Pemerintahan Kota Djakarta*, Jakarta: Kotapradja Djakarta Raja, 1958.

Irdam Idris, *Sejarah Perkembangan Pekerjaan Umum di Indonesia*, Jakarta: Dinas Pekerjaan Umum, 1969.

Ita Syamtasiyah Ahyat, "Dinamika Wanita Betawi pada Abad ke-20", *Atikan: Jurnal Kajian Pendidikan*, vol. 5, no. 1, Juni 2015.

Lohanda, Mona, *Sejarah Para Pembesar Mengatur Batavia*, Jakarta: Masup, 2007.

Londo, Paulus, "Strategi Prof. Dr. H. Van Breen Menyelamatkan Jakarta dari Banjir", *Kompas*, 2002.

Mutohar Sudiro, *Profil dan Struktur Fungsi Pekerjaan Umum dari Masa ke Masa*, Jakarta: Dinas Pekerjaan Umum, 1986.

Nas, Peter J.M. dan Kees Grijns, *Jakarta-Batavia: Sebuah Sampel Penelitian Sosio Historis Mutakhir* dalam Peter J.M Nas et al. (Peny.), Jakarta Batavia: Esai Kultural, Jakarta: Batavia, 2007.

Noorjanah Andjarwati, *Komunitas Tionghoa di Surabaya (1910-1946)*, Semarang: Mesiass.

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

Sudibyo Z. Hadisutjipto, *Sekitar 200 Tahun Sejarah Jakarta (1750-1945)*, Jakarta: Pemerintah DKI Jakarta, Dinas Museum dan Sejarah, 1979.

Taufik Abdullah dan Sukri Abrurrachman (ed), *Indonesia Across Orders: Arus Bawah Sejarah Bangsa (1930-1960)*, Jakarta: LIPI Press, 2011.

Zaenuddin HM, *Banjir Jakarta*, Jakarta: Change Publisher, 2013.

Koran

Sin Po, 14 Februari 1918.

Sin Po, 18 Februari 1918.