

**BAB IV**

**JALUR KERETA API DAN KEHIDUPAN SOSIAL EKONOMI**

**MASYARAKAT KOTA BANDUNG**

Untuk memudahkan pembahasan, penulis membagi ke dalam empat sub-bab, yaitu sub bab Geografi dan Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Kota Bandung, Latar Belakang Pembangunan Jalur Kereta Api Kota Bandung, Pembangunan Jalur Kereta Api Kota Bandung, serta Dampak Pembangunan Jalur Kereta Api Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat dan Perkembangan Fisik Kota Bandung. Jalur kereta api yang dimaksudkan dalam penelitian ini adalah jalur kereta api utama Kota Bandung yang dibangun dari wilayah Barat hingga wilayah Timur yaitu dari daerah Padalarang hingga daerah Rancaekek. Selain itu disamping jalur kereta api utama, terdapat pula jalur simpangan yang menghubungkan Kota Bandung dengan daerah *hinterland* bagian Selatan Kota Bandung yaitu jalur Bandung-Citeureup-Majalaya dan Bandung-Soreang-Ciwidey serta ke bagian utara yaitu jalur Rancaekek-Jatinangor. Pembangunan sarana transportasi kereta api di Kota Bandung ini ditujukan untuk menghubungkan Kota Bandung dengan daerah-daerah perkebunan yang ada di sekitar Kota Bandung.

**4.1 Geografi dan Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Kota Bandung**

Kota Bandung berdiri pada akhir tahun 1810 dan diresmikan sebagai ibukota baru Kabupaten Bandung menggantikan Krpyak (sekarang Dayeuhkolot) pada tanggal 25 September 1810 (Hardjasaputra, 2006: 5). Kota Bandung terletak pada posisi antara 107° 37' Bujur Timur dan 6° 57' Lintang Selatan, dengan

ketinggian  $\pm 709$  meter di atas permukaan laut. Dalam posisi tersebut berarti kota Bandung berada di daerah strategis, yaitu di bagian tengah wilayah Jawa Barat, sehingga dapat dijangkau dari berbagai arah dan juga memiliki kondisi tanah yang sangat subur untuk ditanami.

Kota Bandung berada di dataran tinggi yang disebut Dataran Tinggi Bandung, dikelilingi oleh sejumlah gunung, seperti Gunung Tangkuban Parahu, Gunung Buranrang, Gunung Bukittunggul, Gunung Manglayang, Gunung Malabar, dan lain-lain. Dengan banyaknya gunung, maka daerah Bandung pun memiliki banyak sungai, seperti Citarum, Cisangkuy, Cikapundung, Cimeta, Cibureum dan Cipatik. Di beberapa tempat, sungai tertentu berfungsi sebagai prasarana transportasi.

Di sebelah timur terdapat kerucut-kerucut gunung api kecil antara lain Mandalawangi (1.650 m), Mandalagiri, Gandapura, dan Kamojang. Di sebelah selatan terdapat Gunung Malabar (2.343 m), Gunung Patuha, dan Gunung Tilu. Di sebelah barat terdapat satuan pematang homoklin yang merupakan perbukitan memanjang, membentuk daerah perbukitan Rajamandala-Padalarang. Beberapa puncak pematangnya antara lain Pasir Pabeasan, Pasir Balukbuk, dan Pasir Kiara (Suganda, 2008: 4).

Dataran tinggi Bandung merupakan daerah pilihan lokasi bagi perkebunan jenis tanaman ekspor. Pertumbuhan perkebunan di daerah Bandung sudah ada sejak zaman VOC. Pada masa VOC tanaman perkebunan yang ditanam adalah kopi dengan penanaman dilakukan oleh tenaga pribumi dengan cara kerja wajib. Para Bupati di wilayah Priangan termasuk Bandung diperintah oleh VOC untuk

menanam kopi. Para Bupati menyuruh kepada rakyat untuk menanam dengan cara kerja wajib. Model penanaman perkebunan pada saat itu dikenal dengan nama Preangerstelsel (Mulyana, 2005:196).

Pertumbuhan perkebunan di daerah Bandung terjadi setelah diberlakukannya Undang-Undang Agraria 1870. Akibat keluarnya Undang-Undang Agraria, banyak pengusaha Eropa yang membuka perkebunan (kina, teh, dan karet) di sekitar Kota Bandung. Sejak adanya peraturan agraria, pada tahun 1902 di seluruh Hindia Belanda terdapat lebih kurang 100 perkebunan teh, 81 diantaranya terletak di Jawa Barat. Sedangkan perkebunan kina di seluruh Hindia Belanda berjumlah 82 buah, 60 perkebunan kina tersebut terletak di Jawa Barat (Kunto, 1984: 27).

Beberapa tahun setelah keluarnya Undang-Undang Agraria, maka jumlah perkebunan swasta di Jawa Barat meningkat menjadi 150 perkebunan, sebagian besar perkebunan ini terletak di daerah pegunungan Priangan yang mengepung wilayah Kota Bandung (Kunto, 1984:28). Perkebunan dengan tanah hak guna usaha tersebar sebanyak 300 perkebunan di wilayah Kota Bandung. Perkebunan-perkebunan tersebut merupakan perkebunan kopi, teh, kina dan sebagian kecil perkebunan bibit tebu. Perkebunan teh, kopi dan kina banyak terdapat di wilayah Bandung Selatan. Awal abad ke-20 banyak terdapat perkebunan-perkebunan swasta yang tersebar di beberapa wilayah Bandung Selatan. Di wilayah Banjaran terdapat 27 persil dengan luas 5904 bau; Cisondari 17 persil dengan luas 2897 bau; Majalaya 15 persil dengan luas 4135 bau. Perkebunan-perkebunan tersebut sebagian besar dimiliki oleh pengusaha Eropa, ada pula sebagian kecil yang

dimiliki oleh orang Cina yaitu perkebunan yang berada di daerah Banjaran. Orang Cina tersebut bernama Tan Kim Tjeng (Mulyana, 2005: 196). Perkebunan bibit tebu terdapat terutama di daerah Bandung, di daerah ini terdapat lima perkebunan diantaranya yaitu, milik *N.V. Bibitonderneming Tjimareme; Bibit Maatschappij "Mendes Hoodius"*; *N.V. Bibitonderneming Van Amstel en Schuff; Bibitcultuuronderneming "Pagottan"* dan milik tuan J.Van Blommestein, luas areal seluruh perkebunan sekitar 700 bau dengan hasil panen sekitar 24.000 pikul batang tebu (Memori Serah Jabatan 1921-1930 Jawa Barat, 1976: LIII).

Di Bandung terdapat beberapa pengusaha perkebunan yang dikenal oleh masyarakat hingga saat ini. Beberapa pengusaha perkebunan yang dikenal seperti Ir. Kerkhoven, K.A.R Bosscha, Franz Wilhelm Junghuhn, Andries de Wilde dan Piter Engelhard. Kerkhoven memiliki lahan perkebunan di daerah Bandjarian dan Cisondari, yaitu di persil Arjasari I hingga VII, Gambung I dan II (Mulyana, 2005: 197). Bosscha memiliki lahan perkebunan di daerah Banjaran dengan tanah persil Tanjung Pinang I hingga II, Pengharepan dan Malabar. Pada bulan Agustus 1896 Bosscha mendirikan Perkebunan Teh Malabar. Pada tahun-tahun berikutnya, ia menjadi pemilik seluruh perkebunan teh di Kecamatan Pangalengan. Selama 32 tahun masa jabatannya di perkebunan teh ini, ia telah mendirikan dua pabrik teh, yaitu Pabrik Teh Malabar dan juga Pabrik Teh Tanara. Dari perkebunan teh inilah Bosscha membiayai proyek-proyek sosial nya yang sangat monumental, hingga mengangkat Kota Bandung sebagai Kota yang perkembangannya sangat cepat di Hindia Belanda. Junghuhn merupakan orang yang mengembangkan kina varitas unggul di Bandung. Ia pula yang berhasil mengangkat nama Bandung hingga

terkenal di sebagai gudang penghasil bubuk Kina yang utama di dunia. Patut dicatat, bahwa pada masa sebelum Perang Dunia II, lebih dari 90% kebutuhan bubuk kina di dunia, dipenuhi oleh perkebunan dan pabrik kina di wilayah sekitaran Bandung. Andries de Wilde merupakan pemilik perkebunan kopi di Cimahi bagian barat sampai ke daerah Cibeusi di bagian Timur, sebelah utara dibatasi Gunung Tangkubanparahu sedangkan sebelah selatan dibatasi oleh Jalan Raya Pos (Kunto, 1984: 40). Wilde juga merupakan pemilik gudang kopi di Bandung. Pieter Engelhard adalah orang Eropa pertama yang membuka lahan perkebunan di daerah sekitaran Bandung. Perkebunannya terletak di daerah selatan Gunung Tangkubanperahu. Engelhard merupakan penanam kopi yang dikenal dengan produknya *Javakoffie* yang bibitnya menyebar ke perkebunan di lereng Gunung Patuha, Gunung Mandalawangi dan Gunung Malabar (Kunto, 1984: 38).

Kemajuan pesat yang dicapai oleh para pengusaha perkebunan swasta Belanda melahirkan golongan masyarakat yang baru. Mereka adalah pemilik perkebunan atau administrator perkebunan. Orang Belanda pemilik perkebunan di Priangan lebih dikenal dengan sebutan *Preangerplanters* yang memiliki kekayaan berlimpah disertai dengan gaya hidup royal melebihi kehidupan para pejabat pemerintahan Belanda. Hal itu terjadi karena hasil perkebunan seperti kopi, karet, kina, dan teh merupakan komoditi ekspor yang laku keras di pasaran dunia, sedangkan upah buruh sangat rendah sehingga keuntungan yang diperoleh sebagian besar untuk pemilik atau administrator perkebunan. Dalam struktur

sosial masyarakat kolonial Belanda, para *Preangerplanters* menduduki status terhormat sedikit dibawah para pejabat pemerintahan.

Di tanah Priangan pada umumnya dan di daerah Bandung Selatan khususnya, kopi menjadi produk utama perkebunan, bahkan dijadikan sebagai dasar pembagian wilayah Priangan oleh Deandels. Pada awal pemerintahan Gubernur Jenderal H.W. Deandels, daerah Priangan penghasil kopi (Cianjur, Bandung, Sumedang, dan Parakanmuncang) digabungkan dengan daerah Batavia dan disebut *Jacatrasche en Preanger-Regentschappen* (Lubis, 2003: 346). Produk kopi diangkut dengan cara dipikul atau dimasukkan gerobak bertenaga kerbau. Salah satu gudang penampungan ada di daerah Cikao, Purwakarta. Dari sini, pengangkutan dilanjutkan dengan menyusuri Sungai Citarum.

Tahun 1811, hutan Gambung di kaki Gunung Tilu yang terletak di wilayah Bandung Selatan dibuka oleh Pemerintah Kolonial Belanda untuk dijadikan kebun kopi. Namun, kopi dari kebun Gambung kurang berhasil sehingga pemerintah Belanda menelantarkannya. Pada tahun 1873, Rudolph Kerkhoven dibantu oleh delapan keluarga pekerja kebun kopi membuka kebun Gambung untuk dipersiapkan menjadi kebun teh. Surat penyewaan kebun dari pemerintah Belanda terbit pada 6 Mei 1876 untuk jangka waktu 75 tahun. Pada tahun 1877, dilakukan penanaman teh pertama sejenis *assam* dari India yang dikenal sebagai bibit unggul. Jenis teh ini membawa keberuntungan bagi keluarga Kerkhoven. Keberhasilannya kemudian diikuti oleh perkebunan teh lain di Jawa dan Sumatra. Selanjutnya, Rudolph Kerkhoven pun mengembangkan usahanya dengan membuka kebun lainnya, yaitu Malabar, Talun dan Neglasari.

Kina mulai ditanam di daerah Gambung pada tahun 1881. jenis kina yang ditanam adalah *Cinchona Succirubra* dan *Cinchona Ledgeriana*. Sedangkan tanaman kopi jenis arabika masih dipertahankan dilahan-lahan yang lebih terbuka. Rudolph Kerkhoven meninggal tahun 1918 dan dikuburkan di Gambung. Demikian juga istrinya, Jenny Roosegaarde Bisschop, yang meninggal tahun 1907, kebun di daerah Gambung ini kemudian dikelola oleh putranya, Emile Kerkhoven.

Selain tanaman perkebunan, di dataran tinggi Bandung terdapat hutan yang menghasilkan jenis kayu rasamala (Mulyana, 2005: 197). Kayu jenis ini digunakan untuk kepentingan bahan bangunan. Eksploitasi kayu di daerah Bandung Selatan banyak dilaksanakan oleh pemerintah.

Wilayah sekitar Bandung menghasilkan hasil bumi yang baik untuk perdagangan. Hasil bumi tersebut adalah tembakau, kentang, teh, kopi, kapok dan kelapa. Teh dan kopi merupakan komoditi yang biasa diangkut oleh kereta api dari wilayah timur Bandung menuju stasiun Bandung. Luas areal penanaman teh sekitar 1.028 Ha. Perkebunan teh ini terdapat di wilayah timur Bandung yaitu distrik Cikalongwetan, Cililin, Tanjugsari, Sumedang dan Situraja. Harga jual teh sekitar f 7.50 setiap pikul (Memori Serah Jabatan 1921-1930 Jawa Barat, 1976: LXXXVIII). Teh yang dihasilkan di wilayah timur Bandung adalah teh jenis *boheo* dan teh *dust*. Perkebunan teh di wilayah timur Bandung merupakan lahan perkebunan teh *Cultuur Onderneming van Maatschappij Baud* yang dikelola oleh W.A. Baron Baud (Suganda, 2007: 231).

Pengangkutan hasil perkebunan seperti kopi dan teh dilakukan melalui jalan raya. Pengangkutan barang-barang perdagangan dan hasil perkebunan melalui jalan raya menggunakan gerobak atau pedati. Terdapat tiga jalan raya utama yang menghubungkan wilayah Bandung Selatan dengan Kota Bandung, tiga jalan raya utama yang dimaksud adalah dari Ciwidey lewat Kopo, dari Pangalengan melewati Banjaran dan dari Pacet melewati Ciparay. Sedangkan dari Kota Bandung menuju wilayah Bandung Selatan melalui rute jalan yang berbeda. Rute jalan yang dimaksudkan yaitu Bandung menuju Kopo, dari Bandung menuju Banjaran dan dari Bandung menuju Ciparay. Ongkos angkut dengan menggunakan gerobak atau pedati dari Kopo ke Bandung sebesar 15 hingga 18 sen setiap ton (Mulyana, 2005: 200).

#### **4.2 Latar Belakang Pembangunan Jalur Kereta Api Kota Bandung**

Pembangunan jalur kereta api pada pertengahan abad ke 19 di Hindia Belanda berkaitan dengan masalah alat transportasi. Masalah yang dialami terutama transportasi untuk sarana pengangkutan hasil perkebunan. Masalah ini timbul akibat dari pertumbuhan perkebunan yang begitu pesat. Pertumbuhan perkebunan di wilayah Hindia Belanda secara pesat dimulai sejak diberlakukannya Sistem Tanam Paksa.

Setelah Tanam Paksa (1830-1850), hasil perkebunan di Jawa tidak lagi sekedar untuk memenuhi kebutuhan di Hindia Belanda saja, tapi juga untuk pasar internasional. Hasil perkebunan yang akan dijadikan sebagai komoditi ekspor dikirim melalui pelabuhan, karena itu diperlukan sarana transportasi untuk mengangkut hasil pertanian dari pedalaman ke kota-kota pelabuhan. Jarak antara



pelabuhan dengan perkebunan yang ada sangat jauh. Hasil perkebunan diangkut melalui jalan darat menggunakan pedati menuju sungai, kemudian dari sungai yang terdapat di pedalaman diangkut menuju pelabuhan. Hasil perkebunan tersebut akan dikirimkan oleh kapal-kapal yang terdapat di pelabuhan. Terkadang hasil perkebunan mengalami kerusakan sebelum dipasarkan, sehingga para pemilik perkebunan sering mengalami kerugian.

Pertumbuhan perkebunan yang sangat pesat dibarengi dengan pembangunan berbagai infrastruktur untuk mendukung kelancaran sistem tanam paksa seperti sistem pengairan, jembatan dan jalan. Jalan yang tersedia belum bisa mengoptimalkan proses pengangkutan hasil perkebunan. Jalan-jalan yang ada biasanya masih berupa tanah yang belum diperkeras. Jalan yang dilalui untuk proses pengangkutan barang hasil perkebunan sering mengalami kerusakan akibat gerobak pedati sering melewati jalan. Pengangkutan menggunakan pedati membutuhkan waktu yang sangat lama dan biaya sangat mahal. Kelemahan lain dari penggunaan alat angkut tradisional yang menggunakan tenaga hewan yaitu resiko penyakit dan kematian hewan yang digunakan sebagai penarik pedati.

Tahun 1840 terjadi musibah banyaknya hewan sapi yang mati karena digunakan sebagai hewan penarik pedati, dipaksa untuk memikul beban yang terlalu banyak dan menempuh jarak yang terlalu jauh. Banyaknya sapi yang mati mengakibatkan harga sapi melonjak tinggi. Di sekitar Jakarta dan Bogor misalnya sapi yang ada pada tahun 1810 hanya berharga f 30,00 per ekor, pada tahun 1840 naik harganya menjadi f 50,00. Akibatnya ongkos angkutan untuk mendistribusikan barang-barang hasil perkebunan ikut naik. Pada tahun 1833

ongkos angkut satu pikul kopi dari Kedu ke Semarang sebesar f 1,36. Pada tahun 1840 ongkos angkut naik menjadi f 3,30 ( Simbolon, 2006: 17-18).

Pembangunan jalur kereta api tidak hanya dilatarbelakangi oleh masalah ekonomi dalam kesulitan pengangkutan barang hasil produksi perkebunan. Hal lain yang melatarbelakangi pembangunan jalur kereta api yaitu pertahanan militer. Jalur kereta api digunakan untuk mengangkut serdadu Belanda dalam mempertahankan wilayah Hindia Belanda dari serangan musuh yang datang dari pelabuhan. Jalur kereta api dibangun untuk menghubungkan wilayah pedalaman dengan wilayah pelabuhan. Selain untuk mengangkut serdadu yang akan mempertahankan wilayah, jalur kereta api juga digunakan untuk pengiriman logistik militer. Adanya jalur kereta api memungkinkan untuk mengirim dengan cepat pasukan yang terdapat di daerah pedalaman dan terisolir untuk mempertahankan wilayah dari serangan musuh yang menyerang melalui daerah pelabuhan.

Untuk mengatasi permasalahan perekonomian dan dilihat dari perspektif pertahanan dan keamanan di wilayah Hindia Belanda maka pada tanggal 15 Agustus 1840 Kolonel Jhr. Van Der Wijk mengusulkan agar di Pulau Jawa dibangun alat transportasi baru, yaitu Kereta Api. Menurut Kolonel Jhr. Van Der Wijk, pemasangan jalur rel di Pulau Jawa akan mendatangkan keuntungan yang tak ternilai harganya bagi kepentingan pertahanan. Kolonel Jhr. Van Der Wijk mengusulkan agar membangun jalur yang terbentang dari Surabaya ke Jakarta melalui Surakarta, Yogyakarta dan Bandung beserta simpangan-simpangannya (Latief, 1997: 48).

Pada tanggal 31 Oktober 1852 pemerintah kerajaan Belanda mengeluarkan surat keputusan ( Staatsblad Van Nederlandsch-Indie Over Het Jaar 1853 No. 4) yang menetapkan pemberian kemudahan-kemudahan bagi kalangan pengusaha swasta yang bermaksud untuk mendapat konsesi (izin) pembukaan jalan rel atau usaha alat transportasi kereta api di Pulau Jawa. Pada tahun 1862 untuk pertama kalinya pemerintah memberikan konsesi kepada beberapa orang pengusaha swasta yang kemudian mendirikan perusahaan kereta api swasta *Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij (NISM)* yang dipimpin oleh Ir. J.P. de Bordes. Pada mulanya konsesi NISM ini diusulkan konsorsium para ahli terdiri dari W. Poolman, A. Fraser, dan E.H. Kol. Permohonan konsesi Poolman dan kawan-kawan itu dikabulkan oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda melalui surat keputusan Gubernur Jenderal No. 1 tanggal 28 Agustus 1862. Jalur jalan rel yang disetujui adalah dari Semarang ke Yogyakarta dan Surakarta, yang disyaratkan pemerintah untuk diperluas dengan lintas cabang dari Kedungjati menuju Ambarawa, dengan alasan di Ambarawa terdapat benteng Willem I yang penting artinya dari segi militer. Pada tanggal 27 Maret 1864 Poolman dan kawan-kawan memperoleh konsesi untuk memasang dan mengeksploitasi jalan rel di daerah Jawa Barat yaitu pada jalur dari Jakarta ke Bogor. Pada waktu itu Poolman dan kawan-kawan mendirikan perusahaan kereta api (didirikan tahun 1863) yang diberi nama *Naamlooze Venootschap Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij (N. V NISM)*.

Masuknya modal asing dari pihak swasta yang bergerak dalam sektor perkebunan tebu dengan pabrik gulanya, telah membawa perubahan mendasar

bagi roda transportasi di Indonesia. Pemilik pabrik gula dengan perkebunan besar tebunya, telah merasakan kesulitannya dalam mengangkut produksi tebu (gula) dengan skala yang besar. Keterbatasan sarana transportasi yang ada waktu itu, sudah tentu sangat berpengaruh besar terhadap distribusinya. Oleh sebab itu, pemilik pabrik gula merasa perlu untuk mendatangkan alat transportasi modern yang mempunyai daya angkut besar yang sudah mereka kenal, yakni kereta api. Kereta api di Indonesia, pertama kali dipergunakan oleh pabrik gula di Pantai Utara Jawa yang menghubungkan antara Semarang dan Juwana, karena daerah tersebut banyak terdapat perkebunan besar tebu dengan pabrik gulanya.

Jalur kereta api pertama di Indonesia dibangun di Semarang Jawa Tengah pada Jumat tanggal 17 Juni 1864, oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, LAJ Baron Sloet van den Beele. Jalur rel antara Kemijen dan Tanggung itu dikemudian hari dilanjutkan ke dua kota besar, Semarang dan Solo. Pembangunan diprakarsai oleh "*Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij*" (NV NISM) yang dipimpin oleh JP de Bordes dari Semarang menuju desa Tanggung (26 kilometer) dengan lebar sepur 1435 milimeter.

Keterhubungan Bandung dengan ibu kota kolonial Batavia (Jakarta) diawali dengan pembangunan jalur rel kereta api yang menghubungkan Batavia dengan Buitenzorg (Bogor) pada 10 April 1869. Jalur ini memiliki peranan penting dalam membuka isolasi daerah-daerah Priangan. Rencana pembangunan jalur kereta api di Karesidenan Priangan ini, sebenarnya dikemukakan oleh dua orang pejabat Belanda, yakni Jenderal David Maarschalk dan Mijners. Keduanya menyarankan agar dibangun jalur jalan kereta api dari Bogor terus ke Bandung

dengan melalui Sukabumi. Jalur baru ini diperkirakan dapat menghubungkan Jakarta-Bandung, dan kemudian terus ke Yogyakarta. Rencana pembuatan jalur kereta api ini dimulai pembangunannya dengan melalui beberapa tahap. Tahap pertama dibuat jalur jalan kereta api dari Bogor ke Cicurug, yang selesai dikerjakan pada tahun 1881, dari Cicurug selanjutnya diteruskan pembuatan jalur ke Sukabumi, Cibeber, Cianjur, Bandung, dan terus sampai ke Cicalengka, sebuah kota kecil di sebelah timur kota Bandung. Akhirnya setelah pembangunan jalur Batavia-Bogor-Sukabumi-Bandung selesai, maka pada 17 Mei 1884 untuk pertamakalinya kereta api masuk ke daerah Bandung.

Pembangunan jalur kereta api Kota Bandung dilatarbelakangi oleh pertimbangan ekonomi dan keamanan. Pembangunan jalur kereta api menuju Bandung sangat penting karena banyaknya potensi ekonomi yang dimiliki Kota Bandung di bidang perkebunan, membutuhkan sarana transportasi yang lebih cepat dan mudah untuk mengangkut hasil produksi perkebunan. Beberapa tahun setelah keluarnya Undang-undang Agraria, maka jumlah perkebunan swasta di Jawa Barat meningkat menjadi 150 perkebunan, sebagian besar perkebunan ini terletak di daerah pegunungan Priangan yang mengepung wilayah Kota Bandung (Kunto, 1984:28). Potensi yang dimiliki oleh Kota Bandung yaitu sekitar 300 perkebunan dengan tanah hak guna usaha. Perkebunan dengan tanah hak guna usaha tersebut sebagian besar ialah perkebunan teh, kina, dan karet serta beberapa perkebunan coklat, kapuk, kelapa, dan kopi.

Perkebunan yang terdapat di daerah Bandung salah satunya adalah perkebunan kopi, teh, dan kina serta terdapat sebagian kecil perkebunan

pembibitan tebu. Perkebunan-perkebunan tersebut sebagian berada di wilayah Bandung Selatan. Telah dijelaskan sebelumnya pada sub bab 4.1 bahwa terdapat beberapa perkebunan di daerah Bandung Selatan, yaitu di wilayah Banjaran terdapat 27 persil dengan luas 5904 bau; Cisondari 17 persil dengan luas 2897 bau; Majalaya 15 persil dengan luas 4135 bahu. Perkebunan kopi pertamakali dibuka oleh Pieter Engelhard di daerah selatan Gunung Tangkubanparahu. Kopi menjadi produk utama tanah Priangan yang diangkut dengan cara dipikul atau dimasukkan gerobak bertenaga kerbau. Salah satu gudang penampungan ada di daerah Cikao, Purwakarta. Dari sini, pengangkutan dilanjutkan dengan menyusuri Sungai Citarum. Di daerah Bandung juga terdapat lima perkebunan pembibitan tebu yaitu, perkebunan tersebut yaitu milik *N.V. Bibitonderneming Tjimareme*; *Bibit Maatschappij "Mendes Hoodius"*; *N.V. Bibitonderneming Van Amstel en Schuff*; *Bibitcultuuronderneming "Pagottan"* dan milik tuan J.Van Blommestein, luas areal seluruh perkebunan sekitar 700 bau dengan hasil panen sekitar 24.000 pikul batang tebu (Memori Serah Jabatan 1921-1930, 1976: LIII). Masuknya pihak swasta yang membangun perkebunan-perkebunan di wilayah Indonesia khususnya di wilayah Bandung, menjadikan kebutuhan terhadap sarana transportasi yang cepat dan efisien sangat diperlukan.

Selain kepentingan ekonomi pembangunan jalur kereta api di Kota Bandung dilatarbelakangi oleh kepentingan pertahanan militer. Jalur Rancaekek-Jatinangor dibangun berdasarkan adanya kepentingan pertahanan dan keamanan militer. Kota Bandung yang terbuka dari serangan musuh, diperlukan pertahanan militer di sekitar Kota Bandung. Jalur Rancaekek-Jatinangor direncanakan untuk

memudahkan pertahanan militer di wilayah timur Bandung. Pembangunan jalur ini untuk mengantisipasi serangan musuh yang datang dari arah Cirebon, karena itu jalur ini direncanakan dibangun hingga Cirebon melalui daerah Sumedang.

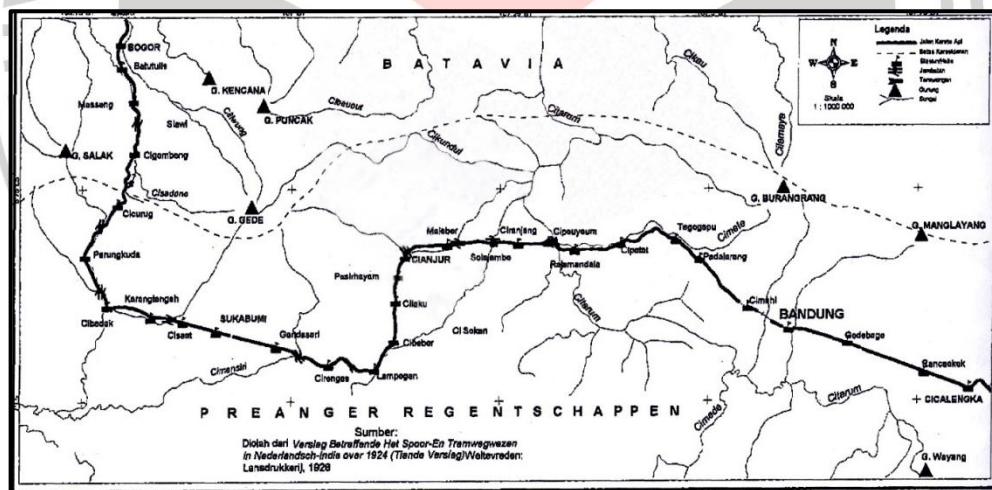
#### **4.3 Pembangunan Jalur Kereta Api Kota Bandung**

Pembangunan jalur Bogor-Bandung-Cicalengka merupakan jalur kereta api pertama yang dibangun di Priangan. Jalur ini dibangun untuk membuka hubungan antara daerah Priangan (termasuk Bandung) dengan Jakarta. Pembangunan jalur Bogor-Bandung-Cicalengka dimulai dengan pengukuran dan melakukan pemetaan pada tahun 1878 oleh Perusahaan Kereta Api Negara. Panjang lintasan jalur Bogor-Bandung-Cicalengka 148.947 meter yang dibagi ke dalam lima bagian. Kelima bagian tersebut yaitu, Bogor-Parangkuda sepanjang 33.863 meter; Parungkuda-Cikaso sepanjang 37.300 meter; Cikaso-Cisokan sepanjang 384 meter; Cisokan-Cipadalarang sepanjang 35.000 meter; dan Cipadalarang-Cicalengka sepanjang 35 meter (Mulyana, 2005: 105).

Tahun 21 Maret 1882 telah terhubung jalur kereta api rute Bogor-Sukabumi dan kemudian pada 16 Juni 1884 jalur kereta api rute Bogor-Sukabumi-Bandung mulai beroperasi secara penuh yang ditandai dengan peresmian stasiun Bandung. Panjang jalur Bogor-Sukabumi adalah 57 km dan panjang jalur Sukabumi-Bandung adalah 83 km. Karena jalur kereta api rute Jakarta-Bandung via Bogor dan Sukabumi dirasakan kurang memadai, maka dibangunlah jalur alternatif melalui Karawang dan Padalarang, sehingga waktu tempuh perjalanan kereta api rute Jakarta-Bandung lebih cepat dari pada melalui Bogor dan Sukabumi. Jarak tempuh Bandung-Jakarta melalui Bogor sepanjang 241.870

meter, sedangkan jalur pergi ke Jakarta dari Bandung melalui jalur Karawang-Padalarang sepanjang 160.166,08 meter, jadi jarak melalui Padalarang-Karawang lebih pendek daripada melalui Bogor sehingga perjalanan menuju Jakarta melalui Karawang-Padalarang hanya membutuhkan waktu  $2 \frac{3}{4}$  jam (Mulyana: 2005: 103-104). Stasiun yang dibangun pada jalur utama Bogor-Bandung-Cicalengka ini meliputi Bogor, Batutulis, Masseng, Cigombong, Cicurug, Parungkuda, Cibadak, Karangtengah, Cisaat, Sukabumi, Gandasoli, Cirengas, Lampegan, Cibeber, Cilaku, Pasir Hayam, Cianjur, Maleber, Sela Jambe, Ciranjang, Cipeuyeum, Rajamandala, Cipatat, Tagog Apu, Padalarang, Cimahi, Bandung, Gede Bage, Rancaekek, dan Cicalengka (Mulyana, 2005: 116-117).

**Gambar 4.1**  
Jalur kereta api Bogor-Bandung-Cicalengka



Sumber: *Verslag Betreffende Het Spoor-En Tramwegwezen in Nederlandsch-Indie Over 1924 (Tianda Verslag) dalam Melintasi Pegunungan, Pedataran, Hingga Rawa-Rawa; Pembangunan Jalan Kereta Api di Priangan 1878-1924*

Mengingat semakin besarnya kebutuhan angkutan barang, maupun penumpang, maka di beberapa tempat khususnya di jalur lintas selatan, dibuat jalu-jalur simpangan ke beberapa kota kecil yang dianggap potensial untuk



dibukanya jalur baru. Pembangunan jalur Rancaekek–Jatinangor diperpanjang lagi, sehingga sampai ke kota Tanjungsari, yang jaraknya antara Rancaekek-Tanjungsari sejauh 12 kilometer. Sedangkan ke arah Bandung Selatan, juga dibuat jalur baru yang menghubungkan Bandung-Dayehkolot-Majalaya-Ciwidey sepanjang 59 kilometer (Staatsspoorwegen In Nederlandsch-Indie Jaarstatistieken over Het Jaar 1929, 1930: 49). Jalur ini terutama dimaksudkan untuk mengangkut hasil bumi, khususnya hasil perkebunan seperti teh, kina dan lain-lain (Staatsspoor en Tramwegen in Nederlandsch-Indie, Jaarstatistieken over het Jaar 1926, 1928: 62). Dibuatnya jalur-jalur baru di sekitar kota Bandung khususnya, dan di Jawa Barat pada umumnya, maka perhubungan darat di Jawa Barat yang semula sangat sulit kemudian menjadi lebih baik lagi. Pembangunan jalur baru ini, sekaligus menempatkan Kota Bandung sebagai salah satu pusat perkeretaapian di Jawa Barat dibagi ke dalam dua kelompok lintas, yaitu *Preangerlijn* yang meliputi: Cibadak, Cibeber, Cianjur, Bandung, dan Banjar; dan *Bantamlijn* yang meliputi: Cilegon, Pandeglang, dan Menes.

Jalur simpangan untuk menghubungkan Kota Bandung dengan wilayah Bandung Selatan dibangun. Tujuan dibangunnya jalur simpangan ini untuk menuju wilayah perkebunan dan mengangkut hasil produksi perkebunan ke Kota Bandung. Jalur simpangan tersebut adalah jalur Bandung-Banjaran-Ciwidey dan Citeureup-Majalaya. Jalur kereta api dari Bandung-Citeureup-Majalaya dibangun sekitar 6 Juni 1919 (Kunto, 1984: 112). Bahan bangunan yang digunakan untuk proses pembangunan Bandung-Citeureup-Majalaya diangkut melalui jalur kereta api utama Kiaracandong sebagai tempat pemberhentian pengiriman barang.

Februari 1921 jalur sepanjang 29 Km antara Bandung dan Soreang lewat Kiaracondong selesai dibangun. Bersamaan dengan itu, selesai juga pembuatan jalur Rancaekek-Tanjungsari. Kemudian jalur Soreang-Ciwidey yang diresmikan 17 Juni 1924.

**Gambar 4.2**  
Jalur Kereta Api Bandung-Banjaran-Ciwidey



Sumber: *Verslag Betreffende Het Spoor-En Tramwegwezen in Nederlandsch-Indie Over 1924 (Tianda Verslag)* dalam *Melintasi Pegunungan, Pedataran, Hingga Rawa-Rawa; Pembangunan Jalan Kereta Api di Priangan 1878-1924*.

Jalur kereta api Bandung-Banjaran-Ciwidey mulai beroperasi pada tahun 1923. Jalur ini merupakan jalur kereta api pertama di daerah Bandung Selatan. Jalur kereta api ini dimulai dari Stasiun Cikudapateuh, Pasar Kordon Buahbatu, Pamengpeuk, Banjaran, Soreang dan berakhir di Stasiun Cimuncung Ciwidey. Terdapat dua tahapan dalam pembangunan jalur Bandung-Banjaran-

Ciwidey. Tahap pertama tahun 1918 pembangunan jalur Bandung-Banjaran-Kopo, semula alokasi dana yang diberikan Perusahaan Kereta Api Negara untuk pembangunan jalur ini sekitar f 135.000 kemudian ditambah menjadi f 737.000. Penambahan biaya pembangunan jalur kereta api Bandung-Kopo tertulis dalam Staatsblad van Nederlandsch-Indie 1918 No. 345 sebagai berikut.

...Alzoo wij in overweging genomen hebben, dat het wenschelijk is de begrooting van uitgaven van Nederlandsch-indie voor het dienstjaar 1918 te wijzigen en te verhoogen ten behoeve van den aanleg van tramwegen van Bandoeng over Bandjaran naar Koppo en van Gempolkerep naar Kertosono, alsmede van de spoorverdubbeling wonokromo-Krian; Zoo is het, dat wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goevinden en verstaan bij deze:

Artikel 1.

In het Iste hoofdstuk der begrooting van uitgaven van Nederlandsch-Indie voor het dienstjaar 1918 wordt: Onderafdeeling 89.Staatsspoor- en tramwegen, verhoogd met f 135.000.

Artikel 2.

In het II de hoofdstuk van die begrooting wordt: Onderafdeeling 319. Staatsspoor- en tramwegen, alsmede automobiendiensten, verhoogd met f 737.000.

Terjemahan:

...Dengan demikian kita telah mempertimbangkan anggaran pengeluaran Hindia Belanda tahun fiskal 1918 untuk mengubah dan meningkatkan pembangunan jalur kereta api di Bandung untuk Jalur Banjaran-Kopo, dan jalur Gempolkerep - Kertosono, serta jalur ganda Wonokromo Krian;

Dengan ini kami selaku anggota dewan menyetujui dan memutuskan dengan surat keputusan sebagai berikut:

Pasal 1.

Dalam Bab Pertama pengeluaran anggaran Hindia Belanda untuk tahun fiskal 1918 adalah: 89.subdivisi Perusahaan Kereta Api Negara, ditambah f 135.000.

Pasal 2.

Dalam Bab Kedua dari anggaran: Subdivisi 319. Perusahaan Kereta Api dan Trem Negara, serta perawatan mesin, ditambah f 737.000.

Tahun 1922 jalur Bandung-Banjaran-Kopo diteruskan ke Ciwidey oleh Staats Spoorwegen / SS (Perusahaan Kereta Api Negara). Bahan untuk membangun jalur ini yaitu besi bekas, khususnya untuk membangun jembatan sepanjang 56 meter dengan perkiraan biaya sekitar f 1.776.000 (Mulyana, 2005: 217). Penggalan tanah pada proyek pembangunan kereta api Bandung-Banjaran-Kopo tidak terlalu mengalami kesulitan. Sebagian besar daerah yang dilewati merupakan daerah yang datar, tidak melewati pegunungan. Proyek pembalikan tanah dalam pembangunan jalur kereta api ini diperkirakan mencapai 236.412 M<sup>3</sup>, sedangkan pemlesteran diperkirakan mencapai 5.203 M<sup>3</sup> (Mulyana, 2005: 214). Pembangunan jalur kereta api Bandung-Ciwidey ini diperuntukkan untuk alat angkut hasil produksi perkebunan wilayah Priangan yang kala itu menjadi komoditi ekspor yang laku keras di pasar dunia, dan sarana pendukung dalam pemekaran Gemeente Bandung tahun 1919. Sarana pemekaran yang dimaksud adalah untuk mengangkut kayu-kayu dari daerah Ciwidey (yang pada saat itu kebanyakan masih hutan untuk pembangunan Gemeente/ kota).

Jalur Rancaekek-Tanjungsari dibangun berdasarkan adanya kepentingan pertahanan dan keamanan militer. Kota Bandung yang terbuka dari serangan musuh, diperlukan pertahanan militer di sekitar Kota Bandung. Jalur Rancaekek-Jatinangor direncanakan untuk memudahkan pertahanan militer di wilayah timur Bandung. Pembangunan jalur ini untuk mengantisipasi serangan musuh yang datang dari arah Cirebon, karena itu jalur ini direncanakan dibangun hingga Cirebon melalui daerah Sumedang. Kota Sumedang merupakan daerah yang strategis untuk digunakan sebagai wilayah basis pertahanan di timur Bandung.

Kota ini merupakan daerah pegunungan atau dataran tinggi, dilewati oleh Jalan Raya Pos dan melalui jalan ini memiliki hubungan langsung dengan Cirebon (Mulyana, 2005: 220).

Alzoo wij in overweging genomen hebben, dat het wenschelljk is, de begrooting van uitgaven van Nederlandsch-Indie voor het dienstjaar 1921 te wijzigen en te verhoogen ten behoeve van de verlenging van de spoorlijn Rantjaekek-Tjitali tot Soemedang (Preanger-Regentschappen) en den aanleg van de navolgende tramwegen: a. Van Garoet naar Tjikadjang (Preanger-Regentschappen); b. Van Bandjaran naar Pangalengan en van Kopo naar Tjiwidej (Preanger-Regentschappen); Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij dezen:

#### Artikel 1

In het Iste hoofdstuk der begrooting van nitgaven van Nederlandsch-Indie voor het dientsjaar 1921 wordt:

Onderafdeeling 809. Staatsspoor- en tramwegen, alsmede automobiendiensten, verhoogrd met f 200.000

#### Artikel 2

In het IIste hoofdstuk der begrooting van nitgaven van Nederlandsch-Indie voor het dientsjaar 1921 wordt:

Onderafdeeling 814. Staatsspoor- en tramwegen, alsmede automobiendiensten, verhoogrd met f 1.100.000 (Staatsblad van Nederlandsch-indie, 1921 No. 204)

Terjemahan:

...Dengan demikian kita telah mempertimbangkan anggaran pengeluaran Hindia Belanda tahun fiskal 1921 untuk mengubah dan meningkatkan pembangunan jalur kereta api Rantjaekek-Tjitali-Sumedang (Priangan) dan konstruksi trem: a. Dari Garut Cikajang (Priangan) b. Dari Banjaran ke Pangalengan dan dari Kopo ke Ciwidey (Priangan); Dengan ini kami selaku anggota dewan menyetujui dan memutuskan dengan surat keputusan sebagai berikut:

#### Pasal 1

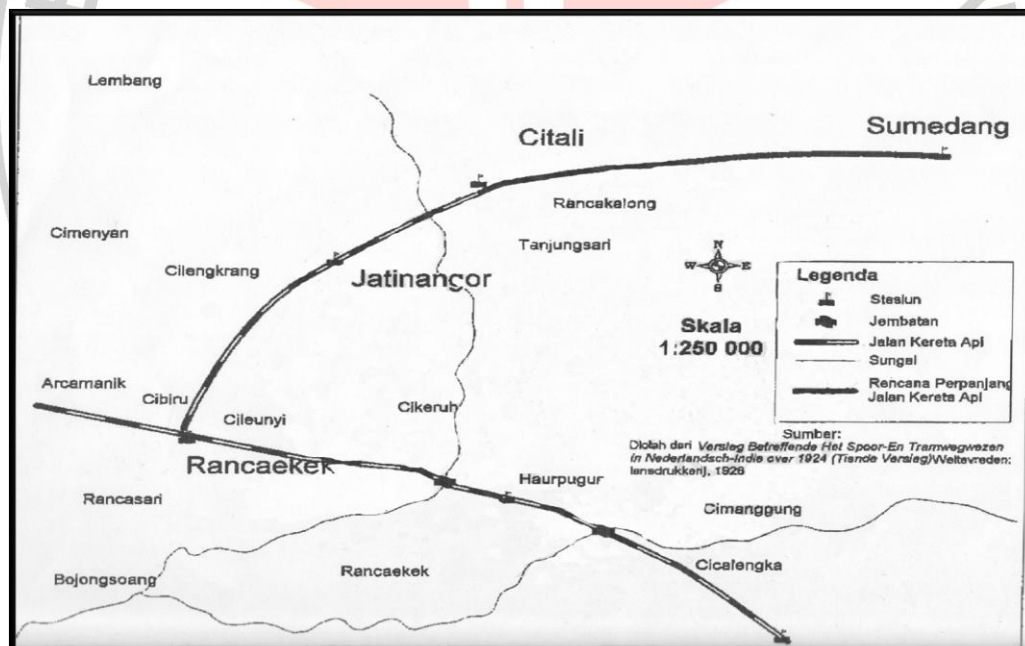
Dalam Bab Pertama pengeluaran anggaran Hindia Belanda untuk tahun fiskal 1921 adalah: 809.subdivisi Perusahaan Kereta Api Negara, ditambah f 200.000

#### Pasal 2

Dalam Bab Kedua dari anggaran: Subdivisi 319. Perusahaan Kereta Api dan Trem Negara, serta perawatan mesin, ditambah f1.100.000.

Berdasarkan keterangan di atas diketahui bahwa jalur kereta api Rancaekek-Tanjungsari direncanakan bersamaan dengan jalur kereta api wilayah Priangan lainnya pada tahun 1921. Jalur yang memiliki perencanaan di waktu yang sama yaitu jalur kereta api Garut-Cikajang, Banjaran-Pangalengan, dan Kopo-Ciwidey. Jalur-jalur tersebut semula biaya pembangunan dialokasikan pada anggaran belanja tahun 1921 sebesar f 200.000 namun melihat kebutuhan pembangunan dan pertimbangan lebih lanjut maka pendanaan jalur tersebut ditambahkan menjadi f 1.100.000 (Staatsblad van Nederlandsch-indie, 1921 No. 204).

**Gambar 4.3**  
Jalur kereta api Rancaekek-Tanjungsari



Sumber: *Verslag Betreffende Het Spoor-En Tramwegwezen in Nederlandsch-Indie Over 1924 (Tianda Verslag)* dalam *Melintasi Pegunungan, Pedataran, Hingga Rawa-Rawa; Pembangunan Jalan Kereta Api di Priangan 1878-1924*.

Pengukuran lahan untuk digunakan sebagai tempat pembangunan jalur kereta api Rancaekek-Tanjungsari sudah dilaksanakan pada tahun 1914.

**Budi Santoso, 2011**

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

Sedangkan pembangunan jalur ini dimulai pada tahun 1917 dengan arah pembangunan yang diusulkan mulai dari daerah Rancaekek melalui Jatinangor sampai ke Tanjungsari kemudian diteruskan ke Citali. Pembalikan tanah dipersiapkan sebanyak  $454.353\text{M}^3$  dan pemlesteran diperkirakan  $9.425\text{M}^3$  (Mulyana, 2005: 223). Jalur kereta api Rancaekek-Tanjungsari dibangun berfungsi sebagai sarana untuk mempercepat gerak pengangkutan militer. Pasukan yang ditempatkan di daerah Bandung Barat yaitu Tagog Apu akan mudah diangkut melalui jalur kereta api menuju Sumedang. Selain dijadikan sebagai benteng pertahanan, Sumedang dapat dijadikan tempat untuk perawatan para serdadu yang luka dalam perang (Mulyana, 2005:221).

#### **4.4 Dampak Pembangunan Jalur Kereta Api Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat dan Perkembangan Fisik Kota Bandung**

##### **4.4.1 Dampak Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat**

###### **a. Interaksi Sosial**

Penduduk pribumi masyarakat Bandung terbagi atas beberapa lapisan. Lapisan teratas yaitu keluarga bupati, setelah itu golongan bangsawan yang masih memiliki kekerabatan dengan bupati, dan memegang jabatan di bidang pemerintahan. Lapisan lainnya biasa disebut dengan golongan ulama, seperti penghulu, imam masjid dan pejabat agama lainnya, kemudian lapisan yang hidup sebagai pedagang biasa disebut dengan golongan pasar. Lapisan terbawah ialah golongan rakyat banyak yang dikenal sebagai golongan cacah. Mereka hidup sebagai buruh kecil yang biasa terkena kewajiban kerja rodi untuk kepentingan pemerintah kolonial atau golongan bangsawan (Tn, 1978:151). Sedikit sekali

masyarakat pribumi kelas bawah yang bisa meningkatkan status sosialnya. Untuk meningkatkan status sosial hanya bisa dilakukan oleh orang-orang yang bermata pencaharian sebagai pedagang atau biasa disebut dengan golongan pasar. Jika sukses dalam berdagang maka mereka yang berasal dari golongan pasar dapat menjadi orang terpandang karena harta kekayaannya, orang pribumi yang berhasil menaikkan status sosialnya yaitu Kosasih, dia merupakan pedagang beras di wilayah Bandung (Memori Serah Jabatan 1921-1930 Jawa Barat, 1976: XC). Golongan pasar lainnya yang berhasil meningkatkan status sosial menjadi saudagar yaitu H.Pahroerodji, M. Masdoeki, H. Syarif, H. Idris, H. Oemar Kadar, H. Ayoeb, H. Pagieh, H. Achsan, H.M. Boekri (Kunto, 1986: 850).

Penduduk Kota Bandung juga terdiri dari orang asing yang berasal dari Eropa dan Cina. Orang-orang Eropa sebagian besar bertempat tinggal di Bandung dan di perkebunan-perkebunan yang terdapat di wilayah sekitar Bandung. Di Kota Bandung etnis Eropa tinggal di kawasan Bandung bagian utara yang dijadikan sebagai daerah *Westernsche Enclave* karena diperuntukan khusus untuk pemukiman golongan Eropa sehingga kawasan Bandung utara lebih dikenal sebagai daerah *Europeesche Zaberwijk* (Kusumah, 1996: 22). Kota lain yang menjadi pusat kediaman orang-orang Eropa yaitu Cimahi dan Cicalengka. Orang-orang Cina selain di Bandung juga tersebar di seluruh keresidenan Priangan Tengah. Di Bandung, orang-orang Cina semula tinggal di Banceuy, namun setelah jumlah orang Cina bertambah, kemudian disediakan tempat di kota bagian barat di sekitar Pasar Baru sehingga daerah ini dikenal sebagai daerah pecinan (Skober,



2006: 6). Daerah bekas pemukiman orang Cina di Banceuy kemudian disebut Pecinan Lama.

Tahun 1930, orang-orang Cina yang bermukim di 12 kota di Jawa berpenduduk lebih dari 50.000 jiwa jumlahnya mencapai 219.000, hal ini menyumbang 37,6 % dari populasi orang-orang Cina di Pulau Jawa. Jumlah total orang-orang Cina di Pulau Jawa yaitu 582.432 (Suhadinata, 2009: 62). Dari 582.432 total orang-orang Cina yang ada di Pulau Jawa sebanyak 165.888 pada tahun 1930 berada di Kota Bandung (Mooi Bandoeng, 1940: 8). Dari sebagian besar orang-orang Cina yang terlibat di sektor perdagangan dan bisnis, bagian terbesarnya berkiprah di bisnis skala kecil (Suhadinata, 2009: 63). Pusat bisnis orang-orang Cina di Bandung terletak di daerah Pasar Baru.

Daerah Pasar Baru dikenal sebagai daerah pecinan, karena banyak pedagang Cina yang menjual barang dagangannya. Ketika pusat Kota Bandung mulai dibangun sekitar tahun 1811, bangunan pasar satu-satunya di kota ini terletak di kampung Ciguriang. Pasar Ciguriang tersebut dibakar pada saat huru-hara Munada pada tanggal 30 Desember 1842. Semenjak itu hampir selama setengah abad sampai tahun 1896, Bandung tidak memiliki pasar yang tetap dan permanen. Pada tahun 1926 Pemerintah Kolonial Belanda membangun Pasar Baru secara permanen yang letaknya dekat Stasiun Kereta Api Kota Bandung, menggantikan pasar lama di Ciguriang. Hingga tahun 1926, pasar ini hanya terdiri dari bangunan semi permanen dan kumuh. Seiring dengan pesatnya pertumbuhan kawasan stasiun di dekatnya, pada tahun 1926 didirikanlah sebuah bangunan

pasar yang baru. Segera saja bangunan ini menjadi favorit warga Kota Bandung untuk bersantap malam dan berbelanja.

Pasar Baru menjadi favorit warga Kota Bandung karena selain tertata rapih, letak pasar ini dekat dengan Stasiun Kereta Api Bandung sehingga memudahkan masyarakat untuk menuju pasar ini. Setelah satu tahun sejak selesainya bangunan Pasar Baru dibangun maka jumlah penumpang yang masuk ke wilayah Bandung meningkat menjadi 1.029.751 jiwa (Staatsspoor-En Tramwegen In Nederlandsch Indie Jaarstatistieken over Het Jaar 1926-1927, 1929: 440).

Barang dagangan yang dijual oleh orang Cina di Pasar Baru biasanya berupa berupa tekstil, barang-barang klontong, ikan asin dan beras. Orang-orang Cina banyak menguasai industri tekstil di Bandung dan pusatnya terletak di Pasar Baru. Pada bulan Januari 1930, 36 % dari seluruh alat tenun yang digunakan untuk industri tekstil di Bandung dimiliki oleh orang-orang Cina, menjelang tahun 1938 kepemilikan alat tenun rata-rata meningkat hingga enam kali lipat (Setia M S, 2005: 32). Seperti telah dijelaskan sebelumnya bahwa di Majalaya terdapat industri tenun pribumi. Industri tenun pribumi di Majalaya sejak awal perkembangannya sangat bergantung pada orang-orang Cina yang ada di Bandung mengenai pemasaran hasil produksi dan penyediaan bahan baku yaitu benang. Adanya jalur kereta api Bandung-Majalaya membuat pasokan penyediaan bahan baku dan pemasaran produk-produk tekstil berjalan dengan efisien.

Letak Pasar Baru yang dekat dengan Stasiun Bandung menjadikan tempat ini sebagai tempat sibuk dan ramai sehingga keadaan ini dimanfaatkan oleh orang

Cina dengan membuka warung-warung dan restoran. Pada awal abad ke-20, makanan kecil yang diedarkan oleh orang Cina adalah "kembang tahu". Adapun rumah makan Cina yang cukup terkenal pada tahun 1930 adalah *Hoa Sang* di Jalan ABC. *Sin Ah* di prapatan Jalan Pasar Baru Suniaraja. Namun ternyata, pada masa pemerintahan Hindia Belanda ada citra buruk tentang rumah makan Cina yang kotor. Hal ini mempengaruhi penguasa *gemeente* Bandung. Pemerintah Hindia Belanda merasa perlu mengadakan pengawasan ketat dalam bidang kebersihan dan kesehatan lingkungan di daerah Pecinan. Hal ini terutama pengawasan kesehatan dan kebersihan dari hidangan makanan dan minuman di warung atau restoran Cina di Bandung (Kunto, 1986:511). Akibat adanya citra buruk terhadap restoran-restoran Cina maka pada tahun 1925 terjadi pembatasan pembangunan warung dan restoran Cina di Bandung, Hanya rumah makan yang memenuhi standar kesehatan dari pemerintah kolonial di Bandung yang diperkenankan meneruskan usahanya. Selain keadaan kondisi dapur yang harus bersih dan teratur, juga kerapian dan kesehatan dari koki, terkena pengawasan.

Seperti diketahui bahwa pembangunan jalan rel kereta api yang melewati Bandung memberi dampak positif. Hal ini juga berdampak bagi orang Cina yang datang ke Bandung. Stasiun Bandung yang menjadi tempat alih penumpang membuat munculnya rumah makan dan penginapan mulai kelas rendah sampai kelas menengah di sekitar stasiun. Bagi orang-orang Cina di Bandung, hal ini merupakan kesempatan untuk mengadakan kegiatan ekonomi. Oleh karena itu, selain mendirikan restoran, orang Cina pun membuka bisnis biro perjalanan

pariwisata. Biro perjalanan tersebut menyelenggarakan perjalanan paket wisata di dalam lingkungan Kota Bandung.

...berdirinya biro perjalanan milik orang Cina (*"Java-China Tourist Bureau"*) yang berkantor di Jalan Pasar Baru No. 21 B. Biro perjalanan itu menyelenggarakan paket wisata di dalam kota Bandung. Objek-objek yang dikunjungi antara lain : Pasar Baru, Tiong Hoa Hwe Koan di Kebonjati, Giok Hiong Hoen Hwee di Gardujati, gedung Kuomintang di Jalan Cibadak, Klenteng Bio, Pasar Andir, Situ Aksan, Lapang Terbang Andir, *abbatoir* (pemotongan hewan), *Juliana Hospitaal* (sekarang Rumah Sakit Hasan Sadikin), Institut Pasteur, Pabrik Kina, Gedung Keresidenan, Gedung *Gemeente*, *Pieter Park* (Taman Merdeka), *Insulinde Park* (Taman Lalulintas), *Departement van Oorlog* (*"Gedong Sabau"*), Molukken Park (Taman Maluku), Pemandian Centrum, komplek *"Jaarbeurs"*, *"Gedong Sate"*, Museum Geologi, *Borromeus Hospital* (Rumah Sakit Borromeus), *Yzerman Park* (Taman Ganesha) dan *Technische Hoogeschool* (ITB sekarang), *Jubileum Park* (Tamansari), Kebon Binatang, *Dago Theehuis*, Tegallega (Lapang Pacuan Kuda), Pabrik Gas Kiaracondong, Pasar Kosambi, Simpang Lima/Kaca-kaca Wetan, Pabrik Tenun di Cibeunying, pemukiman orang Belanda di Jalan Riau, kawasan Braga, dan alun alun. (Hardjasaputra, 2006: 26-27)

Dalam hal ini Pasar Baru yang tidak jauh dari stasiun tentu saja menjadi pusat wisata kuliner dan belanja. Untuk menikmati wisata kuliner berupa soto dan nasi, wisatawan cukup membayar 7 sen dan untuk sate sepuluh tusuk hanya seharga 8 sen (Kunto, 1984: 103). Menurut cerita W. H. Hooqland yang dikutip oleh Haryoto Kunto, mereka yang pulang larut malam sehabis nonton keramaian di alun-alun sedangkan rumahnya di wilayah Bandung Utara dapat dipastikan tidak akan mengambil Jalan Braga atau Banceuy. Pada awal abad ke- 20 Jalan Braga sangat sepi, sedangkan ujung Jalan Banceuy masih merupakan kuburan Cina dan Belanda dengan sebutan *Sentiong*. Oleh karena itu, satu-satunya jalan yang diambil harus memutar, melewati Pecinan dan Pasar Baru. Hanya di tempat itu kehidupan malam berlangsung sampai subuh (Kunto, 1986:836).

## **b. Perdagangan**

Sejak pertengahan abad ke-19, kegiatan perekonomian di Kota Bandung cukup berkembang. Kegiatan itu terutama terjadi di Pasar Baru sebagai pasar induk yang buka tiap hari, dan di warung-warung serta toko-toko sederhana yang berjumlah ratusan. Sejalan dengan fungsinya sebagai pusat pemerintahan Keresidenan Priangan (sejak 1864), Kota Bandung pun berkembang menjadi pusat perekonomian di Priangan.

Sektor pertanian menjadi salah satu kekayaan alam Kota Bandung. Kota Bandung merupakan wilayah yang menghasilkan padi tertinggi dalam kurun waktu 1926-1929, yaitu tiap bau 33 pikul lebih. Hal itu didukung oleh pengairan yang baik sehingga sawah-sawah yang berada di lingkungan Bandung dapat ditanami sampai tiga kali dalam dua tahun (Memori Serah Jabatan 1921-1930 Jawa Barat, 1976: LXXXV). Produksi padi tertinggi pada tahun 1928, hal itu terlihat dari jumlah padi yang diangkut melalui Stasiun Bandung yaitu 113.000 ton (Staatsspoor-En Tramwegen In Nederlandsch Indie Jaarstatistieken over Het Jaar 1928, 1929: 460).

Di Kota Bandung biaya produksi padi sangat tinggi yaitu sekitar f 40 hingga f 70 setiap bau, hal itu disebabkan oleh kurangnya ketersediaan hewan untuk membajak sawah, sehingga uang sewa hewan untuk membajak sawah tinggi. Selain Padi, terdapat pula hasil bumi lain yang dihasilkan yaitu ketela, kacang tanah, jagung, ubi dan kacang kedelai. Luas tanaman ketela pada tahun 1926 sekitar 19.645 bau, pada tahun 1927 meningkat menjadi 25.446 bau. Namun pada tahun 1928 mengalami penurunan menjadi 19.970 bau. Naik turunnya luas

penanaman ketela tergantung pada naik-turunnya harga tepung ketela. Setiap bau hasilnya antara 45 sampai 150 pikul, harganya antara f 0,50 hingga f 1,50 setiap pikul. Penanaman ketela sebagian besar dikerjakan di wilayah Bandung, Cimahi, Soreang, Banjaran, Ujungberung dan Tanjungsari. Hasil pengolahan ketela berupa tepung dan dijual ke orang-orang Cina. Harga tepung dijual ke masyarakat antara f 3,50 sampai f 7,50 per pikul (Memori Serah Jabatan 1921-1930 Jawa Barat, 1976: LXXXVI).

**Tabel 4.1**

Banyak muatan (ton) *Staatsspoorwegen* Stasiun Bandung mengangkut hasil bumi

Tahun	Padi	Kopi	Teh
1924	98.001	44.029	49.988
1925	94.075	43.759	57.334
1926	101.662	50.453	51.673
1927	94.648	37.174	62.841
1928	113.000	55.537	68.927
1929	108.102	49.554	70.724
1930	110.178	45.225	69.568

Sumber: *Staatsspoor-En Tramwegen In Nederlandsch Indie Jaarstatistieken over Het Jaar 1924,1925,1926,1927,1928,1929,1930*

Wilayah sekitar Bandung menghasilkan hasil bumi yang baik untuk perdagangan. Hasil bumi tersebut adalah tembakau, kentang, teh, kopi, kapok dan kelapa. Teh dan kopi merupakan komoditi yang biasa diangkut oleh kereta api dari wilayah timur Bandung menuju stasiun Bandung. Luas areal penanaman teh sekitar 1.028 Ha. Perkebunan teh ini terdapat di wilayah timur Bandung yaitu distrik Cicalongwetan, Cililin, Tanjungsari, Sumedang dan Situraja. Harga jual teh sekitar f 7.50 setiap pikul (Memori Serah Jabatan 1921-1930 Jawa Barat, 1976: LXXXVIII). Teh yang dihasilkan di wilayah timur Bandung adalah teh jenis *boheo* dan teh *dust*. Perkebunan teh di wilayah timur Bandung merupakan lahan

perkebunan teh *Cultuur Ondernemingen van Maatschappij Baud* yang dikelola oleh W.A. Baron Baud (Suganda, 2007: 231).

Produk peternakan pun ikut serta dalam kegiatan perekonomian Kota Bandung. Produk peternakan tersebut berupa susu. Tahun 1930 terdapat 22 usaha pemerasan susu di Kota Bandung. Usaha pemerahan susu tersebut menghasilkan 13.000 liter susu setiap hari (Kunto, 1984: 95). Hasil produk peternakan tersebut ditampung oleh *Bandoengsche Melk Centrale*, untuk diolah sebelum disalurkan kepada masyarakat di dalam maupun luar Kota Bandung. Sapi-sapi *Friestland* pertamakali didatangkan ke Indonesia oleh perusahaan *General de wet Hoeve*. Perusahaan susu lainnya yaitu *Lembangsche Melkerij Ursone*. Usaha keluarga Ursone yang dimulai dengan 30 ekor sapi dengan hasil 100 botol setiap hari (Kunto, 1984: 96).

Salah satu faktor yang menjadi penunjang Kota Bandung sebagai pusat perekonomian adalah adanya transportasi yang memadai, yaitu kereta api, sehingga hasil-hasil pertanian, perkebunan, dan peternakan dari daerah sekitar Kota Bandung mudah diangkut ke pusat kota untuk dipasarkan. Daerah sekitar Bandung yang dimaksud adalah Banjaran, Soreang, Majalaya, Ciwidey, Rancaekek dan Ciparay. Wilayah Banjaran merupakan penghasil padi tertinggi sama seperti Bandung, sebaliknya Soreang penghasilan padinya terendah, yaitu rata-rata 24 pikul setiap baunya, hal itu seperti yang dilaporkan oleh P.R.W. van Gessler Verscheur dalam Memori Residen Priangan Tengah sebagai berikut.

Bercocok tanam padi di sawah adalah usaha pertanian rakyat yang utama. Areal sawah di Priangan Tengah berjumlah 124.290 bau. Selama tahun 1926-1929 tidak ada penambahan luas yang berarti. Distrik Bandung, Banjaran, Soreang, Ciparai, Sumedang, Cimahala dan Tomo, karena

airnya cukup, sawah-sawahnya dapat ditanami padi sampai 3 kali dalam 2 tahun. Distrik Bandung, Cicalengka, Cimahala dan Tomo tergolong daerah yang penghasilannya tertinggi, yaitu tiap bau 33 pikul lebih. Distrik Damaraja, Cikalong Wetan, Cimahi dan Soreang sebaliknya, penghasilannya terendah, yaitu rata-rata 24 pikul setiap baunya (Memori Serah Jabatan 1921-1930 Jawa Barat, 1976: LXXXV)

**Tabel 4.2**

Jumlah Angkutan Barang *Staatsspoorwegen* Hasil Bumi Kota Bandung dan Daerah Sekitarnya

Tahun	Hasil Bumi (per ton)					
	Kopra	Kedele	Kopi	Padi	Gula	Teh
1924	74.805	67.878	44.029	98.001	967.542	49.988
1925	106.727	84.225	43.759	94.075	1.129.723	57.334
1926	88.387	54.848	50.453	101.662	1.272.734	51.673
1927	86.128	53.670	37.174	94.648	1.158.000	62.841
1928	77.416	57.345	55.537	113.000	1.371.098	68.927
1929	157.659	58.374	49.554	108.102	1.847.437	70.724
1930	149.422	65.952	45.225	110.178	1.514.623	69.568

Sumber: *Staatsspoor-En Tramwegen In Nederlandsch Indie Jaarstatistieken over Het Jaar 1924,1925,1926,1927,1928,1929*

Kereta api membawa barang hasil perkebunan dari wilayah penghasil perkebunan menuju Kota Bandung untuk dipasarkan. Terdapat beberapa perkebunan di wilayah Bandung Selatan. Daerah di Bandung Selatan yang memiliki perkebunan yaitu, Banjaran terdapat 27 persil dengan luas 5904 bau; Cisondari 17 persil dengan luas 2897 bau; Majalaya 15 persil dengan luas 4135 bahu (Mulyana, 2005: 196).

Sebelum dibangun jalur kereta api dari Bandung Selatan ke Kota Bandung, pengangkutan barang-barang perdagangan melalui jalan raya menggunakan gerobak atau pedati. Terdapat tiga jalan raya utama yang menghubungkan wilayah Bandung Selatan dengan Kota Bandung, tiga jalan raya utama yang dimaksud adalah dari Ciwidey lewat Kopo, dari Pangalengan melewati Banjaran dan dari



Pacet melewati Ciparay. Sedangkan dari Kota Bandung menuju wilayah Bandung Selatan melalui rute jalan yang berbeda. Rute jalan yang dimaksudkan yaitu Bandung menuju Kopo, dari Bandung menuju Banjaran dan dari Bandung menuju Ciparay.

Ongkos angkut dengan menggunakan gerobak atau pedati dari Kopo ke Bandung sebesar 15 hingga 18 sen setiap ton, sedangkan jika menggunakan kereta api diperhitungkan kurang dari 4 sen (Mulyana, 2005: 200). Pengangkutan barang hasil perkebunan melalui jalan raya membutuhkan waktu yang cukup lama dan ongkos yang cukup mahal dibandingkan dengan menggunakan kereta api, dengan adanya jalur kereta api maka dapat mempermudah dan mempersingkat waktu serta menghemat biaya pendistribusian hasil perkebunan dari daerah penghasil perkebunan ke daerah pusat kota yaitu Kota Bandung. Barang-barang yang didistribusikan berupa kayu jati, kopi dan karet. Setiap tahun terjadi peningkatan hasil produksi di bidang perkebunan, hal ini terlihat dari peningkatan pendapatan yang dialami oleh Perusahaan Kereta Api Negara (*Staatsspoorwegen*) dalam proses pengangkutan barang.

**Tabel 4.3**  
Pendapatan Angkut Barang *Staatsspoorwegen* Jalur Bandung-Dayeuhkolot-Majalaya-Ciwidey

Tahun	Hasil Pendapatan Pengangkutan Barang
1924	f 146.193
1925	f 159.480
1926	f 168.961
1927	f 225.251
1928	f 244.990
1929	f 297.388

Sumber: *Staatsspoor-En Tramwegen In Nederlandsch Indie Jaarstatistieken over Het Jaar 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, 1929*

Tabel di atas memperlihatkan bahwa barang-barang hasil perkebunan yang berasal dari wilayah Bandung Selatan dari tahun 1924-1929 mengalami peningkatan. Hal itu terlihat dari jumlah pendapatan pengangkutan barang hasil perkebunan yang diterima oleh perusahaan kereta api negara dari tahun 1924-1927. Pada saat jalur menuju Ciwidey baru selesai dibangun yaitu sekitar tahun 1924, sampai tahun 1925 terjadi peningkatan penerimaan dari hasil pengangkutan barang perkebunan sekitar 9,09%, tahun 1925-1926 meningkat sekitar 5,9% dan tahun 1926-1927 meningkat hingga 16,6%. Tahun 1928 hingga tahun 1929 terjadi peningkatan sebesar 21,3%. Berdasarkan hal-hal yang telah diungkapkan di atas dapat disimpulkan bahwa meningkatnya pendapatan dari sektor pengangkutan barang mengindikasikan bahwa jalur kereta api memberikan dampak yang begitu besar terhadap peningkatan perekonomian masyarakat Kota Bandung.

Sebaliknya wilayah Jatinangor dan Rancaekek mengalami kemunduran perekonomian. Kemunduran tersebut dilihat dari sering menurunnya jumlah penerimaan yang didapat oleh Perusahaan Kereta Api Negara dari hasil pengangkutan barang-barang hasil perkebunan seperti berikut ini.

**Tabel 4.4**  
*Staatsspoorwegen* Jalur Bandung-Rancaekek-Tanjungsari

Tahun	Hasil Pendapatan Pengangkutan Barang
1924	f 11.960
1925	f 11.792
1926	f 10.902
1927	f 12.712
1928	f 13.319
1929	f 11.797

Sumber: *Staatsspoor-En Tramwegen In Nederlandsch Indie Jaarstatistieken over Het Jaar 1924,1925,1926,1927,1928,1929*

Kegiatan ekonomi Kota Bandung juga didukung dari sektor perdagangan. Perdagangan tekstil dan barang-barang klontong dikuasai oleh orang-orang Cina dan India. Selain itu orang Cina pun menguasai perdagangan ikan asin dan beras. Perdagangan tekstil yang dilakukan oleh orang Cina bekerjasama dengan penduduk pribumi yang berada di daerah Majalaya. Adanya jalur kereta api Bandung-Majalaya menyebabkan mudahnya distribusi yang dilakukan oleh bandar Cina yang ada di Bandung dengan pengrajin tenun pribumi di Majalaya.

Pertengahan tahun 1930, terdapat sejumlah buruh tenun yang mulai merintis usaha tenun rumahan. Para pengusaha tenun rumahan tersebut sebagian bekerja secara mandiri, sebagian lagi bekerja dengan cara kontrak dan berada dibawah agen-agen orang Cina yang berada di Kota Bandung. Agen Cina tersebut memiliki akses terhadap pengontrol, tidak hanya dalam mengatur produksi kain tenun, tapi juga terhadap pasokan benangnya (Setia M S, 2005: 30).

Selain orang Cina yang membuka toko, orang-orang Eropa di Bandung pun melakukan kegiatan perekonomian dengan cara membuka toko. Toko-toko Eropa hanya terdapat di Kota Bandung berpusat di wilayah Jl. Braga yang memperdagangkan bahan makanan, pakaian, barang-barang kosmetik, alat rumah tangga, mobil, sepeda, meubeul, alat olah raga, barang-barang besi, perlengkapan kantor dan obat-obatan. Pedagang pribumi hanya menjual barang secara eceran dan hanya dilakukan di warung-warung kecil. Barang-barang yang diperdagangkan oleh pedagang pribumi yaitu kain, kayu, ketela, ikan asin, beras, sayuran, buah-buahan, telur, ayam, alat dapur dari tanah liat dan besi .

Kegiatan perekonomian juga didukung dengan tindakan perbankan yang dilakukan oleh Bank Perkreditan daerah Bandung. Tindakan yang dilakukan diantaranya menurunkan suku bunga deposito dari 6 % menjadi 5 %, memperluas usaha bank desa, penurunan suku bunga sebagai hasil usaha. Penurunan suku bunga hasil usaha bagi peminjam dibawah f 200 diturunkan dari 18 % menjadi 15 %. Semakin meningkatnya perekonomian maka akhirnya untuk semua jenis kredit diturunkan menjadi 12 % (Memori Serah Jabatan 1921-1930 Jawa Barat, 1976: CII).

Kegiatan ekonomi perdagangan juga ditunjukkan oleh bertambahnya jumlah dan jenis toko di sekitar alun-alun dan Jalan Braga. Semenjak ditetapkan sebagai kawasan *De meest Europeesche Winkelstraat van Indie* atau kawasan belanja bergengsi di Hindia Belanda, *Bragaweg* mulai dipenuhi bangunan toko megah dan indah karya arsitek terkenal masa itu. Toko yang pertama didirikan di Kawasan Braga, adalah toko senjata api milik C.A. Hellerman yang didirikan pada tahun 1894. Selain menjual senjata, toko ini juga menjual bermacam-macam kereta kuda, sepeda dan sebagai bengkel perbaikan senjata. Toko berikutnya, adalah toko milik “NV. Handelmy-C.M. Luyks” yang didirikan pada tahun 1898 yang menjual kamera, alat kantor, *gramophones*, meja bilyar dan terakhir menjadi Toko *Provisien en Dranken* (P en D) terbesar di Bandung. Agen mobil dan pusat perawatannya yang terbesar di Bandung, yaitu “Fuch & Rens” didirikan pada tahun 1919 di Kawasan Braga. Perusahaan ini merakit mobil merk Packard, Chrysler, De Soto, Plymouth, Renault dan *vracht-auto* merek *Fargo*. Ruang

pamer mobil ini menjadi tujuan utama para *Prangerplanter* yang bermaksud mengganti mobil lama dengan yang lebih baru (Kunto, 1984: 306-307).

Perusahaan pergudangan yang terkenal di Bandung yaitu *Java Veem*, *Veem Tanjoeng Priok* di Jl. Braga dan jaringan usaha pergudangan milik orang Cina bernama Oei Tiong Ham. Gudang-gudang perusahaan tersebut terhubung dengan jalur kereta api yang menghubungkan gudang penyimpanan barang dan produk perkebunan di berbagai titik di Kota Bandung, seperti Cibangkong, Cikudapateuh, Kosambi, Kiaracandong, Braga, Pasirkaliki, Jalan Industri, Ciroyom, dan Andir. Pembangunan jalur kereta api yang menghubungkan antara gudang penyimpanan barang dan produk perkebunan semakin menguatkan bahwa pemasangan rel kereta api di wilayah Kota Bandung sebenarnya dititikberatkan sebagai alat angkut hasil produksi perkebunan wilayah priangan, yang daerahnya dikelilingi oleh hasil bumi yang menjadi barang komoditi ekspor.

Selain hal itu dibangun pula halte-halte pemberhentian kereta api untuk memudahkan akses menuju pusat perekonomian di wilayah Bandung, yaitu Halte Andir untuk penumpang yang akan menuju Pasar Andir, Halte Ciroyom untuk penumpang yang akan menuju Pasar Ciroyom, kemudian Halte Cikudapeteuh untuk Pasar Kosambi dan daerah pemukiman baru Jl.Riau, serta Halte Kiaracandong untuk pengunjung Pasar Kiaracandong (Kunto: 1984: 111). Kegiatan perekonomian yang semula berpusat hanya di daerah Pasar Baru, setelah dibangun jalur kereta api maka mengalami persebaran pusat perekonomian seperti di Pasar Andir, Pasar Ciroyom, Pasar Kiaracandong dan Pasar Kosambi.

Terintegrasinya Kota Bandung dengan wilayah sekitarnya melalui jalur kereta api yang dibangun membuat perekonomian Kota Bandung semakin kuat. Kuatnya perekonomian di Kota Bandung tercermin dengan banyaknya jumlah tabungan yang disimpan masyarakat Kota Bandung di *De Erste Nederlandsche – Indische Spaarkas en Hypotheekbank (DENIS)*. DENIS merupakan bank tabungan dan hipotek pertama di Hindia Belanda yang didirikan pada tahun 1915 di Jl. Braga No. 14.

**Tabel 4.5**

Jumlah tabungan nasabah De Erste Nederlandsche – Indische Spaarkas en Hypotheekbank 1925-1930.

Tahun	Jumlah Tabungan
1925	f 504.500
1926	f 931.000
1927	f 2.668.500
1928	f 2.888.500
1929	f 3.728.500
1930	f 4.718.500

Sumber: *Jubileum Uitgave, 25 Jarig Bestaan van de Gemeente Bandung, 1931* dalam *Semerbak Bunga di Bandung Raya, 1986* hlm 823.

Berdasarkan tabel di atas dalam kurun waktu 1925 hingga 1930 jumlah tabungan nasabah meningkat sekitar 900 %. Peningkatan tersebut menandakan bahwa kurun waktu 1925-1930 merupakan masa-masa kesuksesan Kota Bandung. Ketika terjadi krisis Malaise, maka sumber pendanaan satu-satunya bagi pembangunan Kota Bandung adalah Bank DENIS (Kunto, 1984: 308).

Krisis Malaise memberikan pengaruh bagi penduduk yang berada di Pulau Jawa (termasuk Bandung). Tahun 1930 hingga 1940 kesejahteraan penduduk pribumi di Jawa dan Madura mengalami perubahan-perubahan penting. Depresi 1929 dan tahun-tahun berikutnya menyebabkan runtuhnya harga-harga hampir

semua produk, dan akibatnya adalah budidaya tanaman ekspor sangat merosot. Salah satu contoh yaitu menurunnya komoditi ekspor yaitu gula. Dengan demikian penduduk pribumi mengalami penurunan kesejahteraan karena pendapatan penduduk pribumi bergantung pada produk-produk perkebunan yang akan di ekspor baik berupa upah buruh maupun hasil penjualannya. Selama 1934 hingga 1937 terjadi pemulihan secara bertahap, namun penghasilan pada 1938 dan 1939 masih lebih rendah daripada 1937 (Swantoro, 2002: 32).

**Tabel 4.6**

Banyak muatan (ton) *Staatsspoorwegen* Stasiun Bandung mengangkut komoditi ekspor.

Tahun	Kopi	Gula	Bibit Tebu
1924	44.029	967.542	222.922
1925	43.759	1.129.723	228.298
1926	50.453	1.272.734	230.362
1927	37.174	1.158.000	259.148
1928	55.537	1.371.098	241.329
1929	49.554	1.847.437	124.543
1930	45.225	1.514.623	89.494

Sumber: *Staatsspoor-En Tramwegen In Nederlandsch Indie Jaarstatistieken over Het Jaar 1924,1925,1926,1927,1928,1929,1930*

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa komoditi ekspor mengalami penurunan setelah terjadi krisis malaise 1929. Komoditi gula turun 332.814 ton, bibit tebu sebagai bahan pembuat gula turun 35.049 ton dan komoditi kopi turun 4329 ton. Mr. A.C Vreede (Swantoro, 2002: 32) mengemukakan bahwa sejumlah komoditi ekspor andalan Hindia-Belanda mengalami kemerosotan akibat kurangnya permintaan dari luar negeri. Harga gula kualitas super dari f 13.09 per 100 kg menjadi f 6.25. Kopi Robusta dari f 82.37 per 100 kg menjadi f 38.86 per 100 kg. Karet mentah dari 50 sen menjadi tujuh sen. Produksi gula pun mengalami penurunan produksi, sehingga mempengaruhi nilai ekspor. Berkurangnya

produksi gula diakibatkan oleh berkurangnya lahan yang digunakan untuk pembibitan tebu sebagai bahan pembuat gula.

**Tabel 4.7**  
Luas tanah Desa yang disewakan kepada Onderneming, Produksi Gula, dan Nilai Ekspor Hasil Pertanian Jawa-Madura , 1930-1935.

Tahun	Areal (ha)	Produksi Gula (1.000 ton)	Nilai Ekspor (Juta Gulden)
1930	204.873	3.007	474
1931	201.498	2.867	290
1932	167.904	2.639	214
1933	98.056	1.399	153
1934	57.897	645	154
1935	52.000	516	133
1936	58.122	592	153

Sumber: *Mansvelt and Creutzberg, Changing Economy In Indonesia dalam Menjadi Indonesia hlm 738-739.*

Penurunan produksi hasil perkebunan menyebabkan pemerintah kolonial Belanda lebih mengintensifkan pengembangan industri tekstil. Telah dijelaskan sebelumnya bahwa di Kota Bandung terdapat orang-orang Cina yang menguasai industri tekstil yang bekerjasama dengan pribumi di daerah Majalaya. Intensifnya pengembangan industri tekstil berkaitan dengan krisis keuangan dunia tahun 1929 yang menghantam perekonomian Hindia Belanda dan adanya kenyataan bahwa industri tekstil Jepang mulai merebut pasar tekstil Hindia Belanda yang sebelumnya dikuasai Belanda dan Inggris. Saat itu, perekonomian Hindia Belanda sangat bergantung pada ekspor hasil-hasil perkebunan. Perkebunan tebu dan karet banyak yang tutup sehingga mengakibatkan pengurangan jumlah buruh dari 521.381 menjadi 231.763 (Setia M S, 2005: 32). Hal ini mendorong Pemerintah Hindia Belanda untuk lebih memperhatikan industri tekstil pribumi. Pemerintah mulai membangun pabrik-pabrik kecil dalam bidang tekstil, kulit, dan batu-batuan



yang telah menjadi tradisi penduduk pribumi seperti industri tenun yang dikuasai orang Cina di Bandung. Orang Cina di Bandung hingga pertengahan tahun 1930 menguasai 36 % kepemilikan alat tenun untuk industri tekstil (Setia M S, 2005: 67).

Dibangunnya sarana dan prasarana transportasi kereta api di Kota Bandung khususnya, dan Jawa Barat pada umumnya, mempunyai pengaruh yang sangat besar terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat. Pengaruh ini terasa semakin besar terutama kepada masyarakat yang bertempat tinggal di sekitar jalur jalur kereta api. Transportasi kereta api bukan saja semakin memperpendek jarak tempuh yang harus dilalui, tetapi juga memperpendek waktu. Dengan demikian, mobilitas sosial ekonomi masyarakat juga semakin meningkat.

### **c. Mobilitas Masyarakat**

Mobilitas masyarakat yang keluar masuk Kota Bandung mengalami peningkatan. Tahun 1884 ketika pertama kali jalur kereta api dibuka jumlah penumpang yang mengunjungi Kota Bandung selama satu tahun berjumlah 32.000 jiwa. Angkutan barang yang diangkut melalui kereta seberat 9.250 ton. Pada tahun 1914 tepatnya 30 tahun setelah jalur kereta api menuju Bandung dibuka, banyaknya jumlah penumpang per tahun sekitar 1.307.000 jiwa dengan angkutan barang sebesar 244.700 ton (Kunto, 1984: 106). Jumlah penumpang yang berasal dari wilayah di sekitar Bandung pun cukup ramai. Tahun 1924-1925 saat seluruh pembangunan jalur kereta api di wilayah Bandung selesai jumlah penumpang yang turun naik di stasiun Bandung berjumlah 1.803.124 jiwa.

**Tabel 4.8**  
Jumlah pengunjung beberapa pasar di Bandung

Nama Pasar	Tahun			
	1924	1926	1928	1930
Pasar Andir	60.917	65.418	84.466	98.957
Pasar Kosambi	547.509	516.170	523.076	492.540
Pasar Kiaracandong	131.245	143.235	133.079	163.056

Sumber: *Staatsspoor-En Tramwegen In Nederlandsch Indie Jaarstatistieken over Het Jaar 1924,1926,1928,1930*

Berdasarkan tabel di atas banyak penumpang yang melakukan transaksi perdagangan menyebar ke stasiun-stasiun yang di dekatnya terdapat pasar seperti Stasiun Andir, Stasiun Cikudapateuh, dan Stasiun Kiaracandong. Penumpang yang turun di Stasiun Andir bertujuan untuk menuju Pasar Andir sebanyak 60.917 jiwa, di Stasiun Cikudapetuh terdapat Pasar Kosambi dan daerah pemukiman penumpang yang turun di daerah ini sebanyak 547.509 jiwa, di Stasiun Kiaracandong penumpang yang bertujuan menuju Pasar Kiaracandong sekitar 131.245 jiwa. Stasiun kereta api meningkatkan jumlah pengunjung pasar dan membantu menyebarkan kegiatan perekonomian sehingga tidak terpusat dalam satu tempat. Setiap tahunnya masyarakat yang menuju Kota Bandung semakin meningkat, terlebih lagi setelah pembangunan jalur kereta api di Kota Bandung telah selesai dibangun maka masyarakat banyak berdatangan ke wilayah Bandung. Banyaknya masyarakat yang masuk ke Kota Bandung terlihat dalam laporan *Staatsspoorwegen* berikut ini.

**Tabel 4.9**  
Jumlah Penumpang di Stasiun Bandung 1924-1929

Tahun	Penumpang		Total
	Keluar	Masuk	
1924-1925	852.355	950.769	1.803.124
1925-1926	813.726	993.760	1.807.486
1926-1927	924.418	1.029.751	1.954.169
1928-1929	982.353	1.163.305	2.145.658

Sumber: *Staatsspoor-En Tramwegen In Nederlandsch Indie Jaarstatistieken over Het Jaar 1924,1925,1926,1927,1928,1929*

Data di atas membuktikan bahwa tiap tahun terjadi penambahan penumpang yang menuju daerah Bandung. Banyaknya penumpang yang masuk, bahkan terkadang datang untuk menetap di Kota Bandung, mengakibatkan meningkatnya populasi penduduk di wilayah Kota Bandung. Penumpang yang datang tidak hanya penduduk pribumi sunda saja, tetapi terdapat juga orang-orang Eropa, Cina, serta etnis Indonesia lainnya seperti etnis Jawa dan Sumatra. Herbert Lehmann (Kunto, 1986: 914) mengemukakan bahwa penduduk Kota Bandung di tahun 1930 terdiri atas 12 % bangsa Eropa (angka presentase penduduk Eropa tertinggi di antara kota-kota di Nusantara), 10 % bangsa Cina dan 77 % penduduk pribumi Indonesia. Sedangkan luas wilayah pemukiman di Bandung 52 % dihuni bangsa Eropa, 8 % dihuni orang Cina dan 40 % dihuni oleh penduduk pribumi.

**Tabel 4.10**  
Jumlah Penduduk Kota Bandung 1920-1940

Tahun	Eropa	Pribumi	Cina	Jumlah
1920	10.658	82.263	9.306	102.227
1927	16.265	111.537	12.985	140.787
1928	17.110	114.868	13.621	145.599
1929	17.518	117.638	14.502	149.658
1930	19.327	129.871	16.690	165.888

Sumber: - *Memori Serah Jabatan 1921-1930 (Jawa Barat)*  
- *Mooi Bandoeng, October 1940, No. 10, hal.8*

Tabel di atas menunjukkan setelah pembangunan jalur kereta api Kota Bandung selesai dibangun maka, masyarakat banyak yang berdatangan ke wilayah Bandung. Meningkatnya mobilitas masyarakat ini membawa pengaruh tersendiri, khususnya bagi populasi penduduk Kota Bandung dan mereka yang memanfaatkan transportasi kereta api bagi kepentingan usaha atau perdagangan. Populasi penduduk yang makin meningkat mengakibatkan beragamnya mata pencaharian yang dilakukan oleh penduduk Kota Bandung. Penduduk pribumi di wilayah Bandung adalah Suku Sunda. Di Kota Bandung selain orang Sunda juga terdapat orang Jawa yang bekerja sebagai pembantu rumah tangga dan pegawai negeri. Selain orang Jawa juga terdapat orang Sumatra yang pada umumnya bekerja menjadi pegawai negeri dibagian telekomunikasi seperti pegawai pos, telegrap, dan telepon (Memori Serah Jabatan, 1976: LXXXI).

**Tabel 4.11**  
Jumlah dan Kenaikan Penduduk Kota Bandung 1911-1931

Tahun	Periode	Jumlah Penduduk Per Tahun (%)	Kenaikan Rata-rata
1911		48	
	1911-1921		9,1
1921		114,3	
	1921-1931		3,5
1931		161,6	

Sumber: *Interim Strategy Report- 1* dalam *Semerbak Bunga di Bandung Raya*, 1986 hlm 889.

Berdasarkan tabel di atas tahun 1911 penduduk Kota Bandung mencapai 48.000 jiwa. Angka kenaikan penduduk secara ilmiah sebelum tahun 1930 mencapai 1% per tahun. Sejak tahun 1930 kondisi kesehatan penduduk Kota Bandung makin membaik, sehingga angka kematian menurun. Sedangkan angka kenaikan penduduk secara alamiah berkisar pada 1,8 % per tahun (Kunto, 1986:

889). Pertambahan penduduk di Kota Bandung sebagian besar disebabkan oleh migrasi penduduk dari luar daerah yang turun melalui Stasiun Bandung.

Berbagai acara pun sering diadakan dan letaknya tidak jauh dari Stasiun Bandung. Salah satu acara yang banyak menarik antusiasme masyarakat adalah *Jaarbeurs*. *Jaarbeurs* merupakan acara tahunan yang di dalamnya menyajikan segala macam pameran, dari hasil kerajinan rakyat sampai barang-barang produksi dari industri pabrik luar negeri seperti *Baldwin Locomotive Work*, *Rhein Elbe Union*, *Siemens en Halske*, *Dieckerhoff en Widmann* (Kunto, 1986: 337). Berbagai atraksi pertunjukan dan sajian kuliner pun terdapat dalam acara *Jaarbeurs* ini. Untuk mendukung acara tersebut Perusahaan Kereta Api Negara (*Staatsspoorwegen*) mengadakan program kereta malam khusus (*nacht-trein*) untuk mengantar para wisatawan yang akan pulang menuju Jakarta dan Bogor.

Banyaknya masyarakat luar Bandung yang datang dan menetap di Bandung akibat adanya jalur kereta api maka mengakibatkan warga asli Bandung tersisih, akibat kalah saing dengan pendatang. Seperti telah dijelaskan sebelumnya bahwa warga Eropa dan Cina banyak menguasai perdagangan, di Bandung saudagar pribumi yang terkenal sukses adalah orang-orang yang berasal dari Palembang. Orang-orang Palembang tersebut selain berniaga juga mereka banyak memiliki tanah di Bandung. Saudagar kaya asal Palembang yang berhasil di Bandung yaitu K.M Thamim, K.H. Anang Thayib dan K. Abdul Syukur (Kunto, 1986: 850).

Semakin cepatnya waktu yang diperlukan untuk mendistribusikan hasil perkebunan, maka akan semakin cepat pula peredaran uang yang ada di

masyarakat. Cepatnya peredaran uang ini sudah tentu membawa manfaat yang sangat besar bagi perputaran roda perekonomiannya, dan cepatnya perputaran uang ini juga membuktikan bahwa perdagangan dan jasa sekaligus membuktikan kepada kita, bahwa transportasi di samping meningkatkan taraf hidup masyarakat, juga sekaligus memberi lapangan kerja bagi penduduk.

**Tabel 4.12**  
Bursa Tenaga Kerja di Kota Bandung 1925-1929

Tahun	Tenaga Kerja	Lowongan Kerja
1925	1.500	900 – 60 %
1926	2.500	1.250 – 50 %
1927	3.800	2.000 – 52,5 %
1928	4.200	2.150 – 51,2 %
1929	4.100	2.200 – 53,5 %

Sumber: *Bandoeng in Lijn en Beeld, 1930* dalam *Semerbak Bunga di Bandung Raya, 1986* hlm 945

Tabel di atas memperlihatkan permintaan angkatan kerja dan jumlah tenaga kerja yang tersalurkan. Banyaknya penduduk Kota Bandung ternyata tidak sesuai dengan ketersediaan lapangan pekerjaan. Tenaga kerja yang tertampung hanya sekitar 50-60 % saja. Meskipun jumlah pengangguran di Bandung pada tahun 1930 belum mencapai 3.000 orang, namun hal tersebut telah menjadi perhatian pemerintah Kota Bandung. Pengangguran terbanyak merupakan para pendatang dari luar kota (Kunto, 1986: 946).

Tersedianya transportasi kereta api mengakibatkan adanya peralihan pekerjaan. Masyarakat dapat bekerja di berbagai sektor kehidupan baik yang formal maupun informal. Mereka dapat bekerja sebagai buruh angkutan, pedagang, sebagai tukang karcis, masinis, kondektur dan lain-lain. Masyarakat di sekitar rel kereta api lebih memilih untuk membuka warung dan menjadi pegawai

rendahan di Perusahaan Kereta Api Negara. Pimpinan perusahaan tingkat tinggi pada Perusahaan Kereta Api Negara terdiri atas Belanda totok, tingkat menengah dijabat oleh orang-orang Indo Belanda, sedangkan pegawai tingkat rendah diduduki oleh orang-orang Indonesia (Iman, 1992: 49). Masyarakat lebih memilih untuk berdagang daripada bertani karena upah kerja petani sangat rendah. Perbedaan upah pun terjadi berdasarkan jenis kelamin. Upah kerja untuk laki-laki hanya sekitar f 0,20 hingga f 0,35 ditambah makan dua kali dengan waktu kerja selama delapan jam. Untuk tenaga kerja wanita upah untuk enam jam kerja hanya sekitar f 0,17 hingga f 0,25 ditambah satu kali makan (Memori Serah Jabatan 1921-1930 Jawa Barat, 1976: LXXXVII).

Meningkatnya perdagangan yang terjadi, berarti merupakan tantangan bagi masyarakatnya untuk semakin meningkatkan produktivitasnya, agar dapat memenuhi kebutuhan pasar yang semakin meningkat. Barang dagangan, terutama hasil bumi yang tidak tahan lama, seperti buah-buahan dan sayuran, dapat diangkut dengan aman menggunakan jasa angkutan kereta api ini. Karena dengan angkutan kereta api waktu tempuh semakin dipercepat, dan waktu kedatangan ataupun pemberangkatannya pun sudah dapat diperhitungkan dengan tepat pula. Sehingga para pedagang tidak perlu merasa ragu lagi mempergunakan jasa angkutan ini untuk kepentingannya, yang jelas lebih aman dan juga lebih nyaman. Hal ini berbeda sekali bila dibandingkan dengan jasa angkutan tradisional lainnya yang biasa dipergunakan masyarakat sebelumnya. Waktu pemberangkatan maupun kedatangan tidak dapat lagi di perkirakan dengan tepat, belum lagi keamanan yang cukup mengkhawatirkan, lebih lagi bila musim hujan. Adanya

rangsangan bagi penduduk untuk semakin meningkatkan produktifitasnya, berarti mendorong daerah pedalaman untuk semakin maju dan berkembang.

#### **4.4.2 Dampak Perkembangan Fisik**

Kota Bandung dan daerah sekitarnya bisa disebut dengan wilayah nodal, yang pengembangan wilayahnya didasarkan pada kegiatan perekonomian. Daerah sekitar Bandung menjadikan Bandung sebagai pusat penjualan barang-barang hasil perkebunan. Wilayah nodal didasarkan pada susunan yang berhierarki dari suatu hubungan perdagangan. Suatu pusat perdagangan yang lebih besar; dan keduanya diikat lagi oleh pusat perdagangan yang lebih besar. Konsep wilayah nodal berimplikasi bahwa ada wilayah di dalam wilayah yang lebih besar atau dengan kata lain kota-kota menengah memiliki kota-kota kecil sebagai wilayah pinggiran dari suatu kota besar sebagai inti (Dahuri dan Nugroho, 2004: 10). Dengan demikian wilayah Bandung dan daerah sekitarnya lebih dibatasi dari aspek kekuatan interaksi dan hubungan ekonomi, bukan dari aspek wilayah dalam arti fisik geografis.

Dibangunnya jalur kereta api yang menghubungkan Bandung dengan daerah penghasil perkebunan mengintegrasikan kota-kota kecil yang ada dengan daerah pusat perekonomian yaitu Bandung. Tumbuhnya transportasi kereta api telah mengakibatkan kota-kota persinggahan, terutama wilayah yang memiliki stasiun-stasiun besar tumbuh semakin cepat. Hal ini dimungkinkan karena dengan adanya transportasi ini perdagangan semakin pesat, sehingga tumbuh pula pasar-pasar sebagai pusat kegiatan sosial-ekonomi. Tumbuhnya kehidupan masyarakat desa dan kota ini, sebanding dengan kontribusi pertumbuhan desa dan kota. Setiap



kali kota berkembang, di situ muncul berbagai kegiatan ekonomi, seperti warung-warung, pasar, kantor-kantor, dan lain-lain, sehingga menambah keramaian dan pemekaran kota.

Dalam rangka mengantisipasi kehidupan kota yang terus meningkat dan perluasan kota yang terus berkembang, pemerintah kota pada tahun 1919 menugaskan kepada Prof. Ir. Karsten membuat rencana pembangunan dan perluasan kota yang kemudian dikenal sebagai “Karsten Plan”. Karsten Plan berisi penjelasan bahwa, *pertama* Kota Bandung yang terbagi oleh Sungai Cikapundung menjadi dua bagian yaitu Bandung Barat dan Bandung Timur berkembang tidak seimbang, perkembangan lebih maju di sebelah barat Kota Bandung. *Kedua*, hampir 2/3 jumlah penduduk bermukim di Bandung Barat. *Ketiga*, kegiatan perdagangan sehari-hari berpusat di daerah Pecinan sekitar Pasar Baru, kecenderungan pemusatan kegiatan sosial-ekonomi penduduk hanya di satu daerah saja, jelas tidak menguntungkan untuk penataan kota di kemudian hari. *Keempat* menjelaskan bahwa hasil penjualan di Pasar Baru hampir lima kali lebih besar daripada Pasar Andir dan Pasar Kosambi (Kunto, 1984: 108).

Untuk mengatasi permasalahan pemusatan perekonomian dan mengurangi arus penumpang kereta api yang turun di Stasiun Bandung maka dibangunlah stasiun-stasiun kecil untuk pemberhentian penumpang yang akan menuju pasar. Stasiun Andir dibangun untuk memudahkan masyarakat menuju Pasar Andir. Stasiun Ciroyom untuk pengunjung Pasar Ciroyom, Stasiun Kiaracondong untuk pengunjung Pasar Kiaracondong dan Stasiun Cikudapateuh untuk Pasar Kosambi. Dibangunnya stasiun membuat persebaran penumpang serta perekonomian

masyarakat menjadi merata tidak terpusat di satu daerah saja, sehingga pembangunan berjalan secara seimbang.

Banyaknya masyarakat yang datang ke Kota Bandung akibat adanya jalur kereta api, mengakibatkan gencarnya pembangunan fasilitas umum seperti sekolah, hotel, pasar dan tempat-tempat wisata. Pembangunan fisik Kota Bandung semakin gencar akibat adanya penambahan penduduk akibat lancarnya arus transportasi kereta api di Stasiun Bandung. Hotel yang cukup megah yang terdapat di sekitar Stasiun Bandung adalah Hotel Andreas dan Grand National Hotel (Kantor Pusat PT. Kereta Api Indonesia sekarang), kedua hotel ini diperuntukkan untuk orang-orang Belanda. Hotel Savoy Homann dibangun oleh arsitektur A.F. Aalbers. Gedung itu dirancang untuk memenuhi keinginan dewan kota yang menghendaki tampak depan bangunan yang lebih modern. Pengaturan tampak depan hotel, yang menjauh dari garis tepi jalan namun kemudian melengkung sehingga ada bagian yang mendekati jalan, hal itu memberikan sebuah kesan yang murni dan unik, menyatukan gedung dengan lingkungan jalan di hadapannya (Martein de, dan Nas P, 2009: 139).

Bersamaan dengan pembangunan berbagai prasarana dan sarana fisik pemerintahan, dibangun pula berbagai prasarana dan sarana yang memiliki keterkaitan erat langsung dengan kebutuhan hiburan warga kota. Untuk hiburan yang berupa tontonan, dibangun gedung-gedung bioskop dan taman-taman kota. Untuk bioskop, hingga akhir kekuasaan Hindia Belanda setidaknya telah dibangun tiga buah gedung bioskop, yakni Elita, Oriental, dan Apollo. Sementara itu untuk taman kota, antara lain dibangun di sekitar daerah Kebonjati (Orion), Suniaraja

(Empires), dan Cikakak (Orange). Sesuai fungsinya, di taman kota ini antara lain sering dipertunjukkan hiburan-hiburan, seperti, sandiwara, ketuk tilu, pencak silat, dan opera. Untuk tempat rekreasi warga kota, antara lain dibangun arena khusus untuk bursa tahunan (*Jaarbeurs*), taman-taman kota seperti *Mollukenpark* (Taman Maluku) dan *Ijzerman Park* (Taman Ganeca), serta *Bandoengsch Zoologisch Park* (Kebun Binatang Bandung) pada tahun 1930 (Kunto, 1986: 93-97).

Selain hotel-hotel megah dan sarana hiburan yang mulai muncul untuk para wisatawan. Dibangun juga sekolah-sekolah dengan latar belakang etnis dan agama. Sekolah-sekolah dibangun untuk memenuhi kebutuhan pendidikan anak-anak para pendatang yang datang ke Kota Bandung. Sekolah tersebut terbagi kedalam tiga macam jenis usaha pendidikan yaitu pendidikan sekolah rendah Eropa, sekolah pribumi dan sekolah menengah ke atas. Sekolah rendah Eropa yang di dalamnya terdapat enam jenis yaitu *Europeesche Lagere School (E.L.S)* untuk anak-anak orang Belanda; *Hollandsch-Chineesche School (H.C.S)* untuk orang-orang China yang ada di Bandung; *Hollandsch-Inlandsche School (H.I.S)* pada awalnya untuk golongan elit pribumi namun pada kenyataannya golongan menengah pribumi pun bisa ikut sekolah; *Schakelschool* dan Sekolah Ambon disediakan untuk anak-anak militer atau pensiunan militer yang berasal dari Ambon, Manado dan Timor; Sekolah Persiapan. Untuk sekolah pribumi disediakan sekolah *2e Klasse School* khusus bagi anak-anak golongan pribumi yang berasal dari golongan bawah (Memori Serah Jabatan, 1976: C). Untuk jenis sekolah tinggi hanya terdapat satu di Bandung yaitu *Technise Hoogeschool*,

sekolah menengah yaitu H.B.S dan A.M.S. Fasilitas pendidikan lengkap yang dimiliki oleh Kota Bandung semakin berkembang setelah pembangunan jalur kereta api selesai. Selesaiannya pembangunan jalur kereta api mengakibatkan banyaknya masyarakat yang datang ke Kota Bandung dan membutuhkan fasilitas pendidikan. Perkembangan tersebut ditunjukkan dengan semakin banyaknya jumlah sekolah yang dibangun. Pada tahun 1922 hanya terdapat satu sekolah khusus wanita pribumi (*Meisjes-Vervolgschool*), namun setelah jaringan transportasi kereta api selesai dibangun maka pada tahun 1929 sekolah ini berkembang menjadi tujuh sekolah (Memori Serah Jabatan, 1976: CI), selain itu juga muncul tiga sekolah Kristen yang didirikan oleh *Vereeniging voor Christelijke Scholen* dan tiga sekolah Katolik yaitu St. Ursula, St. Maria, St. Berchman.

Perusahaan Kereta Api Negara juga membantu dalam proses pembangunan tempat penelitian dan pengembangan keilmuan. Salah satu jasa perusahaan kereta api yaitu bantuannya dalam proses pembangunan Observatorium Bosscha. Diungkapkan oleh Prof. Dr. B. Hidayat (Tn, 2001: 17) bahwa bantuan Perusahaan Kereta Api Negara yaitu sebagai alat angkut alat utama gedung Bosscha yaitu mengangkut double refraktor dari pelabuhan kemudian menuju Stasiun Bandung.

Refraktor dobel Zeiss (diameter 60 cm, panjang 11 meter) pada tanggal 10 Januari 1928, diturunkan dari kapal “Kertosono” milik Rotterdamsche Lloyd. Duapuluh tujuh buah peti kemas besar (isinya 30 ton) itu diangkat oleh perusahaan kereta api Negara (S.S) secara gratis ke Bandung. Batlyon Genie A.D mengangkutnya (secara gratis pula) dari Bandung ke Lembang. Biro bangunan Perjan K.A. (S.S) ditugasi membuat bangunan beton berkubah dengan segala pemasangan instrumen yang canggih (sophisticated) (Tn, 2001: 17).

Gencarnya pembangunan fisik di Kota Bandung pada akhirnya tidak hanya mengakibatkan semakin menariknya Kota Bandung bagi kaum pendatang tetapi juga mengakibatkan tuntutan akan kebutuhan lahan kota terus bertambah. Kondisi ini kemudian mendorong pemerintah Kota Bandung untuk berupaya menambah luas wilayah kota agar senantiasa sesuai dengan kebutuhan pemerintah dan warga Kota Bandung.

**Tabel 4.13**  
Perkembangan Luas Kota Bandung dan Luas Daerah Terbangun  
1906-1931

Tahun	Luas Areal Kota (ha)	Luas Daerah Terbangun (ha)	Persentase (%)
1906	1.922	240	12,48
1911	2.150	300	13,95
1916	2.150	380	17,67
1921	2.853	850	29,79
1926	2.853	1.050	36,80
1931	8.098	1.300	45,56

Sumber: *Asisten III Bappemda-Kotamadya Bandung, 1979* dalam *Semerbak Bunga di Bandung Raya, 1986 hlm 893*.

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa pada saat Kota Bandung berdiri, luas Kota Bandung baru mencapai 1922 ha. Dari jumlah tersebut, sebanyak 240 ha atau 12,48 % digunakan secara langsung untuk berbagai bangunan, baik bangunan pemerintahan, swasta maupun tempat tinggal warga (Dienaputra, 2005: 12). Sepuluh tahun kemudian, luas wilayah Kota Bandung meningkat menjadi 2150 ha. Dari jumlah tersebut, 380 ha atau 17,67 % digunakan untuk bangunan. Langkah perluasan Kota Bandung yang dilakukan pada tahun 1916 bukanlah upaya perluasan yang terakhir. Pada tahun 1926 wilayah Kota Bandung kembali diperluas hingga luas keseluruhan mencapai 2853 ha, dari luas

ini, sebanyak 1050 ha atau sebesar 37 % digunakan untuk berbagai bangunan. Menjelang akhir keemasan pembangunan Kota Bandung dari tahun 1926 hingga 1930 tidak mengalami perluasan wilayah, baru kemudian tahun 1930 Kota Bandung mengalami perluasan 8.098 ha hampir setengah lahan yang tersedia atau sekitar 45,56 % dijadikan sebagai tempat untuk mendirikan bangunan. Dari data-data tersebut terlihat bahwa seiring dengan perluasan wilayah Kota Bandung terjadi juga peningkatan yang cukup pesat dalam penggunaan lahan di Kota Bandung, khususnya penggunaan lahan untuk bangunan-bangunan.

