

DAMPAK SOSIAL EKONOMI DARI PERKEMBANGAN STASIUN BANDUNG TERHADAP MASYARAKAT KOTA BANDUNG 1884-1930

Oleh: Yogi Rey Permana
13407144001

Abstrak

Stasiun merupakan sebuah tempat singgah maupun pemberhentian akhir dari perjalanan alat transportasi kereta api. Pada masa Hindia Belanda Stasiun menjadi tempat berbagai aktifitas perkeretaapian, seperti tempat pemberhentian penumpang, alat transportasi untuk kepentingan militer, dan tempat penyimpanan sementara dari pengangkutan hasil perkebunan. Kereta api menjadi alat transportasi primadona pada masa itu di Hindia Belanda. Karena kala itu kereta api menjadi alat pengangkutan hasil perkebunan. Kota Bandung menjadi salah satu wilayah yang mendapatkan fasilitas perkeretaapian tersebut. Stasiun tersebut bernama “Stasiun Bandung”. Tujuan dari penelitian ini adalah guna mengetahui alasan dibangunnya Stasiun Bandung, mengetahui perkembangan Stasiun Bandung, dan dampak sosial ekonomi setelah dibangunnya Stasiun Bandung di Kota Bandung.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode sejarah kritis yang meliputi heuristik, verifikasi, interpretasi, dan historiografi. Heuristik merupakan tahapan untuk mencari sumber berupa arsip, benda, atau lisan yang relevan. Kritik Sumber merupakan tahapan untuk mengkaji otentitas dan kredibilitas sumber yang telah diperoleh dengan melihat fisik dan isinya. Interpretasi merupakan tahap penafsiran agar terdapat kesinambungan antara sumber-sumber yang telah melewati tahap verifikasi. Historiografi merupakan tahap penulisan sejarah yang sistematis dan kronologis dalam bentuk karya sejarah.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa setelah adanya kereta api dan Stasiun Bandung di Kota Bandung, mengalami dua dampak yaitu sosial dan ekonomi. Dampak sosial yang terlihat adalah adanya sebuah mobilitas sosial/gerak sosial dan akulturasi budaya. Sedangkan dampak ekonomi yang terlihat yaitu banyaknya terbuka lapangan pekerjaan, kesejahteraan masyarakat Kota Bandung meningkat, serta pertumbuhan dalam infrastruktur Kota Bandung itu sendiri. Dengan pertumbuhan Kota Bandung yang tiap tahunnya meningkat, hingga pada akhirnya 21 Februari 1906 Kota Bandung mendapatkan gelar *Gemeente*. Tahun-tahun berikutnya Kota Bandung terus berkembang pertumbuhannya, baik dalam sosial maupun ekonomi.

Kata Kunci: Stasiun Bandung, Dampak Sosial Ekonomi, Perkembangan.

Abstract

The station is a shelter as well as the final stop of the railway transportation journey. During the Nederlands-Indische Station became the place for various railway activities, such as passenger stops, military transportation equipment, and temporary storage of hauling of plantation products. Trains became the prima donna of transportation in Nederlands-Indische. Because trains at that time became a means of transporting the plantation. Bandung City became the one of areas that get the railway facilities. The station is called "Bandung Station". The purpose of this research is to find out the reason for the built of Bandung Station, to know Bandung Station development, and the social-economic impact after Bandung Station in Bandung City.

In this research the authors use a critical historical method that includes heuristics, verification, interpretation, and historiography. Heuristics are the stages to find the source of relevant archives, objects, or verbs. Verification is the stage to examine the authenticity and credibility of sources that have been obtained by looking at the physical and its contents. Interpretation is a stage of interpretation to ensure continuity between sources that have passed the verification stage. Historiography is a systematic and chronological stage of historical writing in the form of historical works.

Result of research indicate that after existence of trains and Bandung Station in Bandung City, having two impact that is social and economy. The social impact seen is the existence of a social mobility/social movement and cultural acculturation. While the economic impact seen that number of open jobs, public welfare Bandung City increased, as well as growth in infrastructure Bandung City itself. With the growth of the city of Bandung is increasing every year, until at the end of February 21, 1906 the city of Bandung get the title *Gemeente*. In the following years Bandung City continues to grow its growth, both in social and economy.

Keywords: Bandung Station, Socio-economic Impact, Development.

A. Pendahuluan

Pada awalnya kereta api di Indonesia muncul karena adanya rasa kesulitan sarana transportasi di Pulau Jawa ditinjau dari sudut pertahanan dan keamanan serta sudut ekonomi sejak awal abad ke 19. Karena pada masa itu kriminalitas dan keamanan dalam melakukan perjalanan jauh masih banyaknya perampokan oleh bandit bandit, maka pada 15 Agustus 1840 Kolonel Jhr. Van Derwijk mengusulkan agar pulau Jawa dibangun alat transportasi baru yaitu Kereta Api, berdasarkan keberhasilan di Eropa yang telah mengatasi masalah yang serupa¹. Selanjutnya pada masa pemerintahan Hindia Belanda, perkeretaapian di Pulau Jawa dimulai dengan diberikannya *konsesi* atau pemberian hak izin perkeretaapian kepada perusahaan swasta *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) pada tahun 1867 untuk membangun jalan rel Semarang-Tanggung yang dapat diselesaikan pada tahun 1870 dan Batavia-Buitenzorg (Bogor) yang dapat diselesaikan pada tahun 1873.

Tahap selanjutnya perusahaan milik negara *Staadsspoor* (SS) pada tahun 1875 mulai membangun jalan rel kereta api Surabaya-Pasuruan-Malang yang diresmikan pada tahun 1878². Dengan keberhasilan pembangunan jalur kereta api membuat para investor untuk membangun jalur kereta api di daerah lainnya, yaitu termasuk ke daerah Priangan. Pembangunan jalur kereta api di Kota Bandung merupakan dampak dari dibukanya perkebunan wilayah sekitar Bandung, faktor kecepatan dan keamanan dalam daya angkut barang merupakan faktor pemicunya. Pada awalnya jalur kereta api dari Batavia ke Bandung melewati Bogor dan Cianjur diresmikan pada 17 Mei 1884, bertepatan dengan diresmikannya Stasiun Bandung. Selanjutnya jalur ini dilanjutkan menuju Cilacap kemudian Surabaya melewati Yogyakarta. Pada masa itu jalur kereta api lintas utara belum ada, maka dari itu jika ingin menuju Surabaya harus melalui Bandung terlebih dahulu. Stasiun Bandung merupakan stasiun yang

¹Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Jilid 1*, (Bandung: APKA,1997), hlm. 48.

²Sudarsono Katam, *Kereta Api di Priangan Tempo Doeloe*, (Bandung: Pustaka Jaya,2014), hlm. 6.

dilalui jalur lintas kereta milik pemerintah yaitu SS. Ide awal pembangunan Stasiun Bandung berkaitan dengan pembukaan lahan perkebunan di Bandung sekitar 1870, dan stasiun ini diresmikan pada 17 Mei 1884, dalam masa pemerintahan Bupati Koesoemadilaga. Karena pada awalnya stasiun ini dibangun untuk keperluan angkut hasil perkebunan di wilayah Bandung dan sekitarnya membuat dibangunnya juga gudang-gudang penyimpanan hasil perkebunan di sekitar stasiun. Tentunya dengan seperti ini berdampak pula terhadap masyarakat, yaitu berdampak pada sosial dan ekonominya setelah dibangunnya Stasiun Bandung (1884-1930) di Kota Bandung.

Dengan meningkatnya kegiatan perkeretaapian tiap tahunnya di Stasiun Bandung, maka Stasiun Bandung perlu adanya perkembangan-perkembangan dalam segi bangunan. Pada pembangunan selanjutnya tahun 1909, arsitek FJA Cousin memperluas bangunan lama Stasiun Bandung, ditandai dengan hiasan kaca patri pada peron bagian selatan yang bergaya *Art Deco*³. Kemudian stasiun ini menghubungkan Bandung-Rancaekek-Jatinangor-Tanjungsari-Citali pada tahun 1918, dan setahun kemudian dibangun lintas Bandung-Citeureup-Majalaya dan pada jalur yang sama dibangun jalur Citeureup-Banjaran-Pengalengan pada 1921. Untuk perkebunan teh pada 1918 dibangun jalur Bandung ke Kopo dan kemudian ke Ciwidey pada 1921. Pada jalur ini dibangunnya pula bertujuan untuk komoditas utamanya guna kepentingan pengangkutan hasil perkebunan.

Pada tahap akhir perkembangan Stasiun Bandung dalam segi bangunan, yaitu tahun 1928 seorang arsitek yang bernama Ir H. de. Roo. Beliau merancang sebuah rancangan arsitektur untuk Stasiun Bandung dengan rancangan bergaya *Art Deco* dan dapat dirampungkan pada tahun 1930, pada tahap ini merupakan renovasi yang terakhir pada Stasiun Bandung. Dikatakan tahap akhir karena dari tahun sekian hingga saat ini tidak ada perombakan besar-besaran.

³Haryoto Kunto, *Wajah Bandoeng Tempo Doeloe*, (Bandung: Granesia, 1984) hlm 78.

B. Kondisi Bandung Secara Umum

Kota Bandung memiliki arti kata tersendiri hingga terbentuknya sebuah panggilan yang dikenal sampai saat ini. Di kalangan pribumi wilayah Bandung pada abad ke 17 sering disebut “Tatar Ukur”, salah satu orang penguasa di Tatar Ukur yang terkenal adalah Wangsanata, atau dikenal sebagai Dipati Ukur⁴. Kata “Bandung” itu sendiri memiliki asal usul nama hingga saat ini yang disebut “Bandung”. Banyak berbagai pendapat untuk asal usul kata “Bandung” itu sendiri. Ada yang berpendapat bahwa kata “Bandung” dalam bahasa sunda berarti identik dengan “banding”, yang jika diartikan dalam bahasa Indonesia berarti berdampingan. *Ngabanding* (sunda) berarti berdampingan atau berdekatan.

Namun asal usul kata “Bandung” tak lebih berkaitan dengan peristiwa terbendungnya sungai Citarum oleh lava Gunung Tangkuban Perahu pada masa holosen sekitar 6000 tahun yang lalu dan kemudian membentuk sebuah telaga⁵. Adanya peristiwa tersebut berakibat pada daerah Padalarang hingga Cicalengka dan daerah antara Gunung Tangkuban Perahu hingga Soreang terendam air menjadi sebuah danau yang besar dan kemudian dikenal dengan sebutan “Danau Bandung” atau “Danau Bandung Purba⁶”.

Luas Kota Bandung pada 1 April 1906 adalah 900 ha, menjadi 2.150 ha pada 12 Oktober 1917⁷, dan bertambah terus hingga pada 22 Januari 1987 menjadi sekitar 16.730 ha. Kota Bandung terletak di wilayah Priangan atau yang sekarang dikenal Jawa Barat. Kota Bandung terletak antara 107^o, 36[’] bujur Timur dan 6^o,55[’] Lintang

⁴Haryoto Kunto, *op.cit.*, hlm 7.

⁵Nina Herlina, dkk, *Sejarah Kota-Kota Lama di Jawa Barat*, (Bandung: YMSI, 2000) hlm. 178.

⁶Tim Penulisan Sejarah Kota Bandung, *Sejarah Kota Bandung*, (Bandung: Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II, 1998) hlm. 3

⁷Sudarsono Katam, *Album Bandoeng Tempo Doeloe*, (Bandung: NavPress, 2005) hlm. 3.

Selatan. Kordinat kota Bandung: 6°54'53,08"LU 107°36'35,32"BT / 6,9°LS 107,6°BT. Luas wilayah Kota Bandung 167,67 Km².

Dalam masalah iklim, meskipun dikatakan kota dan berstatus salahsatu kota besar dan ramai, tetapi Kota Bandung tetap beriklim tropis yang lembab dan sejuk. Hal ini disebabkan karena Kota Bandung dikelilingi oleh pegunungan disekitarnya, seperti Gunung Tangkuban Perahu, Gunung Masigit, dan Gunung Manglayang, sehingga temperaturnya 23,5°C.

Kota Bandung merupakan kota yang penduduknya didominasi oleh etnis Sunda. Perkembangan Kota Bandung setelah masuknya transportasi kereta api yang mulai beroperasi pada tahun 1884. Tercatat bahwa semenjak hadirnya kereta api di Kota Bandung pada tahun 1884, penduduk Kota Bandung mencapai 11.054 jiwa. Berlangsungnya transportasi kereta api di Kota Bandung mendorongnya kehidupan di Kota Bandung, baik dalam sosial maupun ekonomi. Hal ini ditunjukkan dengan meningkatnya penduduk di Kota Bandung dari tahun ke tahun.

Kehidupan pendidikan di Kota Bandung mulai menunjukkan perkembangan sejak berdirinya sekolah pendidikan calon guru pribumi, yaitu *Hollandsch Inlandsche Kweekschool*, atau disingkat HIK, yang diresmikan pada 23 Mei 1866⁸. Kemudian pada tahun 1870. Sejak pertengahan abad ke-19, beberapa sekolah pemerintah (untuk golongan Eropa) sudah berdiri di Kota Bandung, yang dimaksud adalah *Europeesche Lergere School*, pada kurun waktu tahun 1871-1872 di Bandung jumlah sekolah itu ditingkatkan⁹.

Pada tahun 1879 di daerah Tegalega dibangun *Hoofdenschool*, yaitu sekolah khusus untuk mendidik calon-calon pegawai pribumi tingkat menengah. Kemudian pada tahun 1900 sekolah itu berubah nama menjadi OSVIA (*Opleidingschool voor Inlandsche Ambtenaren*), yang artinya Sekolah Pendidikan Calon Pegawai

⁸Nina Herlina, dkk, *op.cit.*, hlm. 205.

⁹*Ibid.* hlm. 206.

Bumiputera. Adapun keluarga Kerkhoven dan Bosscha dikenal oleh warga Kota Bandung sebagai penyumbang berdirinya *Technische Hoogeschool* di Bandung¹⁰. Labotarium Ilmu Pengetahuan Alam di *Technische Hoogeschool* dan Bosscha – Sterrenwacht (Peneropong bintang) di Lembang.

Kondisi Sosial Ekonomi di Kota Bandung sesungguhnya saling berkaitan. Seperti yang diketahui Kota Bandung menjadi pusat perekonomian di Priangan. Pada mulanya yaitu pada abad ke-19, perkembangan dan kemajuan ekonomi di Kota Bandung terasa amat lamban. Hal ini dikarenakan isolasi yang dikenakan terhadap wilayah Priangan, sebagai dampak Surat Perintah Gubernur Jendral G.A. Baron van der Capellen, tanggal 9 Januari 1821, yang menyatakan bahwa wilayah Priangan tertutup bagi semua orang Eropa dan Cina, kecuali bagi mereka yang telah mendapat izin dari Residen Priangan¹¹.

Akan tetapi Kota Bandung di bawah pemerintahan Bupati Wirantakusumah IV (1846-1874) banyak mengalami kemajuan, sehingga tidak ada lagi alasan kuat bagi pemerintah Hindia Belanda untuk tetap menutup dan mengisolasi wilayah Priangan dari kunjungan orang luar. Maka pada tahun 1852, Priangan dinyatakan terbuka bagi siapapun. Kota Bandung pun menjadi pusat perekonomian di Priangan. Alasan tersebut karena beberapa faktor yang membuat perkembangan Kota Bandung juga meningkat dengan pesat. Faktor-faktor utama tersebut, yaitu pembukaan daerah perkebunan di Priangan, diresmikannya jaringan rel kereta api, dan peran Pieter Sijthoff dalam perkembangan Kota Bandung.

¹⁰Haryoto Kunto, *op.cit.*, hlm 48.

¹¹Nina Herlina, dkk, *op.cit.*, hlm. 198.

C. Perkembangan Stasiun Bandung

Kereta api pertama kali masuk ke Kota Bandung pada jalur lintas Bogor – Bandung- Cicalengka yang diresmikan pada tanggal 10 September 1884. Namun sebenarnya untuk yang pertama kali kereta api masuk ke Kota Bandung yaitu pada tanggal 17 Mei 1884. Selanjutnya dilanjutkan ke Cicalengka yang penyelesaiannya pada tanggal 10 September 1884. Diwaktu yang sama pada 17 Mei 1884 dibangun juga Stasiun Bandung yang menjadi pusat kegiatan perkeretaapian di Kota Bandung bahkan di Priangan. Dibangunnya Stasiun Bandung atas dasar dengan kegiatan pengangkutan barang hasil perkebunan.

Stasiun Bandung sendiri mengalami 3 tahap pembangunan dalam bangunannya. Pada tahap yang pertama yaitu tahap awal pembangunan pada tahun 1884. Tahap awal ini masih sederhana bentuknya, karena belum menggunakan jasa perancang bangunan atau arsitek. Tahap selanjutnya atau tahap kedua yaitu pada tahun 1909. Pada tahap ini (1909) Stasiun Bandung direnovasi dengan memperluas stasiun oleh seorang arsitek yang bernama FJA Cousin. Beliau melakukan perubahan bangunan Stasiun Bandung yaitu perluasan bangunan. Bangunan hasil perluasan ini memiliki hiasan kaca patri yang bergaya *art deco*¹².

Di peron bagian selatan ditandai dengan hiasan kaca patri bergaya *art deco*. *Art deco* adalah gaya hias yang lahir setelah Perang Dunia I dan berakhir sebelum Perang Dunia II yang banyak diterapkan dalam berbagai bidang, seperti eksterior, interior, mabel, patung, poster, pakaian, perhiasan, dan lain-lain¹³. Kemudian tahap akhir, yang juga masih menggunakan arsitektur bangunan bergaya *art deco*. Namun pada tahap ini arsitektur bangunan dirancang oleh E. H. de Roo pada tahun 1928. Di tahap ini dicirikan dengan satu sisi, di mana sirkulasi penumpang melewati gerbang masuk

¹²Muhammad Aodyra Khaidir, *Sejarah Stasiun Bandung dari Masa ke Masa*, (Bandung: Fakultas Teknik, Institut Teknologi Bandung), hlm. 2.

¹³Pradaningrum Mijarto, *Bangunan Kereta Api Bersejarah, Pesona yang tak Lekang Digerus Waktu*, (Jakarta: PT Kereta Api, 2012), hlm. 60.

yang berhubungan langsung dengan loket karcis yang berada di bagian kanan dan kiri, dan sirkulasi keluar terbagi dua melalui pintu keluar yang terletak di sayap kiri dan sayap kanan¹⁴.

Stasiun Bandung juga berkembang dalam jaringan rel kereta api. Setelah masuknya transportasi berupa kereta api ini masuk ke Kota Bandung, kemudian meleuas ke kota-kota kecil di Priangan. Kota-kota kecil yang dihubungkan oleh jalur kereta api ke Kota Bandung seperti:

1. Jalur Bandung – Banjar, dimulai dari jalur Bogor ke Bandung yang diteruskan ke Cicalengka kemudian diteruskan lagi menuju Cibatu yang selesai pada 14 Agustus 1889, dan selanjutnya dari Cibatu diteruskan lagi ke Tasikmalaya, dari Tasikmalaya melalui ciamis dan Banjar untuk menuju Maos¹⁵ yang penyelesaiannya pada 1 November 1894.
2. Jalur kereta api Bandung- Rancaengkek – Jatinangor – Tanjungsari – Citali yang dibangun pada 23 Februari 1918. Kemudian direncanakannya terus menuju ke Sumedang, namun tak pernah menjadi kenyataan.
3. Trayek trem Bandung ke Kopo pada tanggal 1 Juni 1918 dan diteruskan ke Ciwidey (18 Maret 1921).
4. Lintas kereta api dari Bandung – Citeureup – Majalaya (6 Juni 1919) dan pada jalur yang sama dibangun pula lintas kereta api: Citeureup – Banjaran – Pangelangan, yang rampung dikerjakan pada tanggal 18 Maret 1921¹⁶.

¹⁴Kartika Theresia, Kajian Desain Stasiun Bandung Dalam Lingkup Konservasi Bangunan Bersejarah, *Skripsi*, (Bandung: Fakultas Teknik Universitas Katolik Parahyangan, 2005), hlm. 34.

¹⁵ Rosandi Sumaamidjaja, *Pembangunan Moda Transportasi Kereta Api di Pulau Jawa oleh Pemerintah Hindia Belanda*, (Bogor: Neno, 2014), hlm. 58.

¹⁶Yati Nurhayati, *Sejarah Kereta Api Indonesia*, (Bandung: Rizki Mandiri CV, 2014), hlm. 114.

Dalam hal daya angkut, di Stasiun Bandung terbagi menjadi dua, yaitu barang dan umum. Dalam fungsi sebagai sarana transportasi umum, kereta api dibagi dalam tiga kelas, berdasarkan perbedaan fasilitas dan harga karcis. Pada tahap awal, penumpang dipatok ongkos per kilometernya 12 sen untuk kelas I. Untuk kelas II ongkos per kilometernya 9 sen. Sedangkan untuk kelas III hanya 3 sen saja per kilometernya. Ongkos bagasi untuk barang adalah 16 sen per kilometernya.

Selain kereta api ada pula sebuah trem yang pada masa itu berguna juga untuk pengangkutan barang. Di Bandung sendiri panjang dari jalur trem ini memiliki 2 jalur utama untuk jalur Bandung – Dayeuhkolot – Majalengka dan Tanjungsari sejauh 59 km, termasuk dengan jalur Karees – Kiaracandong dan jalur Rancaekek – tanjungsari 12 km.

Tabel 1
Jalur Bandung – Dayeuhkolot – Ciwidey dan Majalaya

	Total		Perbedaan dalam persentase	Per hari – km	
	1925	1926		1925	1926
Pelancong dan koper. (barang-barang)....	f 193. 416	f 217.690	+ 12,6	f 9, -	f 10,10
Semua	f 159. 480	f 165.961	+ 5,9	f 7,40	f 7,85
pemasukan dan lainnya...	f 12.645	f 11.699	-7,5	f 0,60	f 0,54
Total...	f 365.541	f 398.350	+ 9. -	f 17. -	f 18,49

Sumber: *Mededeelingen Indische Spoorweg-Politiek Deel X Landsdrukkerij Weltevreden Dienst Der Staatsspoor En Tramweg 1927, hlm. 62.*

D. Dampak dari Perkembangan Stasiun Bandung dan Perkeretaapian di Kota Bandung

Berbagai macam kepentingan orang yang berkunjung ke Kota Bandung. Mulai dari hanya sekedar berkunjung atau berwisata, pekerjaan, dan kepentingan-kepentingan lainnya. Hal tersebut karena Kota Bandung menjadi pusat kegiatan perkeretaapian di Priangan. Dampak nyata dari masuknya kereta api dan dibangunnya Stasiun Bandung ada dua, yaitu dampak sosial dan ekonomi. Sejak adanya kereta khusus penumpang hadir di Kota Bandung membuat penduduk pribumi maupun non pribumi untuk melakukan perjalanan dan berpindah ke tempat lain menggunakan kereta api, untuk yang jarak jauh maupun untuk jarak menengah.

Untuk dampak sosial, dampak yang dapat dirasakan pada saat itu berupa gerak sosial atau mobilitas sosial. Mobilitas sosial adalah suatu gerak dalam struktur sosial (*social structure*) yaitu pola-pola tertentu yang mengatur organisasi suatu kelompok sosial¹⁷. Maksud dari mobilitas sosial ini yang terjadi di Kota Bandung seperti perubahan sebuah pekerjaan masyarakat Kota Bandung, yang sebelumnya hanya seorang petani bahkan hanya seorang yang tidak memiliki pekerjaan menjadi buruh, pekerja kasar atau kuli, pedagang, dan lain-lain. Karena dengan adanya aktifitas perkeretaapian di sekitar Stasiun Bandung mengakibatkan banyaknya lapangan pekerjaan.

Adapula yang terjadi selain mobilitas sosial yaitu sebuah akulturasi¹⁸. Sedangkan akulturasi yang dimaksud di sini merupakan sebenarnya sudah terjadi sebelumnya, yaitu pada pembangunan jalur rel kereta api Bogor – Cicurug – Sukabumi – Cianjur

¹⁷Soerjono Soekanto, *Sosiologi Suatu Pengantar*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2012), hlm.219.

¹⁸Akulturasi adalah suatu proses sosial yang timbul manakala suatu kelompok manusia dengan kebudayaan tertentu dihadapkan dengan unsure dari suatu kebudayaan asing. Kebudayaan asing itu lambat laun diterima dan diolah ke dalam kebudayaannya sendiri tanpa menyebabkan hilangnya unsure kebudayaan kelompok itu sendiri.

pada tahun 1884. Akulturasi ini terjadi bermula dalam penyediaan tenaga kerja kasar atau kuli. Pemerintah Hindia Belanda menggunakan dua jasa orang *Anemer* Cina: Thung Siong Kie dan Koan Jin An¹⁹. Selain pekerja pribumi, kedua *Anemer* ini mengerahkan pula pekerja-pekerja kasar Cina lainnya. Karena dikerjakan bersamaan, maka para pekerja asal Cina ini berbaur dengan orang-orang pribumi dan terjadilah disitu sebuah akulturasi, proses serap-menyerap adat budaya dan kebiasaan di antara mereka. Dalam keadaan semacam ini, pekerja-pekerja Cina berbekal makanan sejenis bakpau yang keras, tahan untuk beberapa minggu. Itulah sebabnya di kota kecil Cicurug (masih bagian dari Bandung), orang-orang membuat kueh yang serupa yang dikenal seperti *can cun pia*, *ca kue*, dan *kueh koyah*²⁰.

Untuk dampak ekonomi sebenarnya tidak terlalu jauh berbeda dengan dampak sosial. Karena pada umumnya sosial dan ekonomi saling berkaitan dan menyinggung. Terlebih lagi Stasiun Bandung menjadi stasiun *stop over* pada jalur Surabaya – Batavia. Hal ini mengakibatkan pengusaha-pengusaha swasta tertarik untuk membangun usahanya dalam bentuk penginapan-penginapan, hotel, losmen, dan lain-lain. Dikala itu berdiri 3 buah holtel yang terkenal saat itu, pertama Hotel Andreas di sebelah selatan stasiun. Kedua, Grand National Hotel²¹ di sebelah timur stasiun. Ketiga, Hotel Phoenix di kawasan Jalan Merdeka bagian selatan²².

Dengan adanya pertumbuhan hal-hal komersial tersebut mengakibatkan terbuka lebarnya lapangan pekerjaan bagi masyarakat Kota Bandung. Apabila lapangan

¹⁹Haryoto Kunto, *op.cit.*, hlm. 20.

²⁰Teguh Amor Patria, *Telusur Bandung*, (Bandung: Elex Media Komputindo, 2014), hlm. 10.

²¹Sekarang bangunan bekas hotel itu menjadi Kantor PT Kerea Api Indonesia.

²²A. Sobana Hardjasaputra, *Perubahan Sosial di Bandung 1810-1906, Disertasi*, (Depok: Fakultas Ilmu Budaya Universitas Indonesia, 2002), hlm. 222.

pekerjaan semakin terbuka lebar maka kesejahteraan masyarakat Kota Bandung terus meningkat.

E. Kesimpulan

Stasiun Bandung didirikan pada 17 Mei 1884, bertepatan dengan masuknya transportasi berupa kereta api ke Kota Bandung. Kemudian pada tahun 1884 – 1898 perusahaan milik pemerintah, yaitu *SS* membuka beberapa jalur rel kereta api, dan pada 10 September 1884 telah diselesaikannya lintas jalur Bogor – Bandung – Cicalengka. Alasan dibangunnya Stasiun Bandung tidak beda dengan alasan dibangunnya jalur kereta api yang menghubungkan Batavia – Bandung melewati Bogor dan dilanjutkan ke Cicalengka. Hal ini atas dasar kebutuhan pengangkutan barang hasil perkebunan di Priangan. Barang-barang hasil perkebunan tersebut yang akan di kirim ke Batavia melalui Bogor. Karena daerah Priangan, khususnya juga Bandung menjadi komoditas utama dalam penghasilan perkebunan seperti teh, kopi, kina, gula, dan lain-lain.

Stasiun Bandung sendiri mengalami 3 pembangunan dalam segi bangunan. Pertama (1884), kedua (1909), ketiga/terahir (1928). Selain perkembangan dalam segi bangunan, Stasiun Bandung mengalami perkembangan dalam jaringan rel kereta apinya. Seperti jalur Bandung – Banjar, Bandung – Rancaekek – Jatinangor – Tanjungsari – Citali, trayek trem Bandung – Kopo, Bandung – Citeureup. Selain itu ada juga jalur Bandung – Surabaya dengan menggunakan dua kereta ekspres atau kereta cepat.

Dengan berbagai aktifitas perkeretaapian di Stasiun Bandung ini tentunya juga masyarakat Kota Bandung merasakan pula dampaknya. Dampak yang dimaksud adalah dampak sosial dan ekonomi. Dampak sosial yang terlihat karena adanya Stasiun Bandung ini seperti adanya mobilitas sosial dan akulturasi budaya. Hal ini dapat dilihat dari adanya perubahan jenis pekerjaan, kesejahteraan masyarakat Kota

Bandung meningkat, penyerapan budaya, bahkan sampai munculnya tempat bursa sex komersial.

Sedangkan dampak ekonomi yang dirasakan oleh masyarakat Kota Bandung yaitu bermacam-macam bentuknya. Sudah semestinya dengan adanya sebuah stasiun yang ramai aktifitasnya, pertumbuhan ekonominya juga meningkat. Semenjak adanya Stasiun Bandung banyak di dirikannya berbagai macam fasilitas-fasilitas, seperti tempat penginapan dari yang sederhana sampai hotel untuk kalangan elit, restoran, tempat makan biasa, dan lain-lain. Dengan adanya kegiatan tersebut makan banyaknya terbuka lapangan pekerjaan. Tentunya juga kesejahteraan dalam bidang ekonomi di Kota Bandung meningkat.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip

Mededeelingen Indische Spoorweg-Politiek Deel X Landsdrukkerij Weltevreden Dienst Der Staatsspoor En Tramweg 1927.

Buku dan Artikel

Haryoto Kunto, *Wajah Bandoeng Tempo Doeloe*, Bandung: Granesia, 1984.

Muhammad Aodyra Khaidir, *Sejarah Stasiun Bandung dari Masa ke Masa*, Bandung: Fakultas Teknik, Institut Teknologi Bandung.

Nina Herlina, dkk, *Sejarah Kota-Kota Lama di Jawa Barat*, Bandung: YMSI, 2000.

Pradaningrum Mijarto, *Bangunan Kereta Api Bersejarah, Pesona yang tak Lekang Digerus Waktu*, Jakarta: PT Kereta Api, 2012.

Rosandi Sumaamidjaja, *Pembangunan Moda Transportasi Kereta Api di Pulau Jawa oleh Pemerintah Hindia Belanda*, Bogor: Neno, 2014.

Soerjono Soekanto, *Sosiologi Suatu Pengantar*, Jakarta: Rajawali Pers, 2012.

Sudarsono Katam, *Album Bandoeng Tempo Doeloe*, Bandung: NavPress, 2005.

_____, *Kereta Api di Priangan Tempo Doeloe*, (Bandung: Pustaka Jaya, 2014), hlm. 6.

Teguh Amor Patria, *Telusur Bandung*, Bandung: Elex Media Komputindo, 2014.

Tim Penulisan Sejarah Kota Bandung, *Sejarah Kota Bandung*, Bandung: Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II, 1998.

Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Jilid 1*, Bandung: APKA, 1997.

Yati Nurhayati, *Sejarah Kereta Api Indonesia*, Bandung: Rizki Mandiri CV, 2014.

Skripsi dan Disertasi

A. Sobana Hardjasaputra, Perubahan Sosial di Bandung 1810-1906, *Disertasi*, Depok: Fakultas Ilmu Budaya Universitas Indonesia, 2002.

Kartika Theresia, Kajian Desain Stasiun Bandung Dalam Lingkup Konservasi Bangunan Bersejarah, *Skripsi*, Bandung: Fakultas Teknik Universitas Katolik Parahyangan, 2005.

Pembimbing,



Ririn Darini, M. Hum
NIP. 197411181999032001

Yogyakarta, Oktober 2017

Reviewer,



Damar Widyanta, M. Hum
NIP. 16810101994031001