

# PERAN ETNIS TIONGHOA DALAM PEMBANGUNAN JALUR KERETA API BATAVIA-PARAHYANGAN TAHUN 1869-1884

Rizki Dwi Agustin<sup>1</sup>, Yuni Maryuni<sup>2</sup>, Rikza Fauzan<sup>3</sup>  
<sup>1,2,3</sup>Universitas Sultan Ageng Tirtayasa, Indonesia  
<sup>1</sup>yunimaryuni@untirta.ac.id, <sup>2</sup>rikzafauzan@untirta.ac.id,

## Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk memaparkan peran etnis Tionghoa dalam pembangunan jalur kereta api tahun 1869-1884. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode sejarah yang terdiri dari heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi dengan menggunakan pendekatan politik ekonomi. Berdasarkan hasil penelitian terungkap bahwa pembangunan jalur kereta api dari Batavia menuju Parahyangan dimulai pada tanggal 15 Oktober 1869 dan selesai serta diresmikannya stasiun Bandung pada tanggal 17 Mei 1884. Total panjang jalur kereta api dari Batavia menuju Parahyangan berjumlah 182.5 KM. Motif yang melatarbelakangi etnis Tionghoa dalam pembangunan jalur kereta api Batavia-Parahyangan terbagi menjadi dua, yang pertama sebagai kuli dan yang kedua sebagai pemborong. Etnis Tionghoa mau melibatkan diri dalam pembangunan jalur kereta api sebagai kuli karena upah yang didapatkan lebih banyak ketimbang jenis pekerjaan yang sama di tempat lain. Upah yang didapatkan sebagai kuli dalam pembangunan kereta api berkisar antara f1,50-f2,00. Sedangkan dalam pekerjaan lain berkisar antara f0,20-f1,00. Selain sebagai kuli, etnis Tionghoa juga memiliki peran sebagai pemborong. Kebutuhan material untuk pembangunan jalur kereta api Batavia-Parahyangan seperti batu, semen dan yang lainnya banyak didapatkan oleh pemerintah Belanda dari etnis Tionghoa. Dampak sosial ekonomi etnis Tionghoa dalam pembangunan jalur kereta api Batavia hingga Parahyangan adalah mobilitas penduduk yang tinggi menimbulkan banyak pusat keramaian yang dimanfaatkan untuk berwirausaha oleh etnis Tionghoa. Selain itu, dampak lainnya yang timbul adalah akulturasi budaya masyarakat pribumi dengan etnis Tionghoa. Akulturasi ini terjadi bermula dalam penyediaan tenaga kerja kasar atau kuli. Karena dikerjakan bersamaan, maka para pekerja Tionghoa ini berbaur dengan orang-orang pribumi dan terjadilah proses akulturasi.

**Kata Kunci:** Etnis Tionghoa, jalur kereta api, Kuli, Pemborong.

## PENDAHULUAN

Batavia umumnya diketahui sebagai daerah administrasi pemerintahan daripada sebagai daerah industri dan perdagangan. Hal ini dapat dimaklumi karena Batavia merupakan pusat pemerintahan kolonial Belanda saat itu, yakni dengan dibangunnya kantor pusat Gubernur Jendral sebagai perwakilan dari negeri induk Belanda (Huddy Husain, 2016). Selain sebagai pusat kekuatan politik pemerintah kolonial Belanda, Batavia juga menjadi tempat yang strategis bagi pengembangan sektor perekonomian. Hal ini disebabkan letaknya yang dekat dengan daerah-daerah penghasil pertanian dan

perkebunan yaitu daerah-daerah *Hinterland*. Depok, Bogor, Bekasi, dan daerah pinggiran Banten bagian barat sebagai daerah penghasil hasil bumi. Dengan demikian Batavia dapat melakukan pengawasan secara langsung dan ketat terhadap wilayah-wilayah penghasil pertanian dan perkebunan. Berangkat dari kata kunci yaitu kontrol dan pengawasan, maka kemudian Batavia mengambil peran sebagai kota pusat administratif atau pemerintahan sebagai upaya mendukung misi negeri induk Belanda yaitu sebagai basis penyokong negeri induk. Van den Bosch menggunakan konsep ini di wilayah Nusantara sebagai tempat mengambil keuntungan bagi negeri induk, atau seperti yang dikatakan Baud “gabus tempat Nederland mengapung”, dengan kata lain wilayah Jawa dipandang sebagai sapi perahan (Kartodirdjo, 1993 : 305).

Sementara itu, warga Tionghoa telah hadir sebelum Belanda tiba di Batavia pada tahun 1596 M. Bahkan banyak dari mereka yang berhasil mendirikan pabrik minuman beralkohol di luar dinding kota Batavia. Tidak sedikit pula dari mereka bekerjasama dengan baik bersama pribumi. Keberadaan orang-orang Tionghoa tadi membuat Belanda yang baru pertama kali menginjakkan kakinya di Batavia terkejut (W. Sena Utama, 2007).

Kondisi sosial orang-orang Tionghoa yang berada di Nusantara pada zaman Belanda biasanya terbagi kedalam dua kelompok besar. Kelompok pertama merupakan kelompok Singkeh. Kelompok singkeh adalah golongan orang-orang Tionghoa yang baru tiba di Indonesia. Mereka pada umumnya dalam keadaan miskin. Kelompok yang kedua adalah Laukeh. Orang-orang Tionghoa baru mampu dikatakan Laukeh sesudah sepuluh hingga dua puluh tahun tinggal di Nusantara. Laukeh juga dapat dikatakan sebagai peranakan lantaran mereka adalah orang-orang Tionghoa yang lahir di Indonesia dari orangtua yang masih keturunan Melayu (Fokky Fuad, 2013).

Orang-orang Tionghoa ketika Belanda berhasil menancapkan pengaruhnya di wilayah Batavia dipindahkan dari Banten ke wilayah Batavia untuk mengubah Batavia menjadi sebuah pusat perdagangan yang ramai dan terbesar di Hindia Belanda. Tidak hanya orang-orang Tionghoa yang berasal dari kalangan warga biasa yang berhasil dibujuk Belanda untuk pindah ke Batavia, melainkan juga kalangan tokoh-tokoh penting Tionghoa yang memiliki berpengaruh di Banten misalnya So Bing Kong. Selain dari Banten mereka juga didatangkan langsung oleh Belanda dari Tiongkok Selatan. Atas peranan orang-orang Tionghoa tadi akhirnya bisnis Belanda menjadikan hasil, Batavia

bisa mengalahkan Banten menjadi sentra perdagangan yang terbesar di Hindia Belanda (A. Dahana, 2000: 55).

Keberadaan orang-orang Tionghoa di wilayah Batavia memberikan dampak yang sangat besar, terutama pada sektor perekonomian. Hingga pertengahan abad ke-19 masyarakat Tionghoa masih banyak ditemukan di wilayah Batavia. Pembangunan jalan kereta api merupakan proyek infrastruktur terbesar di pertengahan abad ke-19. Selain itu, pembangunan jalur kereta api merupakan bagian dari penerapan teknologi Barat di Hindia Belanda (Lombard, 2000: 139). Dalam proses pembuatannya membutuhkan kemampuan teknologi yang tinggi pada masa itu. Selain teknologi, dibutuhkan juga pengerahan pekerja yang sangat banyak. Ada tiga kelompok yang terlibat dalam pembangunan jalan kereta api di wilayah Parahyangan, yaitu masyarakat pribumi, masyarakat Tionghoa dan orang-orang Eropa. Pada penelitian ini mencoba menguraikan peran dan dampak sosial-ekonomi etnis Tionghoa dalam pembangunan jalan kereta api di Batavia hingga Parahyangan tahun 1869-1884. Keterlibatan etnis Tionghoa pada umumnya berperan sebagai kuli dan pemborong atau *annemer* (Mulyana, 2017:208).

Pembangunan jalur kereta api di wilayah Batavia hingga Parahyangan dilatarbelakangi oleh dua kepentingan, yaitu kepentingan ekonomi dan kepentingan pertahanan militer. Kepentingan ekonomi berkaitan dengan kesulitan pengangkutan hasil perkebunan. Eksploitasi pemerintah kolonial pada pertengahan abad ke-19 membutuhkan alat transportasi yang mendukung. Jalan yang sudah dibangun ternyata belum cukup untuk memenuhi kebutuhan pengangkutan khususnya kebutuhan pengangkutan hasil-hasil perkebunan. Pada dekade ketiga abad ke-19 pemerintah kolonial Belanda membuat proyek besar yaitu diterapkannya sistem Tanam Paksa. Sampai dengan tahun 1850-an terjadi peningkatan ekspor yang lebih tinggi dibandingkan dengan periode sebelumnya (Mulyana, 2006: 2).

Jumlah orang-orang Tionghoa yang tinggal di Keresidenan Parahyangan tergolong kedalam jumlah besar dibandingkan dengan beberapa Keresidenan lain di Jawa. Mereka biasanya banyak tinggal di ibu kota *afdeling* atau kabupaten. disana, orang-orang Tionghoa tinggal di pusat-pusat pemukiman mereka atau pecinan. Kegiatan mereka lebih banyak pada sektor perdagangan. Perdagangan yang dilakukan oleh masyarakat Tionghoa diantaranya perdagangan barang dan perdagangan jasa (Mulyana, 2006: 6).

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan metode penelitian historis atau metode penelitian sejarah. Metode historis adalah suatu proses pengkajian, penjelasan, dan penganalisisan secara kritis terhadap rekaman serta peristiwa yang terjadi dimasa lampau (Gottschalk, 1986:32).

Menurut Helius Sjamsuddin metode penelitian memiliki empat tahapan yaitu heuristik, kritik, interpretasi dan historiografi.

Heuristik adalah suatu cara dalam upaya mengumpulkan sumber-sumber sejarah. Sumber (disebut juga data sejarah) yang dikumpulkan harus sesuai dengan jenis sejarah yang akan ditulis (Kuntowijoyo, 2013: 73).

Sebagai langkah kedua dari buku Langlois dan Seignobos adalah apa yang disebut “Kegiatan-kegiatan analitis” (*Operations analytiques; analytical operations*; kritik) yang harus ditampilkan oleh para sejarawan terhadap dokumen-dokumen setelah mereka dari arsip-arsip (Sjamsuddin, 2019: 83). Kritik terbagi kedalam dua macam yaitu kritik ekstern dan kritik intern.

Interpretasi atau penafsiran sering disebut sebagai sumber subjektifitas. Pernyataan tersebut sebagian benar dan sebagian lagi kurang tepat. Benar, karena tanpa penafsiran sejarawan, data tidak dapat berbicara. Sejarawan yang jujur akan mencantumkan data dan informasi darimana data tersebut diperoleh. Orang lain dapat melihat kembali dan menafsirkan ulang. Itulah sebabnya, subjektifitas penulisan sejarah diakui, tetapi untuk dihindari (Kuntowijoyo, 2013: 78).

Interpretasi terdiri dari dua macam, yaitu analisis dan sintesis. Analisis berarti menguraikan sedangkan sintesis memiliki arti menyatukan (Kuntowijoyo, 2013: 79).

Dalam penulisan sejarah, wujud dari penulisan (historiografi) itu merupakan paparan, penyajian, presentasi atau penampilan (eksposisi) yang sampai dan dibaca oleh pembaca atau pemerhati sejarah. Paling tidak, secara bersamaan digunakan tiga bentuk Teknik dasar tulis-menulis sebagai wahana yaitu deskripsi, narasi dan analisis (Sjamsuddin, 2019: 150).

## PEMBAHASAN

### Pembangunan jalur Batavia-Buitenzorg

Pembangunan jalur kereta api di Jawa bagian barat walau bukan yang pertama di Nusantara, namun keberadaannya memiliki peran strategis bagi pertumbuhan ekonomi kota-kota perkebunan di pedalaman pulau Jawa. Keberadaan jalur kereta api dapat memudahkan pengiriman hasil perkebunan dan pertanian dari daerah pedalaman ke pelabuhan yang sebelumnya sulit dilakukan. Pembangunan jalur Batavia-Buitenzorg dimulai pada 15 Oktober 1869 yang ditandai oleh upacara yang dihadiri langsung Gubernur Jenderal P. Myer. Dalam pembangunannya, jalur kereta api Batavia-Buitenzorg dikerjakan dalam tiga bagian, yaitu bagian Batavia sepanjang 9.270 M, bagian Mister Cornelis (Jatinegara) sepanjang 20.892 M dan bagian Buitenzorg sepanjang 28.344 M ( Andika P. R, 2017: 10).

Konsesi atau izin bagi pembuatan rel kereta api ini diperoleh *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) berdasarkan pada surat keputusan Gubernur Jenderal Hindia Belanda (*Gouvernement/GB*) nomor 1 tanggal 27 Maret 1864 dan nomor 1 tanggal 19 Juni 1865 serta surat keputusan Raja Hindia Belanda (*Koninklijk Besluit/KB*) tanggal 22 Juli 1868. Izin tersebut diberikan atas pertimbangan bahwa jalur Batavia-Buitenzorg dianggap memiliki nilai ekonomis yang tinggi karena berkaitan langsung dengan pengangkutan hasil alam dari Parahyangan seperti kopi, teh dan kina. Selain itu, pertimbangan lain yang digunakan adalah melihat bahwa jalur Batavia-Buitenzorg penting ditinjau dari sudut politik dan komunikasi karena Buitenzorg adalah tempat kedudukan Gubernur Jenderal dan pusat administrasi pemerintahan (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 55).

Atas dasar membuka keterisolasian wilayah *Hinterland* maka kereta api dipilih oleh pemerintah kolonial Belanda. Meskipun izin sudah diberikan kepada NISM sejak tahun 1864, pembangunan jalur ini baru bisa dilaksanakan pada tahun 1869 disebabkan terdapat beberapa hambatan. Salah satu hambatannya adalah terjadinya perubahan persyaratan konsesi terutama yang berkaitan dengan teknis, yaitu ketentuan tentang rel (*spoorwijdte*). Pada awalnya, aturan tentang lebar rel dalam konsesi adalah 1.435 mm. Namun lebar rel yang kemudian harus dibangun untuk jalur Batavia-Buitenzorg adalah 1.067 mm berdasarkan kepada keputusan Menteri Urusan Jajahan Belanda de Wall tanggal 27 September 1869. Keputusan tersebut didasarkan atas kajian dari J. A. Kool

dan N. H. Kenket, mereka adalah guru besar sekolah politeknik di Delft Belanda yang mendapat tugas dari Gubernur Jenderal de Wall untuk menyelidiki kemungkinan membuat rel yang lebarnya 1.000 mm atau 1.100 mm (S.A Reitsma, 1928: 24-25).

Pelaksanaan pembangunan dipimpin oleh Ir. J. P. Bordes. Panjang rel yang dibangun dari Batavia hingga Buitenzorg adalah 58.506 M. terdiri atas 55.580 M jalur Batavia-Buitenzorg langsung, 1.058 M jalur simpangan ke stasiun Meester Cornelis (Jatinegara), dan 1.868 M jalur simpangan ke Kleine Boom (Pasar Ikan) (*Verslag Van de Raad van Beher der NISM 1869-1870*, 1870: 26-31).

Sehubung dengan munculnya berbagai kesulitan, pembuatan rel Batavia-Buitenzorg pada pelaksanaannya dilakukan dengan bertahap. Kendalayang banyak dihadapi adalah kendala pendanaan yang mengalami keterlambatan, kendala tenaga kerja yang sesuai dengan yang dibutuhkan dan kendala pembebasan tanah yang banyak tersendat akibat penolakan dari pemilik tanah. Pembangunan rel gelombang pertama dilaksanakan pada 15 Oktober 1869 sampai Februari 1870. Pada rentang waktu tersebut, telah berhasil dibangun rel sepanjang 7.590 M untuk wilayah Batavia, sepanjang 13.087 M untuk bagian Jatinegara dan 18.730 M untuk bagian Buitenzorg. Jumlah keseluruhan rel kereta api Batavia-Buitenzorg yang telah selesai dikerjakan adalah sepanjang 39.397 M dan yang belum dikerjakan sepanjang 19,109 M (*Verslag van den Raad van Beheer der NISM 1870-1871*, 1871: 26-27).

Tahap kedua dikerjakan pada Juni 1870 hingga Juni 1871 dan tahap ketiga dikerjakan pada Juni 1871 hingga Januari 1873. Pada tahap kedua berhasil dibuat rel sepanjang 9.270 M untuk bagian Buitenzorg dan seluruh pengerjaan untuk rel Batavia-Buitenzorg selesai seluruhnya pada tahap ketiga (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 57).

### **Pembangunan jalur Buitenzorg-Parahyangan**

Pembangunan jalur kereta api oleh pemerintah kolonial Belanda juga memiliki tujuan untuk menghubungkan wilayah Batavia dengan wilayah Parahyangan terus ke Cilacap hingga wilayah *Vorstenlanden* di Jawa bagian tengah dan berujung di pantai timur Jawa (Java Bode, 24 Desember 1874 No. 302).

Sejak berlakunya Undang-Undang Agraria tahun 1870, perkembangan perkebunan khususnya di wilayah Parahyangan semakin pesat. Pemberlakuan undang-undang tersebut menandai masuknya liberalisasi ekonomi di Hindia Belanda. Zaman

liberalisasi ditandai dengan masuknya para pengusaha swasta pada bidang perkebunan di Hindia Belanda (Mulyana, 2017:73).

Dalam pembangunan jalur Buitenzorg-Parahyangan, pemetaan dilakukan oleh insinyur M. J. Van Bosse (Java Bode, 24 Desember 1874 No. 302). Pelaksanaan pengukuran dilakukan oleh pemerintah dalam hal ini oleh perusahaan kereta api negara *Staatsspoorwegen*. Pelaksanaan pengukuran dan pemetaan di bawah pengawasan para mandor Eropa, Tionghoa dan Pribumi (Mulyana, 2017: 80).

Berdasarkan hasil pengukuran dan pemetaan, pembangunan jalur Buitenzorg, Parahyangan hingga Cicalengka dibagi dalam lima bagian. Seluruh jalur yang akan dibangun memiliki jarak 183.364 meter. Dengan rincian seksi sebagai berikut:

- a. Buitenzorg-Parungkuda sepanjang 33.863 meter;
- b. Parungkuda-Cikaso sepanjang 37.300 meter;
- c. Cikaso-Cisokan sepanjang 384 meter;
- d. Cisokan-Cipadalarang sepanjang 35.000 meter;
- e. Cipadalarang-Cicalengka sepanjang 42.400 meter.

Pengukuran di seksi satu dan dua selesai pada 31 mei 1878 (*Kolonial Verslag* (KV), 1879: 134). Sedangkan seksi tiga dan empat selesai pada tahun 1880 (*Kolonial Verslag* (KV), 1881:127-128). Pengukuran di seksi terakhir selesai pada 1881 (*Verslag Van de Dienst der Staatsspoorwegen op java Over Het jaar 1881*, 1881:18).

Setelah selesai melakukan pengukuran ditetapkan bahwa pembangunan awal jalur kereta api Buitenzorg-Parahyangan akan dilakukan dekat stasiun Buitenzorg milik NISM. Pihak *Nederlandsch Indische Staatsspoorwegen Maatschappij* (NISM) memberikan sebagian tanah stasiun yang dimilikinya di Buitenzorg kepada negara secara cuma-cuma untuk dibangun rel kereta api menuju Parahyangan. Di stasiun milik *Nederlandsch Indische Staatsspoorwegen Maatschappij* (NISM) di Buitenzorg, bertemu sambungan antara lajur Buitenzorg-Parahyangan milik pemerintah (*Staatsspoorwegen*) dengan Jalur Buitenzorg-Batavia milik *Nederlandsch Indische Staatsspoorwegen Maatschappij* (NISM). Dalam pengelolaan, nantinya ada kerjasama antara NISM dengan SS (*Tijdschrift Nederlandsch van Indie 1881* dalam Mulyana, 2017:82).

Proses penyelesaian pembangunan jalur kereta api Buitenzorg-Parahyangan dilakukan secara bertahap mulai dari Buitenzorg. Di seksi satu bagian Buitenzorg-Cicurug sepanjang 27 km telah selesai dibangun dan dapat digunakan untuk umum pada

5 Oktober 1881. Penyelesaian selanjutnya adalah bagian jalur Cicurug-Sukabumi sepanjang 31 km resmi dibuka untuk umum pada 21 Maret 1882. Bagian Sukabumi-Cianjur sepanjang 39 km selesai pada 10 Mei 1883 dan ruas Cianjur-Bandung selesai dibangun pada 17 Mei 1884. Sedangkan untuk bagian Bandung-Cicalengka sepanjang 27 km selesai dibangun dan dibuka untuk umum pada 10 September 1884. Dengan demikian, pembangunan jalan kereta api Buitenzorg-Parahyangan selesai dibangun dalam waktu 6 tahun (Mulyana, 2017: 90).

## **Peran etnis Tionghoa dalam pembangunan jalur kereta api Batavia-Parahyangan tahun 1869-1884**

### **1. Kuli**

Istilah kuli merujuk pada suatu pekerjaan yang dominan menggunakan tenaga atau yang tidak membutuhkan suatu keahlian tertentu (*unskilled*). Persyaratan utama bagi pekerja sebagai kuli cukup hanya memiliki tenaga fisik yang kuat dan mereka bekerja menggunakan alat-alat yang sederhana seperti cangkul, linggis, dan lain-lain (Houben, 1999:2).

Dalam pembangunan jalur kereta api, kuli yang terlibat dapat dikategorikan dalam tiga kelompok, yaitu kuli wajib, kuli bebas tetap dan kuli musiman. Masyarakat Tionghoa pada umumnya bekerja sebagai kuli bebas tetap dan kuli musiman. Sedangkan orang-orang pribumi, mereka menjadi kuli wajib (Mulyana, 2017:187).

Tabel 1  
Jenis pekerjaan dan penghasilan di *wilayah* Parahyangan

No	Jenis Pekerjaan	Penghasilan (Gulden)
1.	Kuli pembangunan jalur kereta api	f1,50 – f2,00
2.	Kuli lainnya	f0,20 – f0,30
3.	Tukang	f0,25 – f1,00

Alasan utama keterlibatan orang-orang Tionghoa pada pembangunan jalur kereta api Batavia-Parahyangan adalah karena faktor ekonomi (Arsip Keresidenan Priangan No. 7.9 dalam Agus Mulyana, 2017:195). Upah yang mereka dapatkan lebih besar ketika bekerja pada proyek pembangunan jalur kereta api dibandingkan dengan pekerjaan kuli lainnya. Alasan itulah yang mengakibatkan masyarakat etnis Tionghoa

mau terlibat dalam pembangunan jalur kereta api Batavia-Parahyangan tahun 1869-1884.

Dari tabel tersebut, dapat dilihat dengan jelas perbandingan antara pendapatan ketika bekerja dalam proyek pembangunan jalur kereta api dengan pekerjaan sejenis di bidang lain. Perbedaannya bisa sampai 10 kali lipat.

Pada tahun 1832 ketika pembukaan lahan untuk perkebunan teh, pemerintah kolonial Belanda menggunakan kerbau sejumlah 272 ekor yang dibeli dengan harga 22 gulden untuk setiap ekor. Dalam surat Gubernur Jenderal Nederland Indie tanggal 12 September 1832 disebutkan pembelian hewan-hewan tersebut (Anri, 2016:24). Jika harga kerbau hari ini adalah Rp. 25.000.000. (survei pedagang kerbau) Maka konversi nilai fl (satu gulden) tahun 1832 ke dalam rupiah adalah Rp. 1.136.363. sementara itu, penghasilan kuli pada pembangunan jalur kereta api berkisar antara fl.5 sampai f2.0 gulden. Pendapatan perbulan kuli pembangunan jalur kereta api adalah Rp. 1.704.545 sampai Rp. 2.272.727.

Pada pembangunan jalur Buitenzorg-Parahyangan tepatnya pada pembangunan bagian tiga di daerah Cikaso-Cisokan, terjadi kesulitan untuk mendapatkan tenaga kerja (kuli). Kesulitan tersebut diakibatkan karena alasan cuaca yang saat itu musim hujan, sehingga sangat beresiko terhadap kesehatan kuli. Karena hambatan tersebut, kuli yang mau bekerja pada daerah tersebut meminta upah yang lebih tinggi (Mulyana, 2017:203-204).

Dalam proyek pembangunan jalur kereta api, banyak sekali bagian pekerjaan yang harus dilakukan mulai dari pembangunan bagian atas, pembangunan bagian bawah, pembuatan stasiun, terowongan dan yang lainnya. Bangunan bagian atas seperti pemasangan rel dan pembangunan jembatan, sedangkan bangunan bawah seperti pengukuran, pemetaan, penimbunan dan penggalian. Pekerjaan tersebut banyak diborongkan kepada para pemborong. Biasanya orang yang menjadi pemborong adalah orang-orang Tionghoa (Mulyana, 2017:195).

Dalam penyediaan tenaga kuli bagi pemasangan rel Buitenzorg - Tjicoeroeg-Soekaboemi - Tjianjur, Pemerintah kolonial menggunakan jasa dua orang *Annemer* (pemborong) Tionghoa; Thung Siong Kie dan Koan Jin An. Selain kuli atau pekerja pribumi, kedua Anemer ini mengerahkan pula para kuli Tionghoa yang pada akhir abad 19 lalu, telah banyak bekerja di tambang timah di daerah Bangka, perkebunan di

Sumatera Utara dan banyak pula dipekerjakan dalam pembuatan jalan raya darat di Sumatera Barat dan Selatan (Haryoto Kunto: *Seabad Kereta Api Mampir di Bandung*. lihat buku: Mr. P.H. Fromberg, "*De Chineessche Beweging op Java*", Amsterdam, 1911).

Para pekerja yang bekerja pada proyek pembangunan jalur kereta api Batavia-Parahyangan tahun 1869-1884 adalah para pekerja yang di impor dari wilayah Tiongkok, hal tersebut dijelaskan oleh S.A Reitsma dalam catatannya *Korte Geschiedenis Der Nederlandsch-Indische Spoor- En Tramwegen* tahun 1928. Pemerintah kolonial Belanda tidak ingin mempekerjakan militer dalam proyek pembangunan jalur kereta api dan memutuskan untuk menggunakan kuli wajib dan kuli Tionghoa yang di impor (S.A. Reitsma, 1928:14-15). Alasan tidak digunakannya militer untuk terlibat dalam pembangunan jalur kereta api adalah berkaitan dengan konsentrasi dan pergerakan pasukan militer.

## **2. Pemborong**

Sebagaimana telah dijelaskan dalam latar belakang diatas, bahwa kehidupan masyarakat Tionghoa yang memiliki profesi pemborong sudah dilakukan sebelum adanya proyek pembangunan jalur kereta api di Parahyangan. Saat adanya pembangunan jalan kereta api di Parahyangan, orang Tionghoa banyak berperan sebagai pemborong (Mulyana, 2017:209). Hal yang diborongkan kepada orang Tionghoa adalah pekerjaan pembangunan, pemasok bahan-bahan yang dibutuhkan dan pengerahan tenaga kerja (Haryoto Kunto, 2006)

Pekerjaan borongan oleh pihak pengelola pembangunan jalan kereta api dalam hal ini *Staatsspoorwegen* biasanya dilelangkan baik lelang secara umum maupun melalui lelang tertutup. Lelang umum adalah lelang yang dilakuksn secara terbuka. Pihak panitia pembangunan jalan kereta api dalam hal ini *Staatsspoorwegen* melelangkan berbagai pekerjaan dan bahan material yang dibutuhkan. Penawaran lelang langsung dilakukan oleh para Insinyur yang memimpin pembangunan jalan kereta api (Mulyana, 2017:209).

Lelang tertutup dilaksanakan secara sembunyi-sembunyi oleh para Insinyur dengan pihak calon pemborong. Pelaksanaan lelang tertutup biasanya terjadi akibat harga yang ditawarkan dalam lelang umum terlalu tinggi. Sedangkan lelang tertutup

dapat memberikan harga penawaran yang lebih rendah. Bahkan dalam lelang tertutup, biasanya insinyur pembangunan jalan kereta api mengutus seseorang untuk menjadi penghubung antara pihak pelaksana pembangunan dengan pemborong. Transaksi lelang biasanya dilaksanakan jauh dari kantor pembangunan. Apabila pekerjaan atau barang yang dilelang dalam jumlah yang kecil, maka lelang dilaksanakan pada wilayah dimana pekerjaan itu akan dilangsungkan atau bahan-bahan itu akan dipakai. Dalam hal lelang tertutup, Insinyur pembangunan mengelola sendiri tidak melalui negara (Tijdschrift voor Nederlandsch Indie, 1876: 167)

Dalam pembangunan kereta api di Parahyangan pekerjaan yang dilelangkan kepada orang-orang Tionghoa misalnya pekerjaan membalikan tanah. Pekerjaan ini merupakan pekerjaan bagian bawah untuk meratakan tanah untuk pondasi rel kereta api. Pada tanggal 31 Mei 1881, dalam pembangunan lajur Buitenzorg-Parahyangan telah diolah pembalikan tanah sebanyak 4.976.800 M<sup>3</sup>. Pekerjaan membalikan tanah tersebut diborongkan kepada pemborong Tionghoa melalui lelang gelap (Kolonial Verslag, 1881).

Pembangunan jalur kereta api membutuhkan bahan untuk bangunan, jembatan, dan gedung. Bahan untuk pembangunan tersebut seperti batu kali, bata, tanah liat, kayu, pasir, kapur, dan yang lainnya apabila pada tempat dibangun rel tersedia bahan-bahan tersebut, maka tidak perlu membeli. Akan tetapi seringkali bahan-bahan yang dimaksud tidak tersedia pada daerah yang sedang dilakukan pembangunan, maka untuk memperolehnya dengan cara membeli melalui pemborong (Mulyana, 2017:210).

Dalam pembangunan lajur Buitenzorg-Bandung-Cicalengka terdapat wilayah yang kebutuhan bahan-bahannya didapat dari pemborong Tionghoa. Misalnya pada seksi 3, kebutuhan batu cetakan diperoleh dari pemasok Tionghoa (Verslag van den dients der Staatsspoorwegen op java over het jaar 1881, 1882: 23).

### **Dampak pembangunan jalur kereta api Batavia-Parahyangan terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat Tionghoa tahun 1869-1884**

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 sosial. 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.

Selain itu yang terjadi selain mobilitas sosial yang meningkat, terjadi pula proses akulturasi. Sedangkan akulturasi yang dimaksud di sini yaitu pada pembangunan jalur rel kereta api Buitenzorg-Cicurug-Sukabumi-Cianjur pada tahun 1884. Akulturasi ini terjadi ketika dalam penyediaan pekerja kasar atau kuli. Pemerintah kolonial Belanda menggunakan jasa dua orang Anemer Tionghoa: Thung Siong Kie dan Koan Jin An. Selain pekerja pribumi, kedua Anemer ini mengerahkan pekerja-pekerja kasar Tionghoa. Karena dikerjakan bersamaan, maka para pekerja Tionghoa ini berbaur dengan orang-orang pribumi dan terjadilah sebuah proses akulturasi, proses serap-menyerap adat budaya dan kebiasaan di antara mereka. Dalam keadaan semacam ini, kuli Tionghoa berbekal makanan bakpau yang keras, tahan untuk beberapa waktu. 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 koya* (Haryoto Kunto, 2006).

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 Soerabaja-Batavia. Hal ini mengakibatkan pengusaha tertarik untuk membangun usahanya dalam bentuk penginapan-penginapan, hotel, losmen, dan lain-lain. Dikala itu berdiri 3 buah hotel yang terkenal saat itu, pertama Hotel Andreas di sebelah selatan stasiun. Kedua, Grand National Hotel di sebelah timur stasiun. Ketiga, Hotel Phoenix di kawasan Jalan Merdeka bagian selatan (M. Buys, 1891).

Dalam catatan M. Buys, terdapat informasi mengenai penginapan milik orang Tionghoa yang dibangun dekat stasiun Bandung (M. Buys, 1891:121). Hal demikian terjadi karena mobilitas yang meningkat sebagai akibat dari pembangunan jalur kereta api mengakibatkan terbukanya peluang usaha dalam bidang jasa yang dimanfaatkan oleh masyarakat Tionghoa. Selain itu, pertumbuhan ekonomi khususnya etnis Tionghoa terus meningkat dibuktikan dengan banyaknya toko-toko milik para pengusaha Tionghoa didekat Stasiun Bandung (M. Buys, 1891: 123).

Selain hotel dan penginapan, kondisi mobilitas yang tinggi membuka peluang usaha dalam hal perdagangan. Kondisi tersebut dimanfaatkan oleh masyarakat Tionghoa untuk berjualan di pusat keramaian di sekitar stasiun kereta api. Dibuktikan dengan adanya beberapa toko milik orang Tionghoa yang berjualan disekitar stasiun kereta api di wilayah Bandung (M. Buys, 1891: 123).

## **PENUTUP**

Pembangunan jalur kereta api Batavia-Parahyangan dilakukan oleh dua perusahaan berbeda, yaitu perusahaan swasta dan perusahaan negara (Pemerintah Belanda).

Jalur Batavia-Buitenzorg dibangun oleh perusahaan kereta api swasta *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* sesuai dengan izin (konsesi) dari pemerintah Belanda berdasarkan surat keputusan Gubernur Jenderal Hindia Belanda (*Gouvernement/GB*) nomor 1 tanggal 27 Maret 1864 dan nomor 1 tanggal 19 Juni 1865 serta surat keputusan Raja Hindia Belanda (*Koninklijk Besluit/KB*) tanggal 22 Juli 1868. Meskipun izin sudah dikantongi oleh NISM sejak tahun 1864, pembangunan baru bisa dilaksanakan pada tahun 1869 diakibatkan oleh banyak sekali perubahan-perubahan pada persyaratan konsesi khususnya di bagian teknis seperti perubahan luas jalur.

Pembangunan rel kereta api jalur Batavia-Buitenzorg dimulai pada tanggal 15 Oktober 1869 yang pembukaannya ditandai oleh upacara yang dihadiri oleh Gubernur Jenderal P. Myer. Pelaksanaan pembangunan dipimpin oleh Ir. J. P. Bordes. Panjang rel yang dibangun dari Batavia hingga Buitenzorg adalah 58.506 M. terdiri atas 55.580 M. jalur Batavia-Buitenzorg langsung, 1.058 M. jalur simpangan ke stasiun Meester Cornelis (Jatinegara), dan 1.868 M. jalur simpangan ke Kleine Boom (Pasar Ikan).

Pembangunan jalur Buitenzorg-Parahyangan dilakukan oleh perusahaan milik negara bernama *Staatsspoorwegen (SS)*. Pembangunan diawali dengan pengukuran dan pemetaan yang dilakukan pada 31 Mei 1878. Kemudian dilanjutkan dengan pembebasan tanah dan pembangunan jalur kereta api. Proses penyelesaiannya dilakukan secara bertahap, berturut-turut diresmikan seksi satu pada 05 Oktober 1881, seksi dua pada 21 Maret 1882, seksi tiga pada 10 Mei 1883, seksi 4 pada 17 Mei 1884 dan seksi kelima pada 10 September 1884. Dengan demikian Jalur Batavia-Buitenzorg telah berhasil dibangun.

Keterlibatan etnis Tionghoa dalam pembangunan jalur kereta api Batavia-Parahyangan adalah sebagai kuli dan pemborong, untuk pekerjaan kuli dilakukan karena upah yang didapatkan dalam pekerjaan lebih besar dari yang didapatkan pada pekerjaan sebelumnya. Sedangkan sebagai pemborong, etnis Tionghoa terlibat dalam menyediakan bahan-bahan yang dibutuhkan dalam pembangunan kereta api.

Dampak sosial dan ekonomi sebagai akibat dari keterlibatan etnis Tionghoa dalam pembangunan jalur kereta api Batavia-Parahyangan adalah terjadinya proses akulturasi. Sebagaimana dijelaskan oleh Haryoto Kunto bahwa proses akulturasi antara kebudayaan Tionghoa dengan kebudayaan lokal terjadi saat para kuli Tionghoa dan kuli pribumi berbaur pada saat pembangunan jalur kereta api dalam waktu yang cukup lama.

## **DAFTAR PUSTAKA**

### **ARSIP-ARSIP**

#### **Besluit dan Lampirannya:**

Besluit 19 Februari 1884 Nomor 1: Dienst der Staatsspoorwegen No. 266, Buitenzorg, den 28 Januari 1884, Bijlagen 2, Aan Zijne Excellentie den Gouverneur General van Nederlandsch-Indie.

Besluit 25 Juli 1878 Nomor 3:

1. Commissarial van den 6 Juli 1878 nomor 13387
2. Commissarial van den 21 Juli 1878 nomor 14090

#### **Koleksi Arsip Daerah Priangan**

Algemeene Verslag No. 7.10

#### **Laporan Tahunan Perusahaan Kereta Api:**

Verslag Van Commissarissen Der Nederlandsch Indische Spoorwegmaatschappij Aan De Algemeene Vergadering Van Aandeelhouders Ingevolge Art. 41 Der Statuten Uitgebracht 24sten Juni 1869

Verslag Van Den Raad Van Beher Der Nederlandsch Indische Spoorwegmaatschappij Aan De Algemeene Vergadering Van Aandeelhouders Ingevolge Art. 44 Der Statuten Uitgebracht 28sten Junij 1870

Verslag Van Den Raad Van Beher Der Nederlandsch Indische Spoorwegmaatschappij  
Over Het Vijftiende Boekjaar Het Vijfde Der Concessien Aan De Algemeene  
Vergadering Van Aandeelhouders Ingevolge Art. 44 Der Statuten 1877-1880

Kolonial Verslag van 1879, 1881

Verslag van de Dienst Staatspoorwegen op java over het jaar 1881, 1882, 1883,  
Batavia: Ogilve.Co

### **KORAN DAN MAJALAH**

Koran De Locomotief No. 192 Donderdag, 17 Augustus 1871

Koran Java Bode No. 3 Donderdag, 4 Januarij 1872

Koran Java Bode No. 302 Donderdag, 24 December 1874

Koran Java Bode No. 176 Dinsdag, 30 Juli 1878

Koran Nieuwe Amsterdamsche Courant No. 14671 Vrijdag, 19 October 1877

Majalah Tijdschrift voor Nederlandsch Indie Nomor 10 Jilid 2 tahun 1881

Majalah Tijdschrift voor Nederlandsch Indie Nomor 5 Jilid 2 tahun 1876

### **BUKU**

APKA, T. T. (1997). Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I. Bandung: Angkasa.

Tim Sejarah Nasional Indonesia, (2008). Sejarah Nasional Indonesia Vol. IV "Masa  
Kolonialisme di Indonesia. Jakarta: Balai Pustaka.

Onghokham. (2017). Riwayat Tionghoa Peranakan di Jawa. Depok: Komunitas Bambu.

Eptianingrum. (2014). Revolusi Industri dan Pengaruhnya. Bandung: Telaga Pustaka

Kunto, H. (1984). Wajah Bandung Tempo Doeloe. Bandung: Granesia.

Nasikun. (1996). Nasionalisme : refleksi kritis kaum ilmuwan. Yogyakarta: Pustaka  
Pelajar.

Notosusanto, N. (1986). Hakekat Sejarah dan Metode Sejarah. Jakarta: Mega Book  
Store.

- Pieter Creutzberg & van Laanen, J.T.M. (1987). Sejarah Statistik Ekonomi Indonesia. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Kartodirdjo, S. & Suryo, J. (1991). Sejarah Perkebunan di Indonesia Kajian Sosial Ekonomi. Yogyakarta: Aditya Media.
- Tim Dosen Sejarah. (2019). Pedoman Penulisan Skripsi (Pendidikan Sejarah FKIP Untirta). Serang: Jurusan Pendidikan Sejarah.
- Sjamsudin, H. (2016). Metodologi Sejarah. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Subarkah, I. (1981). Jalan Kereta Api. Bandung: Idhea Dharma.
- Mulyana, A. (2017). Sejarah Kereta Api di Priangan. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Niemeijer, H. E. (2012). Batavia: Masyarakat Kolonial Abad XVII. Jakarta: Masup Jakarta.
- Geertz, Clifford. (1992). Tafsir Kebudayaan. Yogyakarta: Kanisius
- Skinner, G. William.(1981). Golongan Minoritas Tionghoa dalam Mely G. Tan, Golongan Etnis Tionghoa di Indonesia: Suatu Masalah Pembinaan Kesatuan Bangsa. Jakarta: Gramedia
- Yusiu Liem. (2000). Prasangka Terhadap Etnis Cina: Sebuah Intisari. Jakarta: Djamban.
- Barth, F. (1969). Kelompok Etnis dan Batasannya. Jakarta :UI Press
- Kuntowijoyo. (2013). Pengantar Ilmu Sejarah. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Katam, S. (2014). Kereta Api di Priangan Tempo Doeloe. Bandung: Dunia Pustaka Jaya.
- Katam, S. & Abadi, L. (2005). Album Bandoeng Tempo Doeloe. Bandung: NavPres Indonesia.
- ANRI, (2016). Khazanah Arsip Perkebunan Teh Priangan. Jakarta: Arsip Nasional Republik Indonesia.
- M. Buys. (1891). Batavia, Buitenzorg en de Preanger: Gids Voor Bezoekers en Theoristen. Batavia: G. Kolff & Co.

- Ramadhan, A. P. (2017). Pengaruh Jalur Kereta Api Batavia-Buitenzorg Terhadap Kehidupan Sosial Dan Ekonomi Masyarakat Batavia Tahun 1875-1913. e-journal FIS UNY.
- Purwanto, E. (2008). Kajian Arsitektural Stasiun NIS. *Enclosure Journal*, 7 (2).
- Setiono, A. M. (2013). Dinamika Pegawai Perusahaan Kereta Api Di Jawa Tahun 1945-1965. *jurnal Verleden: Kesejarahan*, 3 (1).
- Lukas S. Musianto.2003. Peranan Orang Tionghoa dalam Perdagangan dan Hidup Perekonomian dalam Masyarakat. *Jurnal Managemen dan Kewirausahaan Jurusan Ekonomi Managemen Fakultas Ekonomi Universitas Kristen Petra Vol 5 No.2*. 193-206.
- Houben, Vincent J.H. and Lindblad, J. Thomas,Ed., (1999). *Coolie Labour in Colonial Indonesia A Study of Labour Relations in the Outer Islands, c. 1900-1940*, Wiesbaden : Harraaowitz.
- Sugiri Kustedja. (2012). Jejak Komunitas Tionghoa Dan Perkembangan Kota Bandung. *Jurnal Sositologi Edisi 26 Tahun 2012*.
- Hardinoto. (2019). *Perkembangan Bangunan Etnis Tionghoa di Indonesia*.