

JEJAK KOMUNITAS TIONGHOA DAN PERKEMBANGAN KOTA BANDUNG

Sugiri Kustedja *

E-mail: ibcindon@rad.net.id

ABSTRAK

Hubungan Tiongkok dan Nusantara banyak tercatat pada naskah kuno Tiongkok. Warga Tionghoa beremigrasi ke Indonesia terutama karena alasan ekonomi di samping situasi domestik Tiongkok yang kacau. Mereka menumpang perahu niaga *junk* yang rutin berlayar antara pesisir Tiongkok Selatan dan Batavia. Ketika VOC membangun Batavia untuk pijakan awal di Pulau Jawa, para pendatang Tionghoa diperlukan kemampuannya membangun dan menghidupkan Batavia untuk menggerakkan roda perekonomian. Ketika imigran swakarsa Tionghoa membanjir tanpa terkendali, VOC menjadi gamang dan permukimannya dipisahkan dikelompokkan berdasarkan etnis. Kelompok Tionghoa diatur oleh *wijkenstelsel* sehingga terbentuk *ghetto chineesenwijk* serta diawasi pergerakannya dengan *passenstelsel*. Tujuannya untuk memudahkan pengawasan sambil tetap memanfaatkan kemampuan perdagangan perantara dan jaringan distribusi ke pedalaman. Etnis Tionghoa menjadi terisolasi dari masyarakat setempat dan dijadikan alat pemerintahan kolonial, tanpa harus menanggung biaya organik pemerintahan kolonial. Pada kawasan urban terjadilah pecinan yang intens bercorak budaya dan arsitektur khusus, berbeda dari kawasan lainnya. Pada kasus kota Bandung; awal daerah pecinan (yang tidak tegas batasannya) terbentuk di pusat kota di sekeliling stasiun kereta api, Pasar Baru, jalan raya utama (*Groote Postweg* dan *Pasar Baroeweg*). Mereka menyebar mengikuti perkembangan kota. Secara historis pecinan Bandung hanya mengalami pengaturan kolonial pada akhir abad 19 dan awal abad 20 setelah kawasan Priangan dinyatakan terbuka bagi imigran.

Kata kunci : pecinan, *wijkstelsel*, *passenstelsel*, etnis Tionghoa.

ABSTRACT

*Referring to Chinese historical notes, plenty information mentioning ocean voyages between China and Southeast Asia. Migrations occurs related with domestic problems; hungers and wars. Leaving southern China coastal area by commercial junks. When VOC set up Batavia as their first beach head on Java island, Chinese sojourners are the driving force in construction and economic activity. The favourable conditions brought waves of uncontrollable Chinese migrants to Java. Worried Dutch colonial declared ethnic segregation living areas(*wijkenstelsel*) creating Chinese ghetthoes in every major Java island cities. Ruled travel permits requirement (*passenstelsel*) to control the inhabitant activities. VOC utilized Chinese networks for inland distribution while isolated them from local people, exploited as colonial tools without any expenses from governmental budget. Those ghetthoes leaving at specific urban area with intense cultural color and architectural style, differed with other area. The case of Bandung city, no clear boundry showing Chinese ghetto (*pecinan*), Chinese dwelling just following the city growth. They settled around train stations, New(major) market, and main streets. Historically Bandung's Chinese settlement just short period under strict colonial regulation; the end of 19th and early 20th centuries. Only after Priangan recidency was declared free for foreigner to move in.*

*Keywords : Chinese ghetthoes (pecinan), *wijkstelsel*, traveling permit (passenstelsel), immigrant.*

* Mahasiswa Program Pascasarjana, Jurusan Aarsitektur,
Fakultas Teknik, Universitas Katolik Parahyangan. Bandung.

PENDAHULUAN

Penelitian kecil ini menelusuri sejarah hubungan antara warga Tionghoa dan Nusantara yang tercatat, lalu mencari tempat asalnya dan cara mereka mencapai bumi Nusantara. Kemudian situasi kehidupan baru di Pulau Jawa; penelitian dilanjutkan hingga dimulainya pengaturan pemisahan daerah hunian berdasarkan etnis oleh VOC dan pemerintah kolonial Belanda. Kondisi ini menyebabkan timbulnya daerah permukiman pecinan di kota-kota Pulau Jawa. Dengan bangunan bercirikan arsitektur Tionghoa menimbulkan kesan eksotis kawasan kota yang berbeda dengan daerah permukiman lainnya.

Kenyataan heterogenitas komunitas Tionghoa di Pulau Jawa juga berimbas pada bangunan yang tersebar di kota-kota Pulau Jawa dan mata pencaharian warga. Khusus daerah Priangan ditelusuri jejak pecinan dalam periode sejarah yang singkat dan peran serta kelompok etnis ini dalam perkembangan kota Bandung.

PELAYARAN NIAGA PENGANGKUT EMIGRAN TIONGHOA KE BATAVIA

Blusse (1979:195-213) menceritakan tulisan-tulisan yang memuat cerita jalur pelayaran perdagangan Tiongkok dan Nusantara. Cerita tersebut terdapat di dalam buku *Shun-feng xiang-song* 順風相送 "Fair winds for the escort" yang merupakan buku acuan bagi para pelaut Tionghoa pada abad ke-15, dikarang sekitar tahun 1430, pada terbitan berikutnya tambahan mungkin disisipkan setelah tahun 1571. Diedit ulang oleh Xiang Da pada tahun 1961 (*Liang-zhong hai-dao zhen-jing*. 两种海道真经, Zhong-hua shu-ju 中华书局, Bei-jing 北京. 1961).

Naskah tersebut menguraikan teori pelayaran, praktik, doa-doa, dan penjelasan tempat-tempat yang disinggahi. Tercatat ada

dua jalur pelayaran, yaitu alur barat menelusuri Pantai Asia tenggara dan Semenanjung Malaya ke Sumatra dan Jawa, serta alur timur mengikuti Kepulauan Philipina dilanjutkan ke Kepulauan Maluku dan Pantai barat Kalimantan (Mills, 1979:69-93).²

Jalur perdagangan Tiongkok-Batavia pada abad 17-18 banyak menggunakan perahu *junk* kayu. Mereka berlayar dari pelabuhan Tiongkok Selatan terutama daerah Amoy, Xia-men 厦门, menuju Batavia. Perahu tersebut memuat barang dagangan bagi keperluan pasar masyarakat Nusantara. Kunjungan junk niaga dari Fujian 福建 – Batavia inilah yang menghidupkan roda perekonomian Batavia.

Para pelaut Fujian tangguh dan ulet karena dipaksa oleh keadaan alamnya yang keras. Mereka harus menyelenggarakan perdagangan bagi kebutuhan setempat. Tanah sepanjang pesisir yang tandus mengharuskan beras didatangkan dari daerah sekitarnya, serta menjual keluar hasil industri lokal berupa keramik, tekstil, dan barang-barang dari logam.

Pada abad 14-16 perniagaan interinsular ini mengalami gangguan dari perompak Jepang dan Tiongkok yang juga menggunakan perahu armada serupa sehingga sangat sulit untuk dibedakan. Akibatnya kekaisaran Qing 清 melarang pelayaran niaga samudra oleh masyarakat pesisir. Malah mereka diharuskan meninggalkan permukiman di pesisir dan berpindah ke pedalaman.

Atas desakan para pedagang yang berminat berlayar ke Asia Tenggara barulah sekitar tahun 1567 pelayaran kembali diizinkan. Pada tahun 1596, pelaut Belanda pertama kali tiba di pelabuhan Banten mereka menemukan sudah tersedianya aneka barang produksi Tiongkok.

Setelah VOC gagal menguasai usaha di Malaka dan Banten, kemudian VOC membujuk dan mengusahakan para pemukim Tionghoa menetap di Batavia guna keperluan penyediaan pangan dan keahlian pertukangan

untuk membangun kota. Selain itu, mereka juga menginginkan agar kapal dagang junk Tiongkok mengawali persinggahan di Batavia guna menghidupkan perniagaan. Berkaitan dengan hal tersebut, VOC pernah menangkapi dengan paksa pelaut Tionghoa dari kapal-kapal niaga yang ditemui, bahkan menangkap paksa penduduk pesisir Tiongkok untuk dibawa ke Batavia.

Perahu-perahu junk pada masa 1620-an ini kebanyakan dimiliki oleh para pedagang besar di Fujian 福建, kadang-kadang sebuah junk dimiliki bersama oleh beberapa pedagang yang bergabung, lalu ditentukan besarnya pemilikan ruang perahu untuk diisi barang dagangan oleh masing-masing pedagang yang bergabung.

Pada 1640-1880 perahu-perahu niaga ini kebanyakan di bawah kendali keluarga Zheng, Zheng Zhi-long (Iquan) dan puteranya Zheng Cheng-gong 鄭成功 (1624-1662) Koxinga (bergelar Tuan penyandang marga kerajaan). Pada 1662 Koxinga mampu merebut Taiwan dari VOC serta menjadi penguasa di Pulau Taiwan 臺灣 (Formosa); mereka mutlak mengendalikan pelayaran perniagaan antara Taiwan dan Batavia (pada masa itu Pulau Taiwan juga merupakan koloni Belanda) (Mills, 1979:69-93).

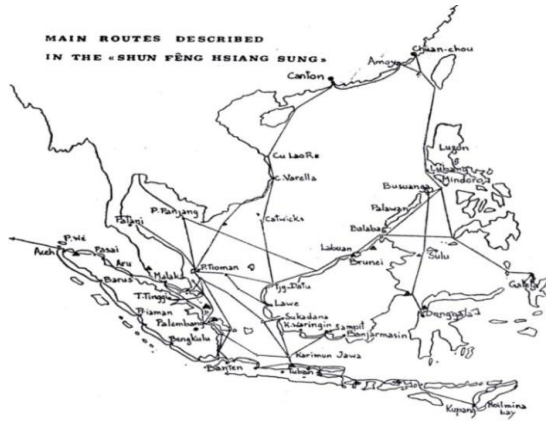
Penumpang kapal niaga junk dari Pantai Tiongkok biasanya terdiri atas para petugas kawal yang dikirim oleh pedagang pemilik kargo, para awak kapal dan kaptennya, serta pekerja atau emigran; mereka bergeletak di dek perahu dan harus bekerja untuk membayar biaya pelayarannya. Salah satu contohnya perahu junk kayu dengan bobot 800 ton, pada tahun 1761, berawak 130 orang yang merupakan penumpang pedagang, sisanya beberapa ratus emigran yang turut berlayar.

Perahu niaga junk akan bertolak dari Pantai Tiongkok untuk berlayar saat angin *monsoon* utara mulai bertiup dan setelah seluruh persyaratan administrasi dan pajak diselesaikan. Lalu para pelaut menggotong rupang Ma-tsu 媽祖; dewi laut dan pelindung keselamatan pelaut dari perahu dibawa

berarak di kuil setempat sambil menyampaikan persembahan dan berdoa memohon agar pelayaran menjadi *i-lu ping-an* 一路平安, lancar dan selamat. Lalu rupang Ma-tsu 媽祖 dibawa kembali ke perahu junk untuk ditakhtakan kembali di tempatnya, dengan diringi letusan petasan dan suara gong kemudian perahu junk mengangkat jangkar untuk memulai pelayaran samudra ke selatan.

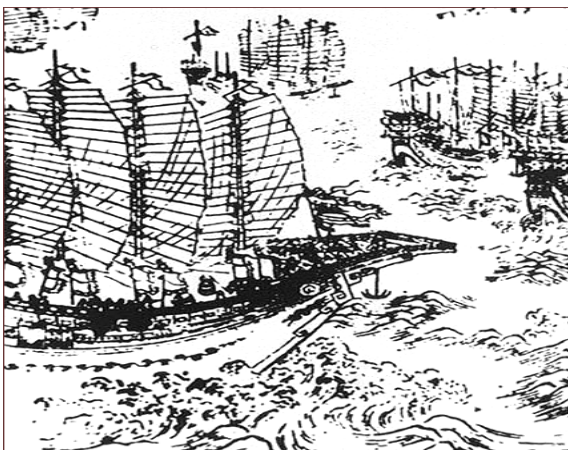
Setelah berlayar sekitar tiga minggu junk memasuki pelabuhan Batavia dan akan disambut dengan upacara mirip ketika bertolak. Pajak dan bea dibayarkan pada petugas VOC, kemudian kargo yang dibawa akan diturunkan untuk disimpan di gudang untuk dijual. Selama bulan Januari-Juni para pelaut bermukim di darat sambil membayar pajak kepala kepada VOC yang berkuasa di Batavia, sedangkan perahu mengalami perbaikan. Mereka akan berlayar kembali pada bulan Juni-Juli ketika angin *mosoon* tenggara bertiup sambil membawa barang dagangan yang laku dijual di Tiongkok. Para nakhkoda perahu junk sangat dihormati di Batavia, mereka sering disertakan pada rapat-rapat pemerintahan kota.

Para penumpang imigran yang mendarat harus bekerja pada pihak yang telah membayar biaya pelayaran mereka. Untuk kemudian dapat bebas bekerja sendiri. Catatan VOC menunjukkan antara tahun 1620-1630 rata-rata Batavia dikunjungi oleh lima perahu junk dengan 1000 imigran Tionghoa per tahun. Para pendatang baru ini ada yang menyebar ke kota Semarang. Kota Semarang sangat membutuhkan tenaga pendatang tersebut. Kota Semarang malah telah menyediakan rumah penampungan sementara di Batavia tempat mereka menunggu kapal berikut untuk berlayar menuju kota Semarang (三寶壟).



Gambar 1. Jalur perniagaan historis Tiongkok-Asia tenggara

Sumber : Blusse, 1979:73



Gambar 2. Junks niaga abad 14

Sumber : Wikipedia.com



Gambar 2. Beberapa pelabuhan keberangkatan para emigran dari pantai daerah Fujian

Sumber : Salmon, 2007:167-194

Tahun 1645 imigran Tionghoa berkurang karena pertempuran yang menyebabkan dinasti Ming 明 jatuh dan digantikan dinasti Qing 清 (1644). Meskipun demikian, pelayaran perahu junk kadang-kadang masih singgah juga di Batavia. Perahu junk untuk sementara menghilang sekitar tahun 1660 ketika kaisar Qing 清 melarang seluruh pelayaran dan perdagangan pantai yang tujuannya untuk mengisolasi perniagaan samudra keluarga Cheng.

Bagi VOC masa 1690 – 1730 merupakan saat gemilangnya perniagaan dengan perahu junk, setelah Banten dikuasai VOC, serta admiral Shih Lang berhasil merebut-kembali Taiwan bagi kekaisaran Qing 清. Tahun 1684 pelayaran junk keluarga kekaisaran diizinkan kembali.

Pada tahun 1686 800 imigran baru tiba di Batavia dengan 11 perahu junk. Angka ini meningkat pada tahun-tahun berikutnya tanpa terkendali. Akibatnya VOC mengeluarkan bermacam peraturan yang menyulitkan imigran, tetapi mereka tetap mengalir sehingga menimbulkan ketegangan di masyarakat kota. Suasana ini berujung pada kerusuhan Batavia tahun 1740 saat terjadi pembantaian massal penduduk Tionghoa; tragedi ini menghentikan sementara arus perniagaan dengan perahu junk.

Kemudian 1743 perahu junk mulai muncul kembali di Batavia, VOC mengenakan bermacam pajak dan peraturan pada perahu-perahu junk yang tiba. Ketika VOC berambisi untuk memonopoli seluruh perdagangan rempah-rempah di Nusantara agar hanya terpusat di Batavia, VOC melarang perdagangan junk langsung Tionghoa berkunjung di pelabuhan-pelabuhan Nusantara lainnya. Hal ini menyebabkan berkurangnya kunjungan perahu junk dari Tiongkok.

Secara total jumlah kunjungan perahu junk terus menurun, karena Batavia kalah bersaing dengan pelabuhan Johor yang bebas pajak bagi kunjungan perahu junk niaga. Situasi ini berakibat berkurangnya komoditas

perdagangan untuk Batavia dan dibarengi sedikitnya pendatang imigran baru Tionghoa.

Pada tahun 1799 VOC dinyatakan bangkrut, mulai 1 Januari 1800 kekuasaan pemerintahan diambil alih oleh pemerintahan Hindia Belanda. (catatan dari penulis : berarti dari tahun 1800 hingga 1943, pemerintah kolonial Belanda menjajah Indonesia sekitar 1,5 abad bukannya 3,5 abad seperti yang sering diutarakan).

Dalam sejarah tercatat periode gelombang migrasi pada abad 17 merupakan puncak kedatangan imigran Tionghoa ke Nusantara. Setelah sebelumnya mereka datang secara sporadis dan kontinyu dalam jangka waktu yang lama. Gelombang migrasi berikutnya ber-langsung sekitar tahun 1850-an ketika di Tiongkok berlangsung Perang Candu 鸦片战争 dan pemberontakan Taiping 太平天國 terhadap dinasti Qing 清 (Taniputera, 2008:496). Gelombang migrasi berlangsung lagi sekitar 1925-1930 selama masa kacau disertai pertempuran dan perebutan kekuasaan antara para *warlords*; *jun fa hun zhan* 军阀混战 di Tiongkok. Kemudian perpindahan *exodus* ke Indonesia terakhir terjadi tahun 1949 ketika terjadi pertempuran antara PKT dan Nasionalis 國民唐 yang berakhir dengan pihak Nasionalis 國民唐 menyeberang ke Pulau Taiwan (Taniputera, 2008:495).

TERBENTUKNYA PECINAN DI KOTA-KOTA PULAU JAWA

Dalam Taniputera (2008:495) di-kemukakan terbentuknya pecinan di kota-kota Pulau Jawa. Hal itu bermula ketika VOC menawarkan kondisi ekonomi terbuka bagi para pendatang dan bebas bertempat tinggal di mana pun di sekitar Batavia. Kondisi tersebut sangat menarik para imigran datang karena tersedianya lahan subur luas untuk digarap bagi pertanian. Selain itu, VOC juga mendatangkan warga dari pulau lain, seperti Ambon, Banda, Bugis, Bali, dan menempatkan mereka di sekeliling Batavia untuk alasan keamanan dan pertahanan

terhadap serangan dari Banten dan Mataram. Karena khawatir, VOC melarang warga Banten atau Jawa untuk berpindah dan menetap di Batavia. Dengan demikian, di sekitar Batavia muncul permukiman berdasarkan etnis, seperti kampung Bali, kampung Ambon, dan Kampung Melayu.

Kemudian setelah VOC berdamai dengan Banten 1658 dan Mataram 1677, pembangunan dan perkembangan kota Batavia menjadi gencar kembali. Namun ketika imigran Tionghoa baru mengalir secara tidak terkendali keadaan menjadi berbalik menyulitkan penguasa sehingga timbul ketegangan di masyarakat. Keadaan ini berujung menjadi kerusuhan 1740 *Chineezenmoord*, yang meluas menjadi pemberontakan Tionghoa. Pemberontakan itu dilakukan bersama dengan para bupati pesisir Mataram hingga 1743 di Jawa Tengah dan Jawa Timur (Yohannes, 1988:15-32).

Setelah tragedi 1740, Gubernur Jendral VOC Valkenier mulai mengatur permukiman menurut kelompok etnis, *wijkenstelsel*. Hal itu menimbulkan daerah yang disebut *Chineesche kamp* (pacinaan, pecinan). Berdasarkan pengalaman dan alasan politik, kelompok Tionghoa dipersulit agar tidak dapat bergaul rapat dengan warga pribumi lainnya, sehingga mempermudah pengendalian warga jajahan yang terpisah-pisah.

Untuk mengatur daerah-daerah *ghetto* ini diangkatlah *wijkmeester*. Bagi penghuni yang keluar dari *wijk* dengan perjalanan melebihi limit waktu diharuskan membawa surat keterangan; *passenstelsel*.

Sebagai kelompok pedagang perantara yang menghubungkan kehidupan ekonomi penguasa yang berhubungan keluar dengan masyarakat lokal sebagai konsumen pasar, komunitas Tionghoa berfungsi sebagai distributor kebutuhan (di antaranya dikenal istilah pedagang klontong keliling). Sekaligus juga kolektor hasil pertanian untuk dikumpulkan lalu diekspor VOC.

Sikap VOC sebenarnya mendua mereka khawatir bila tersaingi atau tidak

dapat mengendalikan, tetapi juga harus menerima fakta bahwa komunitas masyarakat Tionghoa dibutuhkan untuk memutar roda perekonomian dan menjadi petugas pemungut pajak bagi VOC.

Ketika VOC bangkrut 1799, pemerintah Hindia Belanda meneruskan *passenstelsel* ini dan pada 1816 menekankan kembali peraturan surat jalan. Kemudian tahun 1863 dengan alasan terjadi pelanggaran dalam perdagangan candu, peraturan surat perjalanan ini ditekan lagi. Pada tahun 1904 dikeluarkan peraturan surat jalan yang berlaku per tahun. Akhirnya barulah pada tahun 1916 peraturan *passenstelsel* ini dihapus seluruhnya.

Tahun 1818 pemerintah Hindia Belanda memberlakukan kembali Peraturan *wijkenstelsel* bagi *vreemde oosterlingen* (Timur asing). Untuk mengatur dan sebagai penanggung jawab ketertiban masing-masing kelompok etnis diangkatlah tokoh masyarakat dengan pangkat kehormatan militer: *luitenant*, *mayor*, *kapitein*. Peraturan *Chineesche wijken* diulang pada tahun 1835 dan 1854 (tahun 1825 - 1830 berlangsung Perang Diponegoro, Perang Jawa).

Peraturan tambahan dikeluarkan lagi pada tahun 1835, yaitu bila ada 25 keluarga Tionghoa di suatu lingkungan di luar daerah pecinan yang telah ditentukan mereka harus dikepalai oleh seorang *wijkmeester* sebagai penanggung jawab. Peraturan ini memungkinkan *wijk* kelompok etnis Tionghoa untuk tinggal di luar *Chineesche kamp* yang telah ditentukan. Ketentuan inilah yang menyebabkan di daerah Priangan, khususnya Bandung, tidak ditemukan daerah pecinan dengan batasan yang tegas.

Pemusatan komunitas etnis di pecinan menimbulkan rasa kebersamaan sesama etnis menjadi lebih solid, solidaritas, dan kesadaran kelompok yang eksklusif. Kondisi konsentrasi kelompok etnis Tionghoa dalam ruang urban serba terbatas menjadikannya hanya memungkinkan kegiatan dalam bidang perdagangan saja. Hal ini menghasilkan *stad en voorsteden* (kota terdepan) dengan *Chineesche*

winkelbuurt, kawasan perdagangan etnis Tionghoa di daerah urban. Hambatan yang dibuat oleh pemerintah kolonial mendorong modal yang ada menjadi terkumpul bagi kegiatan niaga di perkotaan dan industri. Di Batavia muncul daerah Pasar Baru, Pasar Senen, Tanah Abang, dan *China Town* di kawasan kota lama.

HETEROGENITAS KOMUNITAS ETNIS TIONGHOA DI PULAU JAWA

Dalam Lohanda (2005:58-76) dikemukakan bahwa imigran Tionghoa di Indonesia sebagaimana besar berasal dari Provinsi Fujian 福建 dan Goangdung 广东,. Mereka membawa ciri budaya dari daerah asal, misalnya ciri *linguistic (speech-group)*. Kelompok Hokkian adalah kelompok terbesar yang bermukim di Nusantara, menurut sejarahnya mereka berasal dari daerah perdagangan di Fujian 福建 selatan. Keahlian berdagang menjadikan kelompok mereka banyak yang berhasil sebagai pedagang baik kecil maupun besar. Mereka banyak-bermukim-di daerah Indonesia Timur, Jawa Timur, Jawa Tengah, dan pantai barat Sumatra.

Kemudian kelompok Teochiu, Chaozhou 潮州, yang berasal dari sekitar kota pelabuhan Swatow, Shantou 汕头 kebanyakan bermukim di luar Pulau Jawa, seperti pantai timur Sumatera, Kepulauan Riau, dan Kalimantan Barat. Mereka bekerja sebagai buruh perkebunan karet. Beberapa dari mereka juga ada yang berhasil menjadi pedagang di daerah yang kurang pemukim suku Hokkiannya.

Kelompok Hakka *Ke-jia* 客家, berasal dari pedalaman Goangdung 广东. Goangdung adalah daerah yang tandus, sehingga motivasi utama mereka untuk bermigrasi adalah segi ekonomi. Selama periode 1850–1930, mereka adalah kelompok imigran yang paling miskin. Mereka banyak bermukim di Kalimantan Barat daerah bekas pertambangan emas, Bangka Belitung daerah tambang timah,

kemudian setelah Priangan terbuka diakhir abad 19, mereka juga bermukim di Batavia dan Priangan .

Kelompok Kanton 广州, berasal dari Delta Sungai Mutiara *Zhu-jiannng San-jiao-zhou* 珠江三角洲 dan sungai Barat, Xijiang 西江. Kelompok ini banyak bekerja di daerah tambang timah Bangka, kemudian juga mereka datang ke Pulau Jawa bersamaan dengan dibukanya daerah Priangan oleh Hindia Belanda. Kelompok ini datang dengan membawa modal keterampilan pertukangan dan industry karena di daerah asalnya telah berhubungan dengan bangsa Eropa serta dunia usaha di Hongkong yang merupakan daerah jajahan Inggris. Dengan demikian, mereka telah mengenal teknologi dan mesin-mesin mutakhir. Kelompok ini bermukim secara tersebar di Jawa Timur, Jawa Tengah, Kalimantan Timur, Kalimantan Selatan, Bangka, Kepri, Jambi, dan Sumatra Barat. Mereka banyak berusaha di bidang toko besi, alat-alat teknik, sebagai teknisi, industri, dan juga restoran (Nagtegaal, 1996).

Dalam menyebutkan komunitas etnis Tionghoa kita sering sangat menyederhanakan dengan menganggap sebagai suatu entitas yang homogen dan *solid*. Kadang juga sekadar membagi mereka dengan sederhana dalam kelompok totok dan peranakan, padahal bila diteliti lebih cermat akan ditemukan kelompok yang rumit.

Pembagian menurut kelompok dialek asalnya adalah Hokkian 福建, Hakka 客家, Konghu 廣府, Shantung 山東, Kwangtung 廣東, Cantonese 廣州, Hainan 海南, dst. Tiap kelompok dibagi berdasarkan asal geografi dan geneologi sehingga cenderung saling tidak bercampur.

Mereka juga berkelompok menurut kemampuan berbahasa; bagi yang masih mampu berbicara dialek daerah asal, kelompok yang mampu berbicara bahasa Tionghoa Mandarin, kelompok yang hanya menguasai bahasa Indonesia, kelompok yang juga mampu berbicara dialek lokal Indonesia (meski kadang juga hanya berbahasa yang

kasar saja), dan yang mampu berbahasa Barat seperti Belanda dan Inggris.

Kemudian pengelompokan berdasarkan pendidikan, mereka yang pernah bersekolah dengan pengantar bahasa Tionghoa Mandarin, kelompok dengan bahasa pengantar Belanda, ataupun berbahasa Indonesia saja. Ada juga kelompok yang pernah belajar di mancanegara.

Selain itu pengelompokan juga berdasarkan agama yang dianut dan orientasi politik baik lokal nasional, maupun kiblat terhadap paham komunis (PKT) atau nasionalis (Kuomintang) di Tiongkok dan Taiwan.

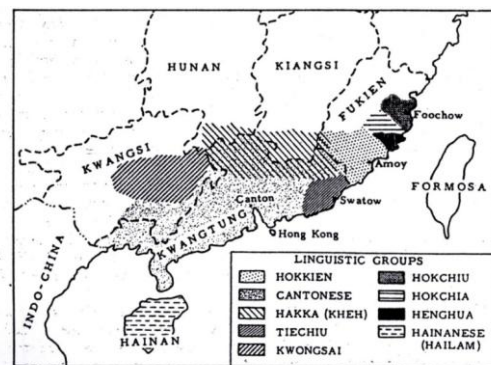


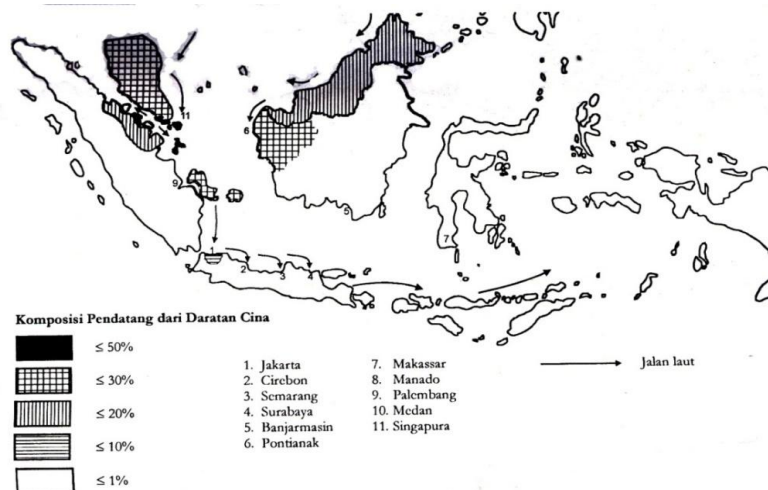
Figure 1.2 - Linguistic groups and their principal places of origin in China. This map represents the source area of Chinese immigrants in Malaya and other areas of the Nanyang.¹⁸

Gambar 3. Peta daerah asal menurut kelompok dialek para emigran Tionghoa ke Asia tenggara.

Sumber : Kohl, 1984:2

Kenyataan dalam masyarakat yang demikian menyebabkan perlunya ketelitian dalam pernyataan umum mengenai kelompok etnis Tionghoa, terutama bila kita bermaksud menguraikan pembahasan kehidupan sosial budaya, ataupun aspek-aspek komunitas masyarakat etnis ini. Hal itu agar tidak terlalu mudah menyamaratakan.

Untuk pendalaman penelitian mengenai kelompok etnis Tionghoa di daerah Bandung (Priangan), bahan tertulis data-data historis cukup sulit diperoleh bahkan hampir tidak ada. Agaknya jalan keluar akhir pengumpulan data rekaman jejak sejarah haruslah dicari secara *oral history* dari mereka yang sudah berusia senja yang masih tersisa.



Gambar 4. Sebaran imigran Tionghoa di Indonesia.

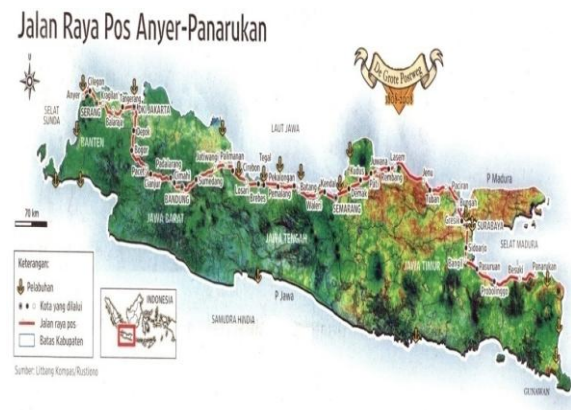
Sumber : Liem, 2000:106

TABEL 1. SEBARAN ETNIS TIONGHOA WNI DI 11 PROVINSI 2000

No	Provinsi	Jumlah Tionghoa	Etnis	Jumlah Warga Etnis Tionghoa	
				Negara Indonesia	Distribusi Konsentrasi
1	Jakarta	460.002		8.324.707	26,45 5,53
2	Kalimantan Barat	352.937		3.732.419	20,30 9,46
3	Jawa Timur	190.968		34.756.400	10,98 0,55
4	Riau	176.853		4.750.068	10,17 3,72
5	Jawa Tengah	165.531		30.917.006	9,52 0,54
6	Jawa Barat	163.255		35.668.374	9,39 0,46
7	Bangka-Belitung	103.736		898.889	5,97 11,54
8	Banten	90.053		8.079.938	5,18 1,11
9	Sumatera Barat	15.029		4.241.256	0,86 0,35
10	Bali	10.630		3.145.368	0,61 0,34
11	Yogyakarta	9.942		3.119.397	0,57 0,32
Total		1.738.936		137.633.822	100

Sumber: Sensus thn 2000. Data dipublikasikan BPS hanya bila termasuk 8 etnis terbesar di provinsi tsb. Total WNI 201.092.238. (Suryadinata, 2003:86)

Komunitas etnis Tionghoa dan perkembangan kota Bandung



Gambar 5. Groote postweg, 1808

Sumber : Kompas,15 Agustus 2008. Jakarta

GROOTE POSTWEG DAN PERKEMBANGAN KOTA BANDUNG

Ketika VOC bangkrut, kekuasaan pemerintahan dialihkan pada kerajaan Belanda. Kemudian ketika Belanda diduduki oleh Napoleon terbentuklah Republik Batavia Belanda. Pada tahun 1808 dikirimlah *governor general* Herman Willem Daendels ke Hindia Belanda. Pada masa Daendels tersebut demi kepentingan ekonomi dan pertahanan terhadap kemungkinan serangan Inggris ke Pulau Jawa, ia memerintahkan membangun jalan raya sepanjang Pulau Jawa, Anyer-Panarukan (Liem, 2000). Jalan raya itu disebut sebagai *groote postweg*. Kelak jalan raya ini berfungsi menjadi jalan utama bagi perkembangan kota-kota yang dilewatinya di sepanjang Pulau Jawa. Pekerjaan pembangunan jalan itu selesai dalam waktu dua tahun dan menelan banyak korban masyarakat yang dipaksa kerja (William, 1979:1-29).

Setelah jalan raya ini selesai, perjalanan berkuda dari Batavia sampai Soerabaya dapat ditempuh selama sembilan hari. Setiap 9 km sepanjang jalan ini

disediakan tempat beristirahat dan berganti kuda (Day, 1972:148). Berbarengan dengan pekerjaan ini, Daendels juga memerintahkan pada bupati Wiranata Kusumah untuk memulai dibangunnya kota Bandoeng ditepi jalan raya tersebut.

Titik yang ditunjukkan oleh Daendels untuk memulai pembangunan, kini menjadi patok km 0 (nol) Bandung. Lahan kampung yang berpenduduk paling tua di kota Bandung adalah Cikapundung kolot, Balubur, Babakan Bogor (Kebon kawung), Cikalintu (Cipaganti) (Toer, 2008).



Gambar 6. Patok km 0 (nol) Bandung di jl Asia Afrika sekarang

Sejak pemerintahan VOC, daerah Priangan telah dipolakan secara khusus tertutup bagi para pendatang asing. April 1764 dikeluarkan larangan masuk untuk etnis Tionghoa, Eropa, ataupun kelompok lain yang bukan penduduk asli Priangan, dengan ancaman hukuman bagi yang melanggar. Menurut catatan pada tahun 1809 hanya pemukim Tionghoa yang diizinkan untuk berdagang beras. Pada tahun 1810, Daendels memerintahkan agar mulai dibangun *wijk* khusus hunian Tionghoa *Chineesche kamp*. Ia memerintahkan pula bila ada penghuni yang tidak kembali lagi pada hari yang sama, maka 10 keluarga Tionghoa lain akan ditahan (Lubis, 2000:139).

Pembentukan kampung khusus Tionghoa *Chineesche kamp* ini berdasarkan *besluit* tanggal 9 Juni 1810, bersamaan dengan kota-kota lain di keresidenan Priangan (Cianjur, Parakan-muncang, Sumedang, Sukapura, Limbangan, dan Galuh). Tujuan utama dikeluarkannya penunjukan daerah pecinan ini adalah dalam usaha untuk memberdayakan tanah-tanah kosong yang tidak bisa ditanami kopi dan padi serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat dengan menggiatkan perdagangan.

Keputusan pembentukan pecinan tersebut diambil setelah terbukti warga Tionghoa berhasil memajukan kesejahteraan dan perdagangan di daerah Kedu dan *vorstenlanden* sekitarnya. Untuk daerah Bandung tidak tercatat di daerah mana pecinan ini terletak, tetapi diperkirakan di sebelah barat Alun-alun Bandoeng. Dalam Kunto (1986:188) dikemukakan bahwa Profesor Dr. Godee Molsbergen memperkirakan pasar pertama dibangun tahun 1812 di kampung Ciguriang, belakang Kepatihan sekarang. Kemudian, pasar tersebut terbakar ketika terjadi huru-hara pada pertengahan abad 19. Para pedagang di pasar tersebut kemudian berkumpul lagi dan berdagang di sekitar Pasar Baroe.

Tahun 1821 Gubernur Jendral GA van der Capellen mengeluarkan peraturan yang melarang bangsa Belanda, Eropa, dan asing lain untuk menetap atau berdagang di daerah

Priangan (9 Januari 1821, staatsblad no. 6 tahun 1821) (Siregar, 1990:86). Peraturan ini bertujuan agar perdagangan kopi dapat tetap dikendalikan hanya oleh pemerintah Hindia Belanda (Molsbergen, 1935). Baru pada tahun 1852 keresidenan Priangan dinyatakan terbuka untuk pendatang oleh Hindia Belanda.

Berbeda dengan kota-kota di pesisir pantura Jawa lebih terbuka untuk pendatang etnis Tionghoa. Di sana ditemukan daerah pecinan yang homogen, padat, dan jelas batasannya, sedangkan bagi etnis Tionghoa di daerah Bandung-Priangan ini, Bandung merupakan daerah terakhir yang diizinkan dapat dimasuki dan dihuni. Keadaan ini lebih meluas lagi setelah tahun 1911 ketika pemerintah Hindia Belanda mencabut semua larangan yang membatasinya.

Dengan demikian, daerah pecinan di Bandung hanya mempunyai sejarah yang singkat sampai saat Jepang masuk yang dilanjutkan dengan kemerdekaan Indonesia, batasan daerah pecinan menjadi tersamar dan tidak terlalu tegas.

Selama masa ini ada hambatan lain berupa peraturan Hindia Belanda yang berlaku dari tahun 1875 yang melarang penjualan tanah pertanian pribumi pada warga Tionghoa (Kunto, 1984:17). Peraturan ini dikemudian hari digantikan oleh peraturan agraria nasional pada masa pemerintahan Soeharto.

**JUMLAH PENDUDUK ETNIS TIONGHOA KOTA BANDUNG
TABEL 2. PENDUDUK BANDOENG**

Tahun	Pribumi	Eropa	Tionghoa		Gol Lain	Sumber	Keterangan
			Tionghoa	Peranakan			
1812-1813	203.042	34	107	51	279	Day, 1972:234	Batavia & Priangan
1815	243.268	—	180	—	—	Tan, 1979:19	Priangan
1846	11.136	9	13	—	35	Raffles, 1817:I/62	Bandoeng
1874	—	—	6 keluarga	—	—	Raffles, 1817:I/63	Bandoeng
1889	—	—	1.000	—	—	Kunto, 1986:832	Bandoeng
1901	—	—	2.530	—	—	Siregar, 1990:142	Bandoeng
1905	—	—	3.800	—	—	Voskuil, 1996:28	Bandoeng
1906-1910	—	—	3.704	—	—	Kunto, 1986:413	Bandoeng

Sumber : data dari beberapa sumber. (1812-1910)

TABEL 3. PENDUDUK UJUNG BERUNG KULON, 1845

-	Pria	Wanita	Anak Laki-Laki	Jumlah
Eropa	3	3	2	9
Tionghoa	5	2	4	13
Suku Jawa	3.719	4.185	1.780	11.136
Arab	3	8	11	30
Jumlah	3.375	4.179	1.797	11.188

TABEL 4. PENDUDUK BANDOENG 1845

-	Pria	Wanita	Anak Laki-Laki	Jumlah
Eropa	8	4	5	21
Tionghoa	5	1	3	15
Suku Jawa	5.275	5.952	3.876	18.425
Arab	12	2	0	17
Jumlah	5.300	5.959	3,884	18,478

Sumber: P.Bleeker, *Bijdragen tot de Statistiek der Bevolking van Java. In Tijdschrift voor Nederlandsch Indies* 9, II (1947), hal 109.

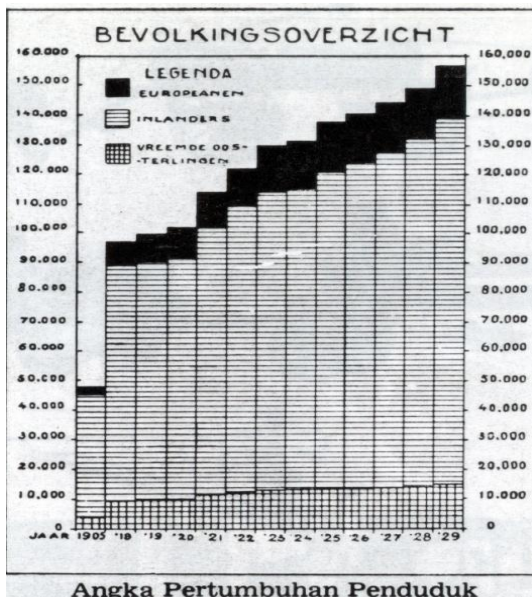
TABEL 5. PENDUDUK BANDOENG 1889-1906

Tahun	Pribumi	Eropa	Tionghoa	Arab	Gol.	Lain	Jumlah
1889	16.424	339	974	263			18.000
1890	16.656	467	923	68			17.114
1891	19.240	591	1.140	69			21.040
1892	19.370	601	1.150	60	9		21.190
1893	22.000	548	1.182	69	1		23.800
1894	22.754	724	1.453	57			24.988
1895	23.731	968	1.756	59			26.514
1896	26.247	1.134	1.958	43			29.382
1897	24.000	800	1.800	60			26.660
1900	24.748	1.522	2.630	43	20		28.963
1905	41.400	2.200	3.700	100*			47.400
1906	41.493	2.199	3.704	98*			47.194

* mungkin termasuk timur asing lainnya.

Sumber : Tunas, 2009:28

TABEL 6. PENDUDUK BANDOENG 1905-1929



Sumber : Kunto, 1986:824

Karena kegiatan utamanya bergerak dalam bidang perdagangan, komunitas Tionghoa cenderung bermukim di sekitar pusat simpul (*node*) transportasi perhubungan (jalan raya, jalan kereta api), stasiun kereta api, dan pasar sebagai pusat perdagangan (Pasar Baroe).

Ciri khusus lainnya hunian berupa deretan bangunan yang menyambung sepanjang tepi jalan utama (rumah petak, ruko satu lantai). Tempat berdagang dan tinggal bercampur, dinding muka masing-masing unit dapat dibuka lepas pagi hari ketika berdagang dan ditutup kembali sore hari ketika kegiatan berhenti. Bagian belakang atau lantai atas berfungsi untuk tempat tinggal (ruko horizontal atau vertikal). Unsur utama pembentuk kawasan Tionghoa adalah deretan rumah petak yang merupakan ciri dominan.

Kemudian lingkungan kawasan akan dilengkapi klinteng sebagai tempat aktivitas dan ibadah komunitas Tionghoa. Klinteng merupakan pusat kehidupan budaya dan sosial, biasanya terletak berdekatan dengan kawasan perdagangan. Klinteng juga merupakan *focal point* identitas kawasan.

Hunian bagi komunitas etnis Tionghoa yang intens demikian berakibat membentuk lingkungan khusus bercirikan *typo-morphological patrimonial* yang membedakannya dari bagian lingkungan kota lainnya. Bangunan berlanggam gaya arsitektur mirip dengan bangunan di tempat asalnya di Tiongkok.

JALAN KERETA API DAN PERKEMBANGAN KOTA BANDUNG

Kehidupan kota Bandoeng sangat erat berhubungan dengan perkembangan perkebunan sekitarnya. Para pemodal swasta masuk ke daerah Priangan setelah peraturan *Cultuurstelsel* secara bertahap dihapuskan.

Dalam rangka ini, pada tahun 1870 dikeluarkan peraturan agraria Hindia Belanda sehingga berdatanganlah para pemodal Eropa (*Preanger planters*) yang memulai perkebunan kina, teh, karet, coklat di samping penanaman kopi yang sebelumnya diharuskan secara tanam paksa oleh pemerintahan kolonial Belanda. Para pemukim inilah yang menghidupkan kota Bandung sebagai kota berakhir pekan mereka.

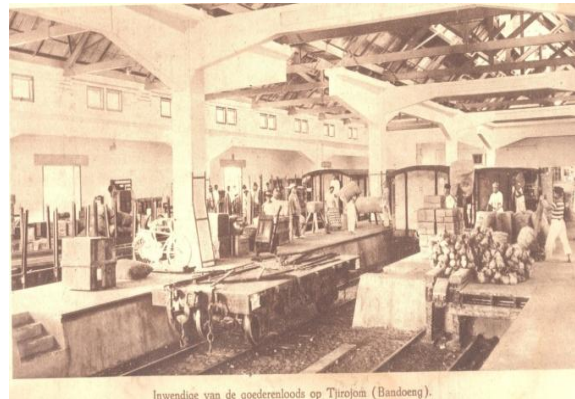
Pada tahun 1869-1873 jalan kereta api dibangun antara Batavia dan Buitenzorg (Bogor). Lalu pada tahun 1879 mulai diperpanjang melewati Bandoeng sampai Cicalengka (selesai tahun 1884) dan disambung ke Garoet tahun 1889. Buitenzorg - Soekaboemi selesai tahun 1882, kemudian Buitenzorg- Cianjoer 1883, tahun 1884 Cianjoer- Bandoeng tersambung pula.

Dengan demikian, Bandoeng – Batavia telah dapat langsung ditempuh via Bogor. Sarana ini turut mempercepat perkembangan kota Bandoeng dengan lancarnya perniagaan ekspor barang hasil pertanian perkebunan di pedalaman Priangan yang dikirim ke pelabuhan Tanjung Priok. Hal ini pun berdampak bagi barang-barang kebutuhan warga Bandoeng dapat dengan mudah didatangkan. Kemudian tahun 1906 dibukalah jalan kereta api Bandoeng-Batavia melewati Padalarang – Karawang yang lebih mempersingkat waktu tempuh antara kedua kota (Lubis, 2000:127). Dalam rangka pembangunan jalan kereta api ini, Belanda banyak mendatangkan tenaga kerja etnis Tionghoa (Siregar, 1990:28-37).



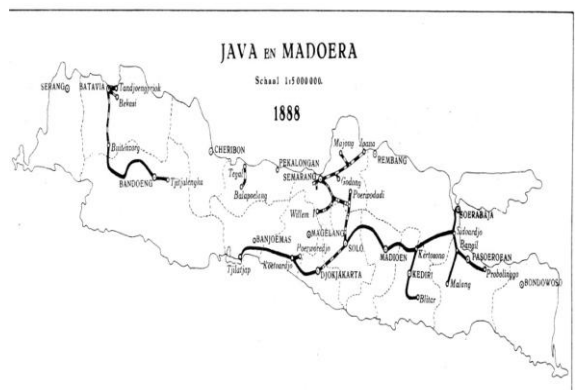
Gambar 7. Gudang Tjirojom, Paskal Hypersquare sekarang

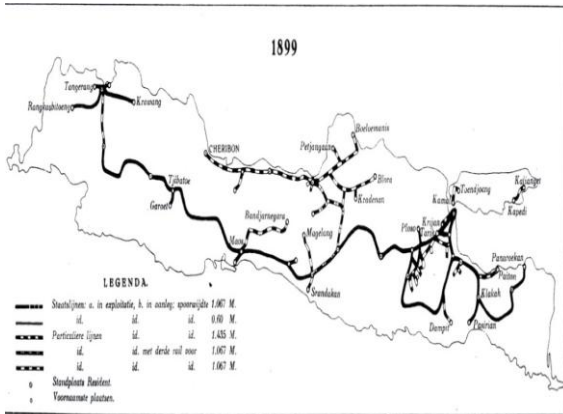
Sumber : S.A. Reitsma. Gedenkboek der Staatsspoor- en tramwegen in Nederlandsch-Indie. 1875-1925. Halaman 171. Topografische inrichting. Weltevreden. 1925.



Gambar 8. Kegiatan bongkar muat di Ciroyom

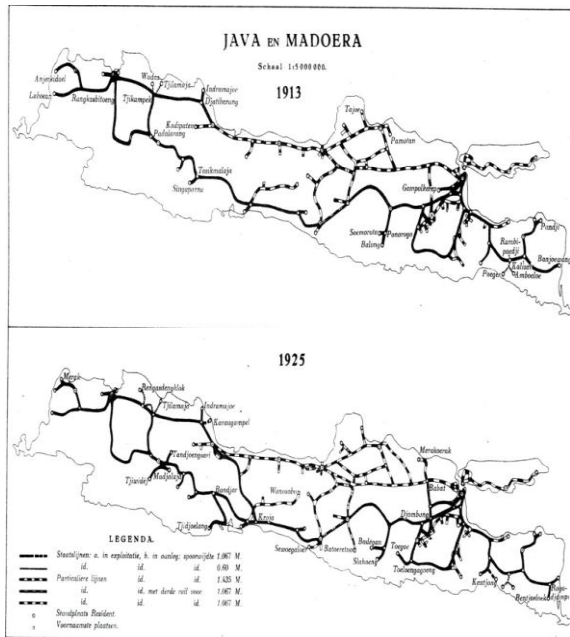
Sumber : S.A. Reitsma. Gedenkboek der Staatsspoor- en tramwegen in Nederlandsch-Indie. 1875-1925. Halaman 181. Topografische inrichting. Weltevreden. 1925.





Gambar 9. Peta 1888 , 1889 sejarah jalan kereta api ke Bandoeng

Sumber : S.A. Reitsma. Gedenkboek der Staatsspoor- en tramwegen in Nederlandsch-Indie. 1875-1925. Halaman 72. Topografische inrichting. Weltevreden. 1925.



Gambar 10. Peta 1913, 1925 sejarah jalan kereta api ke Bandoeng

Sumber : S.A. Reitsma. Gedenkboek der Staatsspoor- en tramwegen in Nederlandsch-Indie. 1875-1925. Halaman 73. Topografische inrichting. Weltevreden. 1925.



Gambar 11. Stasiun kereta api Bandoeng 1926, 1884

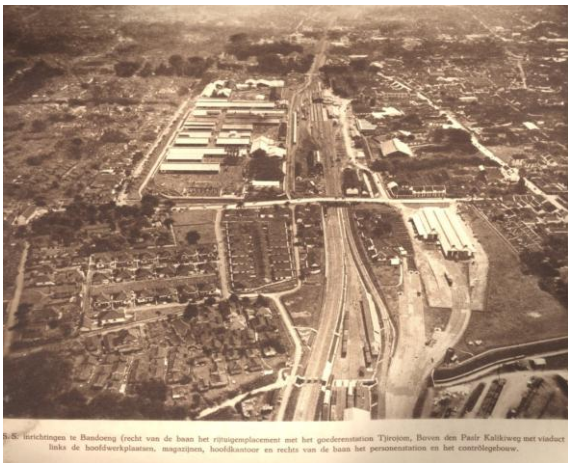
Sumber : RPGA Voskuil. Bandoeng, beeld van een stad. Halaman 124. Asia Major. Purmerend 1996.



Gambar 12. Stasiun kereta api Bandoeng dibangun ulang 1928 dan Tugu SS (Staats Spoorwagen) ultah 50 tahun (5 Juni 1926, perencana oleh Ir. EH de Roo) dengan lampu listrik, merupakan titik ordinat pemetaan triangulasi kota Bandoeng

Pada tahun 1856 Gubernur Jendral Charles Ferdinand Pahud memindahkan ibukota Keresidenan Priangan dari Cianjur ke Bandoeng. Gagasan tersebut baru terwujud pada tahun 1864 bertepatan dengan letusan Gunung Gede. Residen van der Moore pindah ke Bandoeng disertai sekretaris, komisaris, mantri kesehatan, guru, dan notaris (Siregar, 1990:90-92).

Pada tahun 1894 Balai besar kereta api pindah ke Bandoeng. Tahun 1898 pabrik senjata, mesiu, dan ACW (artillerie constructie winkel) pindah dari Soerabaia ke daerah Kiaracondong sekarang. Setelah sebelumnya 1896 dibangun pusat militer di daerah Cimahi, arah barat kota Bandoeng.



Gambar 13. Stasiun kereta api, foto udara.

Jalan kereta api bersilangan dengan jalan Pasirkaliki 1925. Sudut kanan perempatan pertemuan berupa gedung gudang Ciroyom yang sekarang digunakan sebagai Paskal Hypersquare. (S.A. Reitsma, 1925:45)

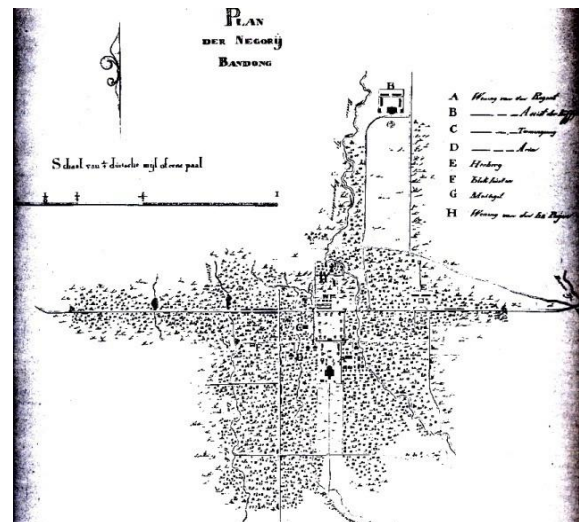
Semua pembangunan menyumbang perkembangan kota (Kunto, 1986:362). Di sekitar stasiun kereta api tumbuhlah usaha yang menunjang perjalanan: hotel, restoran, dan toko.

Pada awal abad ke-20, tepatnya tahun 1919 direncanakanlah Bandoeng sebagai ibukota Hindia Belanda. Dimulailah dengan perencanaan kota yang lengkap dan pembangunan berkembang. Hal itu dilakukan ketika membangun Gedung Sate. Dalam hal

ini, Belanda mendatangkan para tenaga ahli bangunan dari etnis Tionghoa.

LINGKUNGAN PASAR BAROE

Pada peta kota Bandoeng tahun 1882 telah terlihat bangunan sepanjang jalan Pangeran Soemedang weg (sekarang jalan Otista) dan Groote postweg (sekarang jalan AA dan jalan Jend. Soedirman) berupa deretan pertokoan yang dimiliki oleh pengusaha pribumi yang tinggal di sekitar Pasar Baroe yang dikenal sebagai “saudagar Bandoeng”, “orang pasar”, “mandoran”. Menurut cerita *rehrean urang pasar* ini adalah keturunan prajurit dan senapati Pangeran Diponegoro yang mengungsi. Banyak di antara mereka yang berdagang kain batik dari Jawa tengah (Kunto, 1984:18).



Gambar 14. Peta Bandoeng, 1825

Sumber : RPGA Voskuil. Bandoeng, beeld van een stad. Halaman 22. Asia Major. Purmerend 1996



Gambar 15. Pintu masuk utama Pasar Baroe 1930

Sumber : RPGA Voskuil. Bandoeng, beeld van een stad. Halaman 123. Asia Major. Purmerend 1996



Gambar 189. Bandoeng 1825 (Digambar ulang)

Sumber : Kunto, 1984:183



Gambar 16. Pasar Baru 1984

Sumber : Kunto, 1984

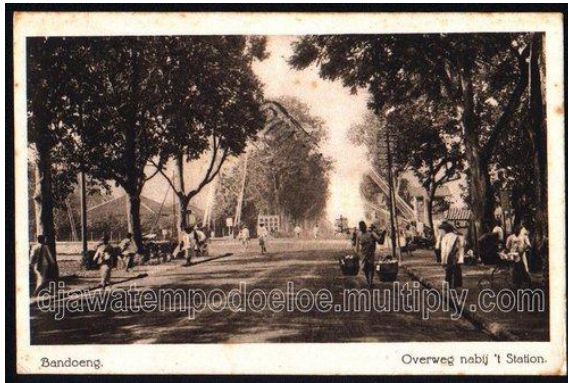


Gambar 19. Pasar Baroeweg dari pintu kereta api ke selatan 1910

Sumber : RPGA Voskuil, 1996:123



Gambar 178. Pasar Baru 2008



Gambar 20. trotoar sudah dibangun

Sumber : (<http://djawatempodoeloe.multiply.com/photos>)



Gambar 23. Pangeran Soemedangweg (Otista sekarang) ke-utara ke arah kediaman residen 1890

Sumber : RPGA Voskuil, 1996:123



Gambar 21. Jl Otista 2008, pintu kereta api, ke arah selatan.

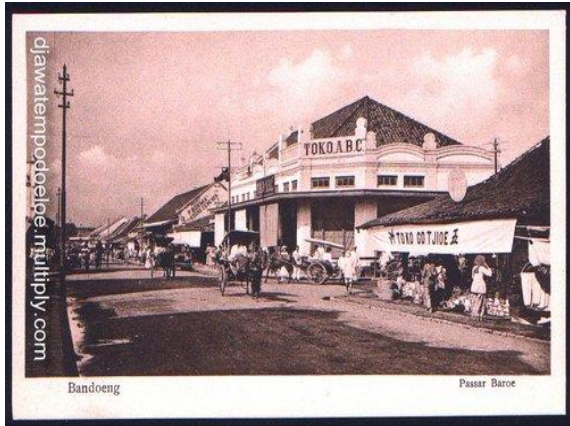


Gambar 24. Toko ABC. SudutPasarbaroeweg dan jl. pasar selatan

Sumber : <http://djawatempodoeloe.multiply.com/photos>



Gambar 22. Pasar Baroe 1880



Gambar 25. Bangunan sudut toko ABC sudah dibangun baru.



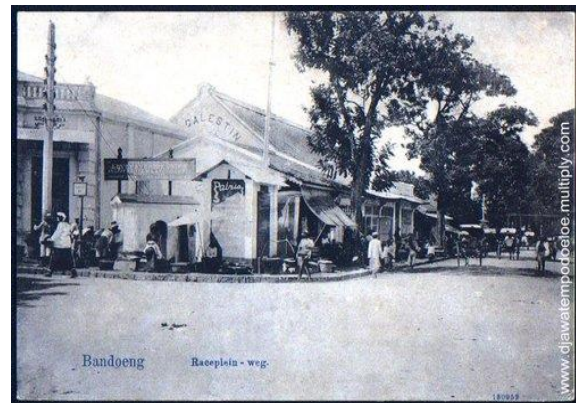
Gambar 28. Toko Ang Sioe Tjiang pertengahan Pasar Baroeweg 1925

Sumber : RPGA Voskuil. Bandoeng, beeld van een stad. Halaman 124. Asia Major. Purmerend 1996



Gambar 26. ABC weg ke arah Pasar Baroeweg (toko ABC) 1940

Sumber : RPGA Voskuil. Bandoeng, beeld van een stad. halaman 124. Asia Major. Purmerend 1996.)



Gambar 29. Sudut Ranceplein weg-Groote postweg.

Sumber : <http://djawatempodoeloe.multiply.com/photos>

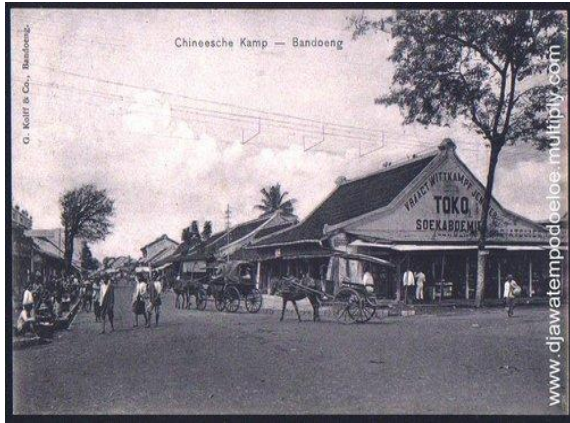


Gambar 27. Lokasi bekas toko ABC sekarang.



Gambar 30. Sudut jalan Otista – jalan Jend Soedirman, sekarang.

Sumber : <http://djawatempodoeloe.multiply.com/photos>



Gambar 31. Toko Soekaboemi Sudut Pasarbaroeweg-Soeniaradjaweg

Sumber :<http://djawatempodoele.multiply.com/photos>



Gambar 32. Sudut Jalan Otista-Suniaraja, sekarang.

Tanggal 21 Februari 1906 kota Bandoeng memperoleh status “Gemeente” dengan Burgemeester pertama B. Coops. Untuk mengevaluasi kondisi Bandoeng pemerintah Hindia Belanda membentuk “Commissie voor de Beoordeeling van de uitbreidingsplannen der Gemeente Bandoeng” yang dipimpin oleh E.H. Karsten.

Dalam laporan no.4 12 Agustus 1919 disebutkan kegiatan ekonomi kota Bandoeng sangat terpusat di daerah *Chineezenwijk* (Pecinan) di sekitar Pasar Baroe. Perputaran usaha di Pasar Baroe lima kali dari pergerakan di Pasar Andir atau Pasar Kosambi.

Selain itu, kepala dinas kereta api menyampaikan laporan bahwa 80% penumpang kereta yang turun di stasiun Bandung setiap hari adalah para *commuters*. Oleh karena itu, Karsten di antaranya mengajukan usulan yang dilaksanakan untuk membagi dan memudahkan para penumpang kereta turun sedekat-dekatnya pada tujuan. Dengan demikian, dibangunlah halte kereta api di Andir, Ciroyom, Cikudapateuh, Kiaracondong, Jalan Jawa, dan Jalan Karees (Gatot Subroto sekarang).

Thomas Karsten (1885-1945) pada laporan tahun 1938 menyatakan bahwa pembagian segregasi menurut etnis merupakan masalah sosial-budaya di Hindia Belanda yang menimbulkan konflik kepentingan tahun 1920-an. Karsten mengusulkan perubahan berdasarkan zoning lingkungan yang disusun menurut fungsi ruang dan tipe bangunan. Sesuai dengan semangat modern pada awal abad 20, yaitu efisiensi, kesejahteraan, dan perluasan (Kunto, 1986:835).

Pada peta kodya Bandung tahun 1955, masih terlihat di beberapa kawasan kota terdapat beberapa nama jalan yang berkaitan erat dengan sejarah perkembangan kota bercirikan etnis Tionghoa. Contohnya Gg Gwan An (developer Kok Gwan & Kok An), sekarang Jalan Kerta Laksana. Menurut referensi, Poey Kok Gwan adalah seorang hartawan di Bandoeng. Pada zamannya, ia aktif di organisasi masyarakat Tionghoa, THHK (pendidikan), Siang hwe (kumpulan perdagangan), direktur Koran “Sin Bin” (1925), anggota dewan *regentschapsraad Bandoeng*, Khong Kauw Tjong Hwe (keagamaan), Hok Gie Hwe (paguyuban), dan *Chineesche werkloozenfonds*.

Kok An lahir di Bandoeng tgl 18 Desember 1886 dan meninggal 3 Mei 1964. Ia banyak mengetahui kebudayaan dan filsafat Tionghoa. Ia mengusahakan perumahan di daerah Gedung delapan, Gedung Sembilan, dan sekitarnya, pabrik beras di Jawa Barat, pabrik mesin dan gelas “Kong Liong” di daerah Kerta Laksana sekarang. Di daerah

Kong Liong (dua bersaudara Kong Seng & Liong Seng, putera Kok An) sekarang jalan Kerta Laksana terdapat sekitar 400 unit rumah petak.

Dari penelusuran di kawasan Yap Lun, sekarang jalan Gabus, jalan Jambal, dan jalan Kakap, tercatat seorang Tionghoa bernama Yap Loen sebagai seorang pengusaha tekstil dan properti. Ia aktif pada banyak organisasi Tionghoa, THHK (pendidikan), Siang hwe (perdagangan), Hong Hoat Tong (paguyuban), anggota dewan *regentschapsraad* Bandoeng. Yap Lun lahir 1874 di Batavia, (menurut cucunya lahir di Tiongkok ?, dan kembali ke Jawa pada usia 12 tahun. Pada awalnya, ia sebagai pedagang kain keliling.

Yap Lun menjadi kaya raya ketika pecah Perang Dunia ke-1 (1914-1918). Ia kaya karena usaha impor kain dalam jumlah besar dari Jepang pada saat Eropa berperang sehingga Eropa tidak mampu menyuplai barang ke Hindia Belanda.

Yap Lun menjadi developer Gg. Luna (Lun-An; Yap Lun & Kok An), di daerah jalan Waringin, Pasar Andir. Daerah itu disebut sebagai kompleks Yap-lun, Yaploen straat, Yaploen plein. Di daerah itu terdapat sekitar 130 buah *rowhouse* ruko satu lantai khas Tionghoa (Tunas, 2009:27-8). Perusahaan pengembangnya adalah “Jap Loen & Co.” dan “NV Bow Mij Tjoan Seng.”

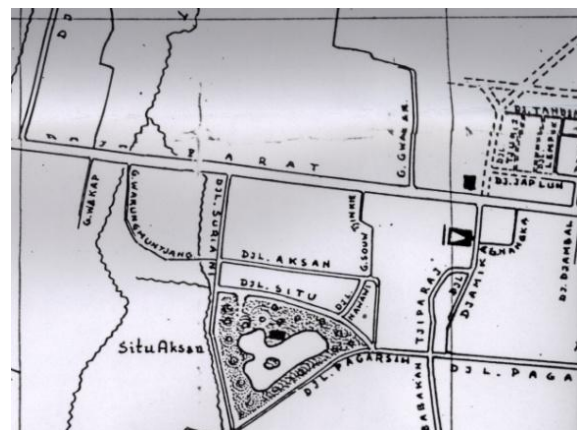
Menurut catatan pada 1874 di jalan Tamblong, ketika penduduk Tionghoa baru 6 keluarga, ada pengrajin mebel suku Konghu bernama Tam Long. Sekarang dipakai sebagai nama jalan di sisi timur hotel Preanger (Boen, 1935:180).

Pengusaha Tionghoa lain adalah Yo Sun Bie. Namanya diabadikan menjadi nama jalan Yo Sun Bie, sekarang jalan Mayor Sunarya. Yo Sun-bie (1870-1968) lahir di Changpu, Fujian. Ia sampai di Batavia tahun 1891 dan mulai berdagang tekstil 1895. Ia mendirikan pabrik tenun “Sin I Seng” dan pabrik sagu di Malangbong “Jo Sun Bie Kongsie”. Ia membangun ruko dua lantai di sekitar Pasar baru.

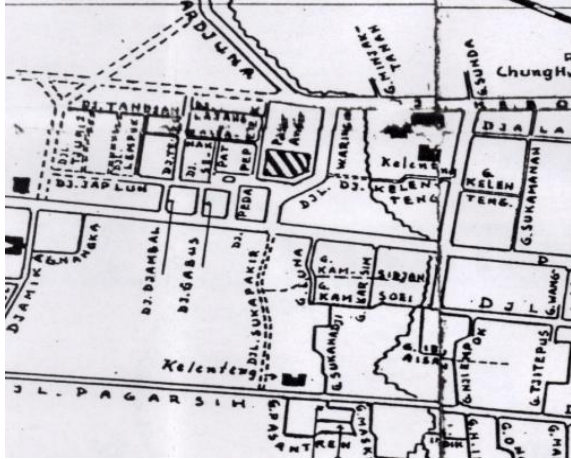
Yo Sun Bie aktif di organisasi CHCH (paguyuban), THHK (pendidikan), Siang Hwe (perkumpulan perdagangan), dan simpatisan Dr. Sun Yat Sen. Ia mengalami interniran semasa pendudukan Jepang. Ia mendirikan sekolah “Soen Bie” dan menyumbang jalan di Fujian. Ia meninggal di Bandung (Setyautama, 2008:104). Seorang putera angkatnya adalah Yo Giok Sie. Berprofesi sebagai industriawan besar tekstil Bandung tahun 1950-an, pabriknya BTN Badan Tekstil Nasional.



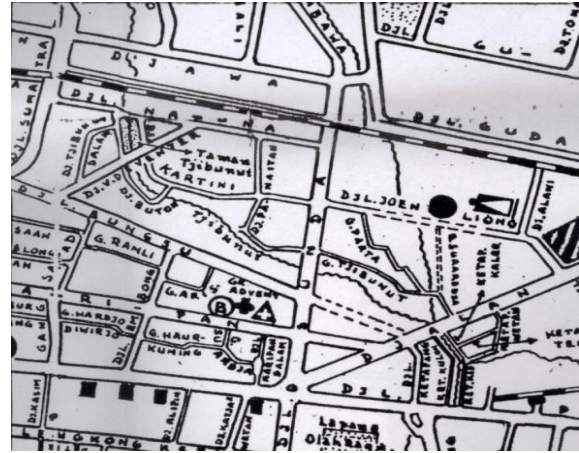
Gambar 33. Peta Bandung 1955.



Gambar 34. Gang Sow Tjin Kie, Gang Gwan An.



Gambar 35. Kompleks Jap-Lun, Gang Luna, Gang Kam Soei



Gambar 38. Jalan Jun Liong.



Gambar 36. Gang Sim Tjong, Gang Kompato Sianto



Gambar 37. Jalan Pecinan Lama, Jalan Jo Soen Bie

Tampak keadaan streetscape kini pada beberapa lingkungan hunian historis etnis Tionghoa. Suasana sekarang di Jalan Pecinan Lama, Pasar Utara, Belakang Pasar, Pasar Barat, kompleks Yap-lun, Jendral Sudirman. Dapat diperhatikan bahwa suasana di tepi jalan sekitar Pasar Baru telah berubah sama sekali. Bangunan yang ada sebagian besar merupakan pembaruan dengan gaya arsitektur masa kini. Bangunan-bangunan historis era kolonial hampir hilang semuanya; tidak dapat lagi dilihat suasana pecinan dahulu.

Yang masih dapat ditemui sekarang adalah suasana kesibukan perdagangan pada hari-hari kerja, disertai kemacetan lalu lintas di sepanjang jalan-jalan ini. Kemungkinan besar perkembangan demikian (perubahan menjadi bangunan-bangunan bergaya mutakhir) merupakan imbas dari renovasi bangunan Pasar Baru sebagai bangunan utama yang menentukan lingkungan sekitarnya. Bangunan Pasar Baru ini sedikitnya telah dua kali dibongkar sejak era kemerdekaan sampai sekarang. Setiap terjadi renovasi selalu diikuti oleh renovasi bangunan para penghuni di jalan sekeliling bangunan Pasar Baru.

Akan tetapi, di kompleks Yap-Lun masih dapat dilihat suasana pada masa kolonial dahulu. Bangunan ruko satu lantai berderet sebagian besar tanpa perubahan berarti. Suasana khas daerah pecinan, yaitu desain dinding muka toko dari konstruksi kayu yang dapat dibuka ketika siang hari, sore

hari dapat dipasang kembali (*thiam-tang*). Selain itu, mereka mengubah ruang depan ruko sebagai ruang terbuka umum untuk aktivitas perdagangan. Ketika malam tiba kembali berubah menjadi hunian pemilik toko. Bangunan sempit yang memanjang ke dalam, atap menerus sepanjang barisan ruko, dan beberapa wuwungan masih terlihat berbentuk melengkung. Daun pintu yang dibelah setengah tinggi, serta aroma khas pasar selalu melingkupi lingkungan tersebut. Aroma khas ini disebabkan ikan asin yang dijajakan para pedagang, bercampur sisa-sisa sayur dagangan, dan lingkungan yang tergenang air karena buruknya sistem drainase kota di daerah ini.

Berdekatan dengan kompleks ini terdapat Pasar Andir yang merupakan pasar tradisional dengan masa bangunan yang sangat menentukan suasana sekitarnya. Pasar ini baru saja mengalami perombakan total beberapa waktu yang lalu. Bila bercermin pada suasana di lingkungan Pasar Baru sekarang, besar kemungkinan ini akan berimbas juga pada bangunan lain di sekelilingnya.

Sekarang ini, suasana/keadaan Pasar Baru sangat kacau. Fungsi jalan dan trotoar tidak sesuai dengan peruntukannya, para PKL dengan semena-mena berdagang memenuhi trotoar dan badan jalan dari subuh hingga malam hari. Hal ini akan menghambat gerak para pemilik rumah di sekitarnya. Akan tetapi, bila pihak Pemda berwibawa, mampu, dan dapat mengembalikan fungsi jalan dan trotoar sebagai peruntukan sebenarnya kekacauan tersebut dapat diminimalisasi.

Sebagai suatu *heritage* lingkungan, kondisi situasi kompleks Yaplung sekarang adalah satu kesempatan untuk dapat preservasi suasana masa dahulu. Bila Pemda dapat merencanakan secara menyeluruh sebagai suatu kawasan hunian Tionghoa bersejarah, daerah ini mungkin dapat dikembangkan menjadi suatu daerah tujuan wisata *heritage* baru. Para penghuni akan dapat memperbaharui kehidupan setempat, *rejunivication*. Mirip seperti China-town di

kota besar dunia. Suatu ide yang ambisius tetapi bukan tidak mungkin dapat dilaksanakan.

SIMPULAN

Lingkungan yang bernuansa khusus bergaya arsitektur Tionghoa, dominan bangunan ruko satu lantai berderet, *row-house shop-house* bagi warga kebanyakan, memanjang dengan sisi muka langsung menempel pada tepi jalan umum. Konstruksi kayu dinding muka yang dapat dibuka pada siang hari untuk berusaha dan ditutup kembali ketika sore tiba.

Dengan wuwungan atap bangunan yang menanjak di kedua ujung akhir. Kadang dibangun juga beberapa rumah dalam ukuran besar bagi warga kaya yang menjadi pimpinan kelompok Tionghoa setempat. Kawasan ini biasa dilengkapi klenteng tempat aktivitas komunitas dan beribadat, dengan ciri arsitektur yang mutlak mengacu bangunan asli serupa dari tempat asalnya.

Di kota Bandung sesuai sejarah berkembangnya kota, peran serta kelompok etnis Tionghoa ini terekam juga dalam nama-nama jalan. Mereka membangun hunian di daerah tersebut dengan gaya arsitektur khusus. Karena kendala waktu, tulisan ini hanya sempat menelusuri beberapa di antaranya.

Nama jalan lain yang dapat diteliti lebih lanjut sejarah dan peranannya dalam perkembangan kota Bandung adalah Jalan Kompato Sianto, Gang Sow Tjin Kie, Gang Sim Tjong, Gang Kam Soei, Jalan Klenteng, Gang Tan Tie Wan, Gang Lim Siong, Gang Ong Toa Tin, Jalan Pecinan lama, kampung Pecinan, Jalan Yun Liong (*Chinese Luitenant*).

Menurut sejarah, pemerintahan colonial Belanda banyak memanfaatkan tukang bangunan etnis Tionghoa dalam pembangunan kota Bandoeng, di antaranya pembangunan Gedung Sate dan pembangunan jalan kereta api.

Perkembangan terakhir di daerah hunian Tionghoa ini sudah mengalami perubahan yang sangat drastis, beberapa di antaranya suasana arsitektur bangunannya tidak lagi memberi kesan sebagai pecinan. Akan tetapi. Di daerah kompleks Yaplun masih sangat kental suasana hunian pecinan zaman kolonial dulu. Untuk daerah demikian mungkin dapat dipikirkan sebagai suatu daerah preservasi arsitektur dan lingkungan yang dapat dimanfaatkan untuk tujuan wisata *heritage* dan kawasan historis.

DAFTAR PUSTAKA

- Blusse, Leonard. 1979. *Chinese Trade to Batavia During the days of the V.O.C.* Archipel 18. Paris : Publiees avec le concours du Centre National de la Recherche Scientifique.
- Day, Clive. 1972. *The policy and Administration of the Dutch in Java.* The Macmillan, New York 1904. Reprinted, Kuala Lumpur : Oxford University Press.
- Kemasang, ART. 1981. *Overseas Chinese in Java and their liquidation in 1740.* Southeast Asian Studies, vol. 19, no.2, September 1981. Japan : Kyoto University.
- Kohl, David G. 1984. *Chinese architecture in the straits settlements and western Malaya: temples, kongsis and houses.* Singapore : Heinemann Asia.
- Kunto, Haryoto. 1984. "Wajah Bandoeng Tempo Doeloe". *Kompas*, Agustus 2008. Bandung : PT Granesia.
- . 1986. *Semerbak Bunga di Bandung Raya.* Bandung : PT Granesia.
- Liang Li Ji. 1981. *Selayang Pandang Penyelidikan mengenai Indonesia di Tiongkok.* Archipel 24, halaman 17 – 21. Paris : Publiees avec le concours du Centre National de la Recherche Scientifique.
- Liem, Yusiu, Dr. 2000. *Prasangka terhadap Etnis Cina.* Jakarta : Penerbit Jambatan.
- Lohanda, Mona. "The passen-en wijkenstelsel. Dutch practice of restriction policy on the Chinese". *Jurnal sejarah.* Juni 2005. Halaman:58-76. Jakarta : Yayasan Masyarakat sejarahwan Indonesia & Yayasan Obor Indonesia.
- Lubis, Nina et.al . 2000. *Sejarah Kota-Kota Lama Di Jabar.* Bandung : Aquaprint Jatinangor.
- Mills, J.V.. 1979. *Chinese Navigators in Insulinde About AD 1500.* Archipel 18, halaman 69 – 93. Paris : Publiees avec le concours du Centre National de la Recherche Scientifique.
- Nagtegaal, Luc. 1996. *Riding the Dutch iger.* Leiden : KITLV Press.
- Raffles, Thomas Stamford. 1817. *History of Java. Vol. I.* London : Printed for Black,Parbury and Allen.
- Reid, Anthony. 2004. *Sejarah Modern Awal Asia Tenggara.* Jakarta : LP3ES.
- Reitsma. S.A. 1925. *Gedenkboek der Staatsspoor- en tramwegen in Nederlandsch-Indie. 1875-1925.* Weltevreden : Topografische inrichting.
- Salmon, Claudine. 2007. *Cultural Links Between Insulindian Chinese and Fujian.* Archipel 73. Halaman 167-194. Paris : Publiees avec le concours du Centre National de la Recherche Scientifique.
- Setiono, Benny G. 2002. *Tionghoa dalam Pusaran Politik.* Jakarta : Elkasa.
- Setyautama, Sam. 2008. *Tokoh-Tokoh Etnis Tionghoa Di Indonesia.* Jakarta : KPG.
- Siregar, Sandi Aminuddin. 1990. *Bandung, The Architecture of an City in Development.* euven : Disertasi Katholieke Universiteit Leuven.
- Skinner, G. William. 1979. "The Chinese Minority" dalam: Tan, Mely G. 1979. *Golongan etnis Tionghoa di Indonesia.* Halaman 1-29. Jakarta : Leknas-LIPI & Yayasan Obor Indonesia.
- Sofianto, Kunto. 2001. *Garoet Kota Intan.* Bandung : Alquaprint, Jatinangor.

- Suryadinata, Leo. 2003. *Penduduk Indonesia*. Jakarta : LP3ES.
- Tan Hong Boen. 1935. *Orang-Orang Tionghoa jang Terkemoeka Di Java*. Solo : The Biographical centre.
- Tan, Mely G. 1979. *Golongan Etnis Tionghoa Di Indonesia*. Jakarta : Leknas-LIPI & Yayasan Obor Indonesia.
- Taniputera, Ivan. 2008. *History of China*. Jogjakarta : Ar-ruzz media.
- Toer, Pramudya Ananta. 2008. *Jalan Raya Pos, Jalan Daendels*. Jakarta : Lentera Dipantara.
- Tunas, Devisanthi. 2009. *The Chinese Settlement of Bandung*. Papiroz. Rijswijk.
- Voskuil, RPGA. 1996. *Bandoeng, beeld van een stad*. Asia Major. Purmerend .
- Widodo, Yohannes. 1988. *Chinese Settlement in a Changing City*. Thesis, Katholieke Universiteit Leuven.
- <http://djawatempodoeloe.multiply.com/photos>
Penulisan huruf Mandarin dibantu oleh Sdr Apin Kurniawan, Bandung.