

Naskah Sumber Arsip *Moda Transportasi* *Tradisional*



ARSIP NASIONAL REPUBLIK INDONESIA
JAKARTA 2017



Naskah Sumber Arsip
Moda Transportasi
Tradisional



Arsip Nasional Republik Indonesia

2017



Naskah Sumber Arsip Moda Transportasi Tradisional

Tim Penyusun :

Pengarah

Dr. Mustari Irawan, MPA
Kepala Arsip Nasional Republik Indonesia

Dr. M. Taufik, M.Si
Deputi Bidang Konservasi Arsip

Penanggung Jawab Program

Drs. Agus Santoso, M.Hum
Direktur Layanan dan Pemanfaatan

Penanggung Jawab Tekhnis

Eli Ruliawati, S.Sos, MAP
Kepala Sub Direktorat Pemanfaatan Arsip

Narasumber

DR. Bondan Kanumoyoso, MA

Editor/Penyunting

Neneng Ridayanti, S.S, M.Hum

Penulis

Dharwis Widya Utama Yacob, S.S, M.Si

Koordinator Penelusur Arsip

Dra. Laksmi Chandrakirana
Siti Fatimah
Desi Mulyaningsih, S.Kom

Anggota

Ayu Syafnita, S.Sos
Eka Deasy Widyarningsih, SS
Eviani Yusnita, S.IP
Ramadhona Aswin, S.Kom

Penerjemah

Meyrina Megasari, S.Hum

Desain & Layout

Beny Oktavianto, S.Kom

Penerbit

Arsip Nasional Republik Indonesia
Jalan Ampera Raya No.7, Jakarta Selatan
12560
Telp. (+6221) 780 5851 Fax. (+6221) 781 0280

ISBN 978-602-6503-11-4

Hak Cipta © 2017
Hak Publikasi pada Arsip Nasional Republik Indonesia
Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku ini
dalam bentuk apapun, tanpa izin tertulis dari penerbit.



SAMBUTAN
KEPALA ARSIP NASIONAL REPUBLIK INDONESIA



SAMBUTAN

KEPALA ARSIP NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Perkembangan transportasi dalam sejarah, berevolusi diawali dengan perjalanan jarak jauh berjalan kaki pada zaman *paleolithic*. Pada awalnya, transportasi dilakukan orang dengan menggunakan tangan dan kaki. Setelah adanya inovasi, maka pengangkutan barang dilakukan menggunakan pikulan atau tandu. Setelah manusia mengenal teknologi penjinakan hewan besar seperti kuda, sapi, kerbau, unta dan gajah, transportasi dialihkan kepada hewan.

Jenis-jenis alat transportasi tradisional yang menggunakan tenaga hewan (gajah, kuda, sapi, kerbau) kereta kuda, pedati, gerobak hingga cikar. Gerobak bisa dibagi tiga yaitu gerobak tangan, gerobak sapi, kereta belanja atau troli. Kereta kuda dapat berarti delman, andong, sado, bendi, dokar, nayar, dan *cidomo* (dari singkatan cikar-dokar-mobil). Gerobak adalah kendaraan tradisional yang cukup banyak dapat ditemukan di seluruh Jawa. Pada masa Raja Hayam Wuruk sering digunakan kendaraan berupa gerobak yang ditarik oleh dua ekor kerbau. Pada zaman itu gerobak merupakan salah satu kendaraan tradisional yang cukup mewah. Indonesia mampu memanfaatkan potensi satwa tersebut menjadi bagian dari perkembangan transportasi di Indonesia sampai pada waktunya terpengaruh oleh revolusi industri di dunia sehingga transportasi di Indonesia mulai beralih dengan mempergunakan mesin.

Pada tahun 2017 ini Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI) akan menyajikan Naskah Sumber Arsip dengan judul "Moda Transportasi

Tradisional", dengan kajian transportasi darat yang menggunakan tenaga hewan dimana seluruh arsipnya berasal dari khazanah arsip ANRI, baik berasal dari sumber kolonial seperti khazanah arsip DVO (*Departemen van Oorlog*), arsip RVD (*Rijks voor Lichte Dienst*), KIT (*Koninklijk Instituut van Tropen*). Sedangkan yang berasal dari sumber Republik, seperti arsip Kementerian Penerangan (Kempen).

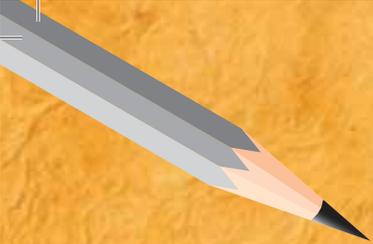
Kami menyampaikan selamat atas diterbitkannya naskah sumber ini dan menyampaikan penghargaan serta terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dan terlibat dalam penyusunan buku ini. Semoga naskah sumber ini dapat menambah pengetahuan dan bermanfaat bagi generasi kini dan mendatang.

Jakarta, 14 Desember 2017

Kepala,



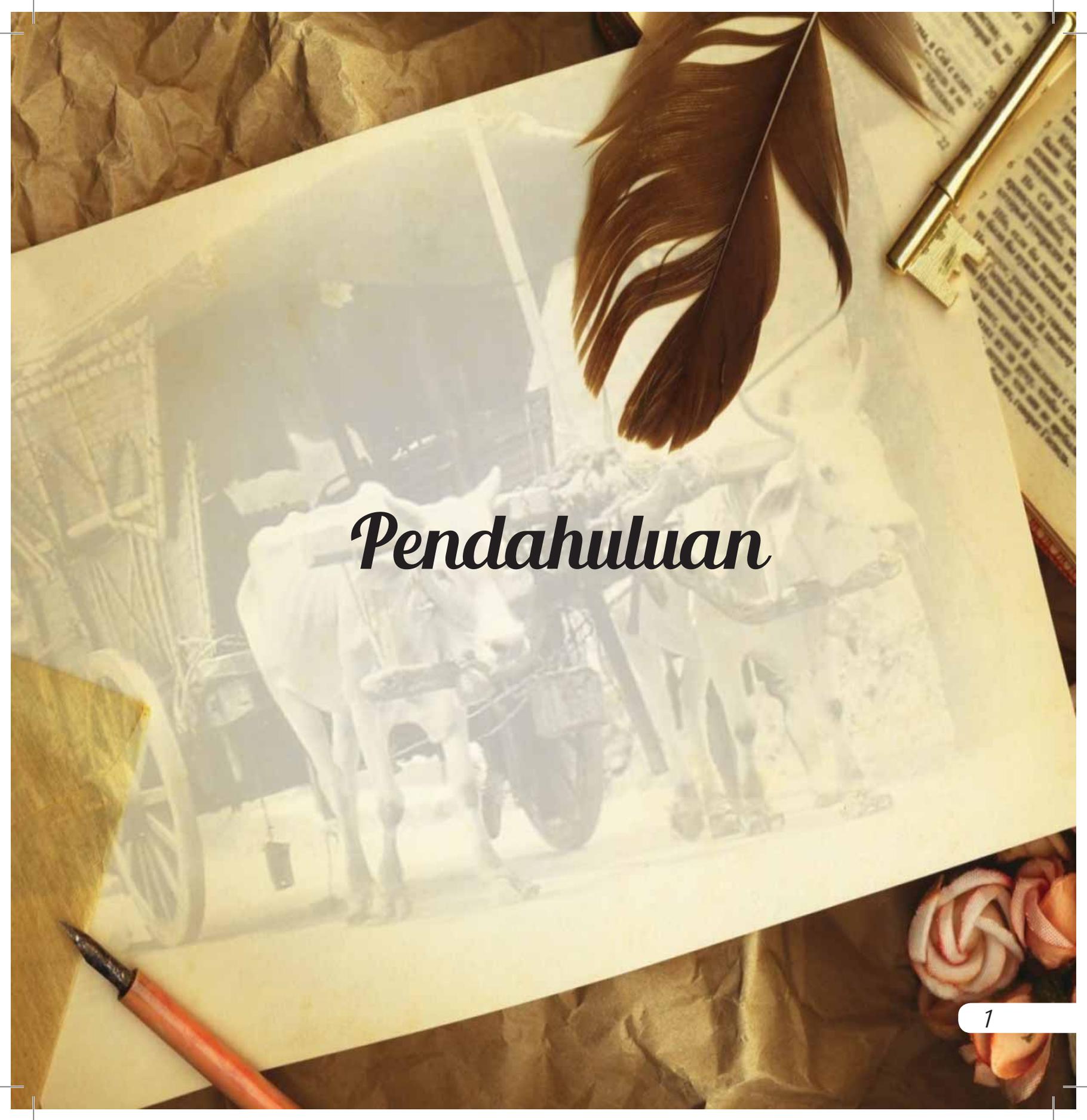
Dr. Mustari Irawan, MPA



Daftar Isi

Halaman Judul	i
Sambutan Kepala Arsip Nasional RI	iii
Daftar Isi	vi
I. PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	2
B. Pembahasan Masalah	3
C. Arsip Sebagai Sumber	3
II. MODA TRANSPORTASI TRADISIONAL	5
III. FUNGSI DAN MANFAAT MODA TRANSPORTASI TRADISIONAL	15
1. Pertahanan Keamanan	17
2. Pemerintahan	22
3. Sosial Budaya	26
4. Ekonomi	40
VI. JENIS MODA TRANSPORTASI TRADISIONAL YANG MENGUNAKAN TENAGA HEWAN	57
PENUTUP	129
DAFTAR PUSTAKA	132



A vintage black and white photograph of a bullock cart pulled by oxen is the central focus. The cart is loaded with goods and is being pulled by a team of oxen. The scene is set in a rural, possibly mountainous, area. The photograph is placed on a desk with various items: a quill pen, a key, and a fountain pen. The background is a textured, brown paper surface.

Pendahuluan

A. Latar Belakang

Perkembangan transportasi dalam perjalanan sejarahnya bergerak dengan sangat perlahan, berevolusi serta terjadi perubahan sedikit-demi sedikit, yang sebenarnya diawali dengan perjalanan jarak jauh berjalan kaki pada zaman *paleolithic*. Manusia dalam beraktivitas menunjukkan bahwa selain berjalan kaki dibantu juga dengan pemanfaatan hewan yang mengangkut suatu muatan yang tidak bisa diangkat oleh manusia. Beberapa rekaman mengenai transportasi terekam dalam relief yang dipahat di batu pada daerah Mesir Kuno dan daerah sekitarnya seperti ditunjukkan dalam gambar.



Relief yang dipahat di batu pada daerah Mesir Kuno, sekitar 23 000 SM sampai dengan 12 000 SM

Sumber: Musee d'Archeologie Nationale, Saint German, Prancis

B. Pembahasan Masalah

Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI) merupakan lembaga yang memiliki fungsi menyimpan dan memelihara dokumen bernilai sejarah (arsip statis) dalam berbagai media. Arsip berperan penting sebagai memori kolektif bangsa, arsip dapat dipergunakan untuk memaknai sejarah perjalanan bangsa, nilai-nilai yang melandasi semangat perjuangan para pendiri bangsa, serta proses yang berlangsung setelah kemerdekaan. Selama lebih dari 46 tahun, ANRI telah menyimpan dan menyelamatkan arsip statis sejak diresmikan pada tahun 1971 sebagai Arsip Negara. Khazanah yang disimpan di ANRI dimulai dari usaha seorang *klerk* tertua di ANRI dimulai tahun 1610. Arsip statis yang tersimpan tersebut memiliki nilai guna kesejarahan yang dapat digali dan dimanfaatkan antara lain untuk membuat naskah sumber. Untuk tahun 2017 ini, naskah sumber arsip tentang Moda Transportasi Tradisional. Kuda hingga Cikar dalam Khazanah Arsip

Adapun yang menjadi masalah dalam penulisan naskah sumber arsip ini yakni sejauh mana eksistensi transportasi tradisional khususnya darat di Indonesia serta perannya dalam kehidupan manusia tempo dulu di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Pembahasan pada naskah sumber ini hanya dibatasi pada moda transportasi tradisional yang digunakan tenaga hewan (delman, andong, sado, bendi, dan cikar) sejak masa Hindia Belanda sampai ditemukannya mesin bermotor sekitar awal abad 20.

C. Arsip Sebagai Sumber

Arsip berperan penting sebagai memori kolektif bangsa, arsip dapat digunakan untuk memaknai sejarah perjalanan bangsa. Sumber-sumber arsip yang digunakan memaknai sejarah perjalanan bangsa. Sumber-

sumber arsip yang disajikan pada naskah sumber arsip merupakan khazanah arsip yang tersimpan di Arsip Nasional Republik Indonesia. Sumber-sumber arsip yang tercipta pada masa kolonial dikelompokkan sebagai arsip kolonial (berasal sejak masa VOC yang dilanjutkan dengan Pemerintah Hindia Belanda) dan sumber-sumber arsip yang tercipta setelah Kemerdekaan Republik Indonesia dikelompokkan sebagai arsip republik.

Arsip yang digunakan dalam naskah sumber ini berasal dari khazanah arsip yang tersimpan di Arsip Nasional Republik Indonesia, berisi sumber-sumber arsip baik dalam bentuk konvensional (kertas, kartografik, dan kearsitekturan) maupun media baru (foto), antara lain Dalam terbitan ini menggunakan 3 (tiga) jenis arsip yaitu arsip tekstual, foto, dan peta. Arsip tekstual menggunakan khazanah arsip adalah khazanah arsip Semarang, dan Tegal dan arsip peta menggunakan khazanah arsip DVO (*Departemen van Oorlog*). Arsip foto yang digunakan menggunakan khazanah arsip KIT (*Koninklijk Instituut van Tropen*), RVD (*Rijks voor Lichte Dienst*), dan Kempen (Kementerian Penerangan).



*Moda Transportasi
Tradisional*

Pengertian transportasi berasal dari bahasa latin yaitu *transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* yang berarti pengangkutan atau membawa. Transportasi berarti pengangkutan atau membawa sesuatu ke sebelah lain dari suatu tempat ke tempat lain. Dengan demikian transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang atau penumpang dari suatu tempat ketempat lainnya. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari.

Pada awalnya, transportasi dilakukan oleh orang dengan menggunakan tangan dan kaki. Kaki digunakan untuk memindahkan diri dari satu tempat ketempat lain dan tangan untuk memegang barangnya yang mungkin diletakkan diatas kepala, diatas pundak atau dijinjing. Hal tersebut dilakukan selama ribuan tahun. Setelah adanya inovasi dalam transportasi, maka pengangkutan barang dilakukan menggunakan pikulan atau tandu, kemudian setelah manusia mengenal teknologi penjinakan hewan besar seperti kuda, sapi, unta dan lain sebagainya, transportasi dialihkan kepada hewan. Manusia menempatkan barang-barang bawaannya pada hewan tersebut atau juga manusia duduk menaiki hewan dan tinggal mengarahkannya. Ketika barang yang digunakannya berukuran sangat besar, maka pelaksanaannya memerlukan kecerdasan manusia menghasilkan berbagai inovasi. Kemudian dengan inovasi, yaitu meletakkan "bantal gulung" (*roller bearing*). Dengan demikian, tenaga yang diperlukan untuk menggerakkan benda yang dipindahkan menjadi jauh lebih kecil.

Sebelum penemuan roda, beban yang berat diangkut dengan eretan atau kereta luncur. Atau diletakkan di atas semacam rakit di atas batang-batang kayu yang diletakkan melintang di atas tanah. Beberapa orang menarik dari depan, beberapa lagi mendorong dari belakang. Jika salah satu batang kayu telah terlepas dilalui rakit, lalu diletakkan di sebelah

depannya. Mungkin sekali cara pengangkutan yang demikian inilah yang mengilhami penemuan roda. Perkembangan selanjutnya yang lebih krusial adalah mulai ditemukannya roda yang terjadi secara tersendiri di berbagai tempat dan waktu yang berbeda. Penemuan roda terjadi pada tahun sekitar 3200 SM yang digunakan untuk mempermudah memindahkan suatu barang di daerah Mesopotamia (sekarang Irak). Namun, hasil penelitian mengenai perkembangan roda, merujuk pada proses yang terjadi di Mesopotamia dipergunakan cap silinder dari batu yang memiliki desain pada dindingnya. Apabila silinder itu digelindingkan diatas lempengan tanah liat yang masih lunak, maka silinder akan memindahkan desain yang dimilikinya pada lempengan tanah liat tersebut. Dengan lahirnya teknologi roda, dimulailah pengembangan kereta kendaraan untuk transportasi orang maupun barang-barang. Terutama setelah hewan hasil domestikasi¹ dapat diterapkan sebagai binatang penghela.

Transportasi terdiri dari transportasi tradisional dan modern. Transportasi tradisional masih menggunakan tenaga fisik terutama tenaga binatang/hewan sedangkan transportasi modern menggunakan tenaga mesin untuk melakukannya. Jenis-jenis transportasi tradisional adalah gajah, kuda, sapi, kerbau, delman, sado, pedati, kereta kuda, cikar dan gerobak. Gerobak bisa dibagi tiga yaitu gerobak tangan, gerobak sapi, kereta belanja atau troli. Kereta kuda dapat berarti delman, andong, sado, bendi, dokar, naylor, dan *cidomo* (dari singkatan cikar-dokar-mobil).

Gajah adalah mamalia besar dari familia *Elephantidae* dan ordo *Proboscidea*. Secara tradisional, terdapat dua spesies yang diakui, yaitu gajah afrika (*Loxodonta africana*) dan gajah asia (*Elephas maximus*). Gajah afrika memiliki telinga yang besar, punggung yang cekung, kulit yang lebih berkerut, daerah perut yang miring, dan dua perpanjangan

¹ Domestikasi adalah penjinakan hewan buas



Fragmen kendaraan dewa Surya dari Candi Wurug, Jawa Timur, [1930].
Sumber: ANRI, KIT Jawa Timur No. 1158/22.

yang seperti jari di ujung belalai. Telinga gajah asia lebih kecil, punggungnya cembung, kulitnya lebih halus, daerah perutnya horizontal dan kadang-kadang melengkung di tengah, dan ujung belalainya hanya memiliki satu perpanjangan. Secara umum, gajah afrika lebih besar dari gajah asia. Gajah menjadi alat transportasi pada saat Kerajaan Aceh sekitar tahun 500 Masehi pada masa Sultan Iskandar Muda sampai masa Sultan Iskandar Thani pada tahun 1667. Namun dalam arsip yang ditelusuri belum ditemukan bukti mengenai gajah sebagai alat transportasi. Dalam arsip yang ditelusuri gajah sebagai moda transportasi tradisional dalam arsip film koleksi ANRI memindahkan kayu gelondongan di hutan.

Kuda (*Equus caballus* atau *Equus ferus caballus*) merupakan salah satu hewan sebagai moda transportasi yang paling penting dan penggunaannya dapat dilihat dalam kehidupan modern kita. Fungsi kuda banyak tercatat dalam sejarah berupa tunggangan ataupun kereta kuda yang banyak ditemukan dalam relief-relief yang merupakan fakta sejarah. Sejak ribuan tahun yang lalu, kuda sudah menjadi kendaraan yang sangat populer. Kuda termasuk alat transportasi tradisional yang cukup mewah dan sangat diminati oleh rata-rata orang pada zaman dahulu. Kuda juga menjadi kendaraan vital dalam sebuah konvoi kavaleri dalam sebuah peperangan. Kuda menjadi tolak ukur kekuatan yang dimiliki sebuah angkatan darat pada saat itu. Semakin banyak pasukan berkuda yang dimiliki, maka semakin kuat pasukan tersebut. Selain populer sebagai kendaraan perang yang tangguh, kuda juga menjadi pilihan utama dalam ekspedisi-ekspedisi perjalanan jauh dan kafilah dagang antar negara. Maka tak heran jika kita menemui dalam sejarah manusia dahulu, rata-rata kendaraan yang mereka pakai berupa kuda.

Kuda adalah salah satu dari sepuluh spesies modern mamalia dari genus *Equus*. Hewan ini telah lama merupakan salah satu hewan peliharaan yang penting secara ekonomis dan historis, dan telah memegang peranan penting dalam pengangkutan orang dan barang selama ribuan tahun. Kuda dapat ditunggangi oleh manusia dengan menggunakan sadel dan dapat pula digunakan untuk menarik sesuatu, seperti kendaraan beroda, atau bajak. Pada beberapa daerah, kuda juga digunakan sebagai sumber makanan. Walaupun peternakan kuda diperkirakan telah dimulai sejak tahun 4500 SM di wilayah Ukraina dan Kazakhstan, bukti-bukti penggunaan kuda untuk keperluan manusia baru ditemukan terjadi sejak 2000 SM di wilayah Rusia.



Kuda sebagai alat transportasi tradisional, Jawa Timur, [1930]

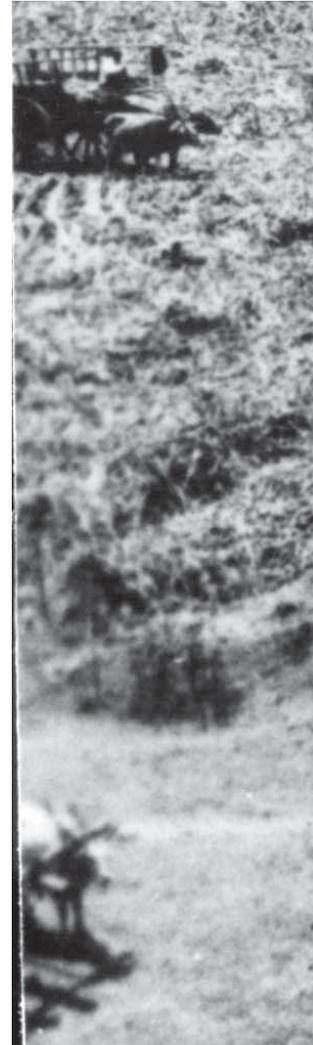
Sumber: ANRI, KIT Jawa Timur No. 565/38

Kerbau (*Bubalus bubalis*) adalah hewan memamah biak yang menjadi ternak bagi banyak bangsa di dunia, terutama Asia. Hewan ini adalah hasil domestikasi dari kerbau liar yang masih dapat ditemukan di daerah-daerah seperti Pakistan, India, Nepal, Vietnam, Cina, Filipina, Taiwan, Indonesia dan Thailand. Asia adalah tempat asal kerbau. 95% dari populasi kerbau di dunia terdapat di Asia. Kerbau merupakan salah satu moda transportasi yang sering digunakan masyarakat tempo dulu di Indonesia di wilayah yang secara geografis merupakan daerah yang tekstur tanahnya berlumpur.

▼ Kerbau menarik gerobak dengan muatan tebu melintas di perkebunan tebu, Jawa Tengah
Sumber : KIT Jawa Tengah No.139/35



Selain kerbau, sapi adalah hewan ternak terpenting sebagai sumber daging, susu, tenaga kerja dan kebutuhan lainnya. Sapi menghasilkan sekitar 50% (45-55%) kebutuhan daging di dunia, 95% kebutuhan susu dan 85% kebutuhan kulit. Sapi sebagai hewan ternak belum diketahui secara pasti kapan mulai ditenakkan, sampai saat ini para ahli belum bisa menentukan secara pasti di mana dan kapan sapi mulai dijinakkan. Banyak ahli yang memperkirakan bahwa sapi berasal dari Asia Tengah, kemudian menyebar ke Eropa, ke seluruh kawasan Asia dan Afrika sedangkan Amerika, Australia dan Selandia Baru yang saat ini merupakan gudang sapi potong dan sapi perah jenis unggul tidak terdapat turunan sapi asli, melainkan hanya mendatangkan dari Eropa. Sapi tempo dulu sangat dominan digunakan sebagai moda transportasi tradisional di lingkungan masyarakat di beberapa daerah di wilayah Indonesia. Sapi merupakan hewan yang mempunyai tenaga yang sangat besar dibanding hewan lainnya yang dijadikan moda transportasi saat itu. Dalam perkembangannya di Indonesia, hewan-hewan yang awalnya merupakan alat transportasi tunggal yang mengangkut barang bawaan dengan jumlah terbatas kemudian hewan-hewan tersebut digunakan sebagai tenaga untuk menarik gerobak tempat menyimpan barang ataupun penumpang manusia dengan kapasitas jumlah yang besar. Akhirnya muncul sarana transportasi tradisional yang disebut delman, dokar, andong, sado, bendi dan cekar semuanya menggunakan tenaga hewan sapi dan kuda.





▲ Kumpulan sapi dan gerobak yang siap mengangkut tebu di salah satu wilayah perkebunan tebu di Jawa Tengah [1930]
Sumber : ANRI, KIT Jawa Tengah No. 585/2





***Fungsi dan Manfaat
Moda Transportasi
Tradisional***

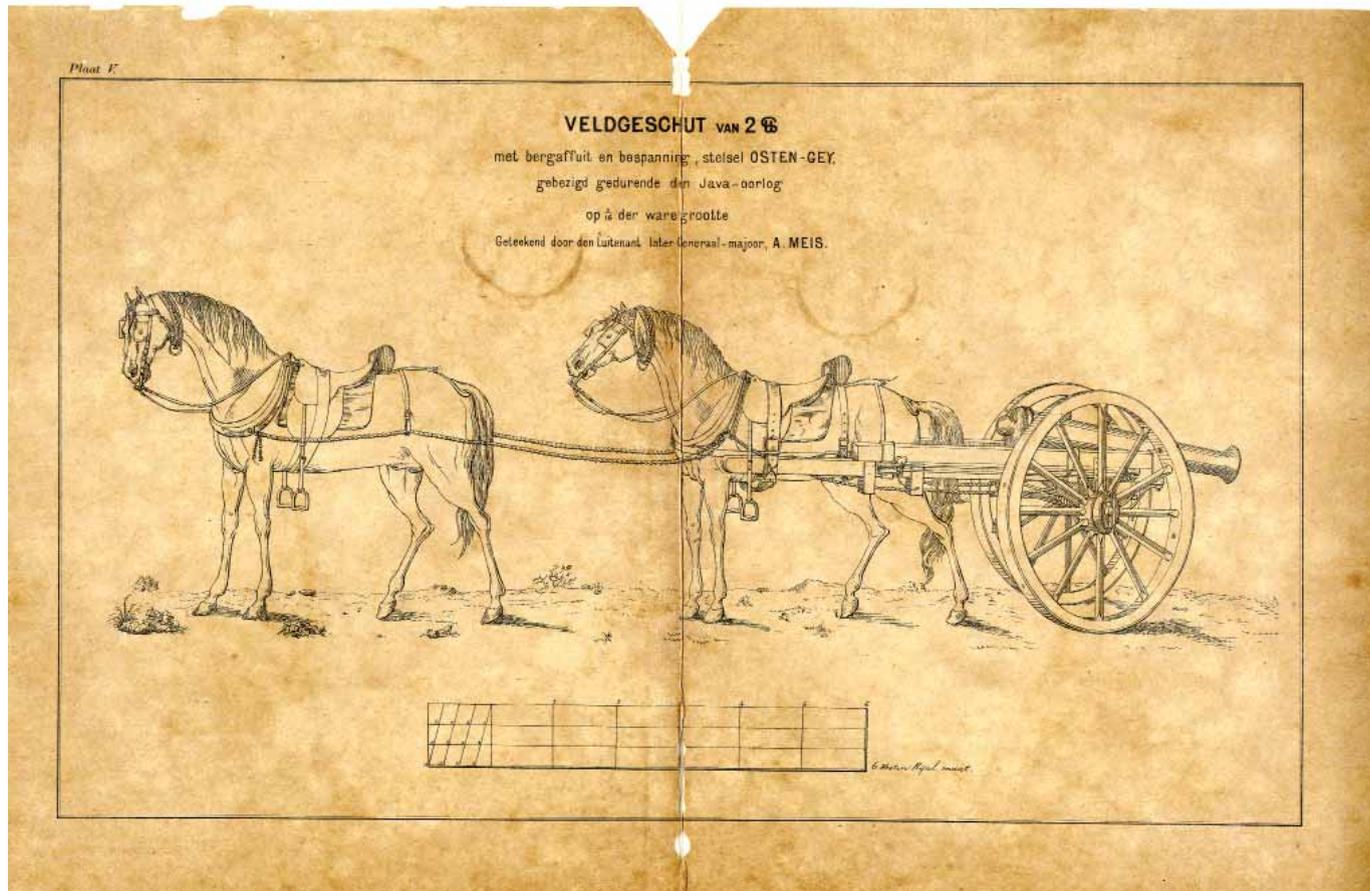
Transportasi berfungsi sebagai sektor penunjang pembangunan (*The Promoting Sector*) dan pemberi jasa (*The Servicing Sector*) bagi perkembangan ekonomi yang memiliki peranan penting yaitu mengarahkan pembangunan, prasarana bagi pergerakan manusia serta teknologi transportasi yang dapat mengubah arus pembawaan.

Berbicara tentang moda transportasi tradisional yang menggunakan tenaga hewan, saat itu sudah menunjukkan adanya manfaat sosial yaitu pelayanan untuk perorangan ataupun kelompok, perjalanan untuk bersantai serta pemendekan jarak antara rumah dan tempat kerja. Sedangkan manfaat politis terutama dalam bidang keamanan negara terhadap serangan dari luar yang tidak dikehendaki serta sarana transportasi pasukan perang selama masa perang

Berdasarkan arsip yang kami telusuri, transportasi tradisional yang menggunakan tenaga hewan (kuda, sapi, kerbau), maka manfaatnya dikelompokkan menjadi manfaat untuk pertahanan keamanan, pemerintahan, sosial budaya serta ekonomi.

1. Pertahanan Keamanan

Transportasi tradisional yang menggunakan tenaga hewan seperti kuda sangat berperan dalam Perang Diponegoro (Perang Jawa 1825-1830) sebagai kendaraan/tunggangan para pasukan perang. Dalam Perang Aceh, alat transportasi, yang digunakan masyarakat Aceh untuk mengangkut perbekalan persenjataan dan alat transportasi pengungsian.



▲ Kuda berikut perlengkapan perang yang dipakai di Perang Diponegoro Tahun 1825-1830.
Sumber: ANRI, *Kaarten En Teekeningen Departemen van Oorlog 1825-1830 door PJ, F. Louw.*

Perang Diponegoro yang juga dikenal dengan sebutan Perang Jawa adalah perang besar dan berlangsung selama lima tahun (1825-1830) di Jawa. Perang ini merupakan salah satu pertempuran terbesar yang pernah dialami oleh Belanda selama masa pendudukannya di Hindia Belanda, melibatkan pasukan Belanda di bawah pimpinan Jendral De Kock yang berusaha meredam perlawanan penduduk Jawa di bawah pimpinan Pangeran Diponegoro. Akibat perang ini, penduduk Jawa yang tewas mencapai 200.000 jiwa, sementara korban tewas di pihak Belanda berjumlah 8.000 tentara Belanda dan 7000 serdadu pribumi. Kuda ternyata juga menjadi bagian dalam Perang Diponegoro tersebut. Hal ini dapat dilihat dari arsip di bawah ini.

▼ Kuda berikut perlengkapan perang yang dipakai dalam Perang Diponegoro Tahun 1825-1830.
Sumber: ANRI, Kaarten En Teekeningen Departemen van Oorlog 1825-1830 door PJ, F. Louw.



Perang Aceh adalah perang antara Kesultanan Aceh melawan Belanda dimulai pada 1873 hingga 1904. Kesultanan Aceh menyerah pada Januari 1904, tapi perlawanan rakyat Aceh dengan perang gerilya terus berlanjut. Pada tanggal 26 Maret 1873 Belanda menyatakan perang kepada Aceh, dan mulai melepaskan tembakan meriam ke daratan Aceh dari kapal perang *Citadel van Antwerpen*. Pada 5 April 1873, Belanda mendarat di Pante Ceureumen di bawah pimpinan Johan Harmen Rudolf Köhler, dan langsung bisa menguasai Masjid Raya Baiturrahman. Köhler saat itu membawa 3.198 tentara. Tentunya, kuda juga ikut dalam proses terjadinya Perang Aceh tersebut sebagai alat untuk mengangkut perbekalan dan persenjataan.

▼ Iring-iringan transportasi umum yang dilakukan oleh masyarakat Aceh sedang diawasi pasukan tentara Belanda, 1874.
Sumber: ANRI, KIT Aceh No. 294/66.



Kuda sangat berperan dalam perang. Pasukan berkuda disebut dengan kavaleri. Kavaleri berasal dari bahasa Latin *caballus* dan bahasa Perancis *chevalier* yang berarti "kuda". Awalnya istilah kavaleri mengacu kepada pasukan khusus berkuda, namun dalam perkembangan zaman, kavaleri bertempur dengan menggunakan kendaraan lapis baja. Pasukan kavaleri berperan sebagai satuan yang mampu bergerak cepat dan mobile sekaligus berfungsi sebagai penyerang pendadakan atau pendobrak yang akan membuka jalan bagi pasukan infanteri. Selain itu, pasukan kavaleri pada dulunya (zaman phalanx dan legion) juga dianggap sebagai pasukan elit yang mampu mendobrak baris pertahanan musuh dengan cepat dan mematikan. Sebab lain pada masa itu hanya kaum bangsawan, tuan tanah, dan para ksatria yang boleh dan mampu membeli kuda. Dari informasi sejarah terdahulu, kavaleri memiliki keunggulan dalam hal mobilitas. Pada abad pertengahan, kuda sangat berperan dimanfaatkan oleh bangsa Mongolia. Strategi perang bangsa Mongolia yang mengandalkan kuda dikenal sangat ampuh dalam mengalahkan musuh di daratan Asia.

▼ Pertunjukan pelatihan perang dalam menunggang kuda, Karo, [1930]
Sumber : ANRI, KIT Sumatera Utara No. 415/78



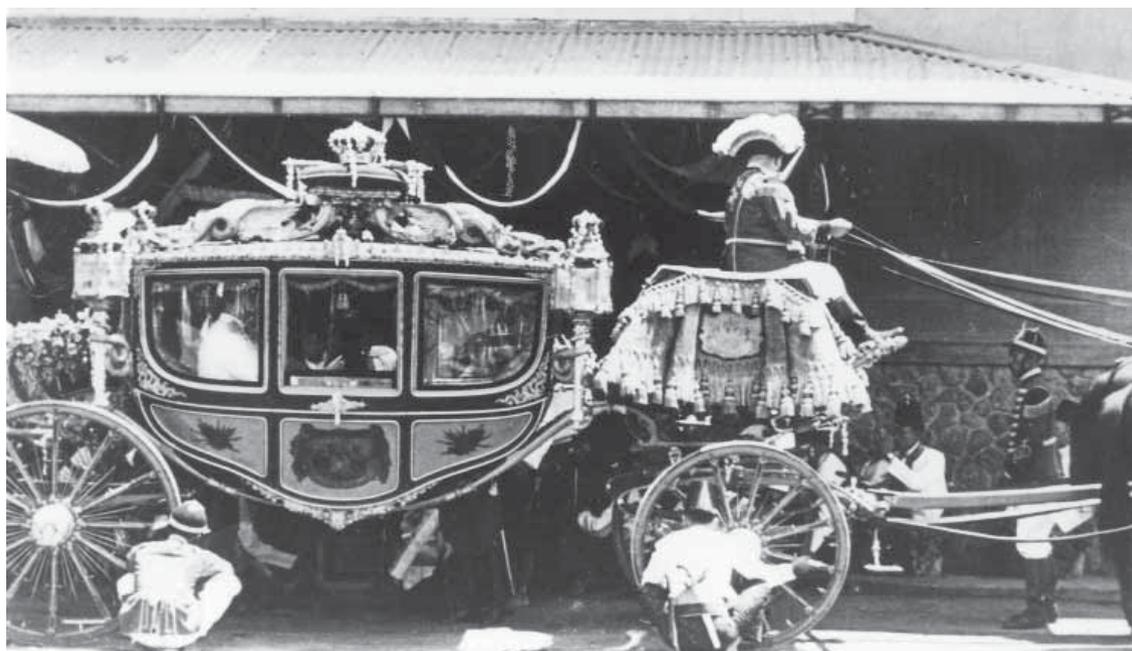


▲ Petugas dari angkatan sedang berkuda di jalan merauke sebelah barat daya pesisir pantai Netherlands New Guinea, [1945]
Sumber: ANRI, NIGIS New Guinea No. 2497

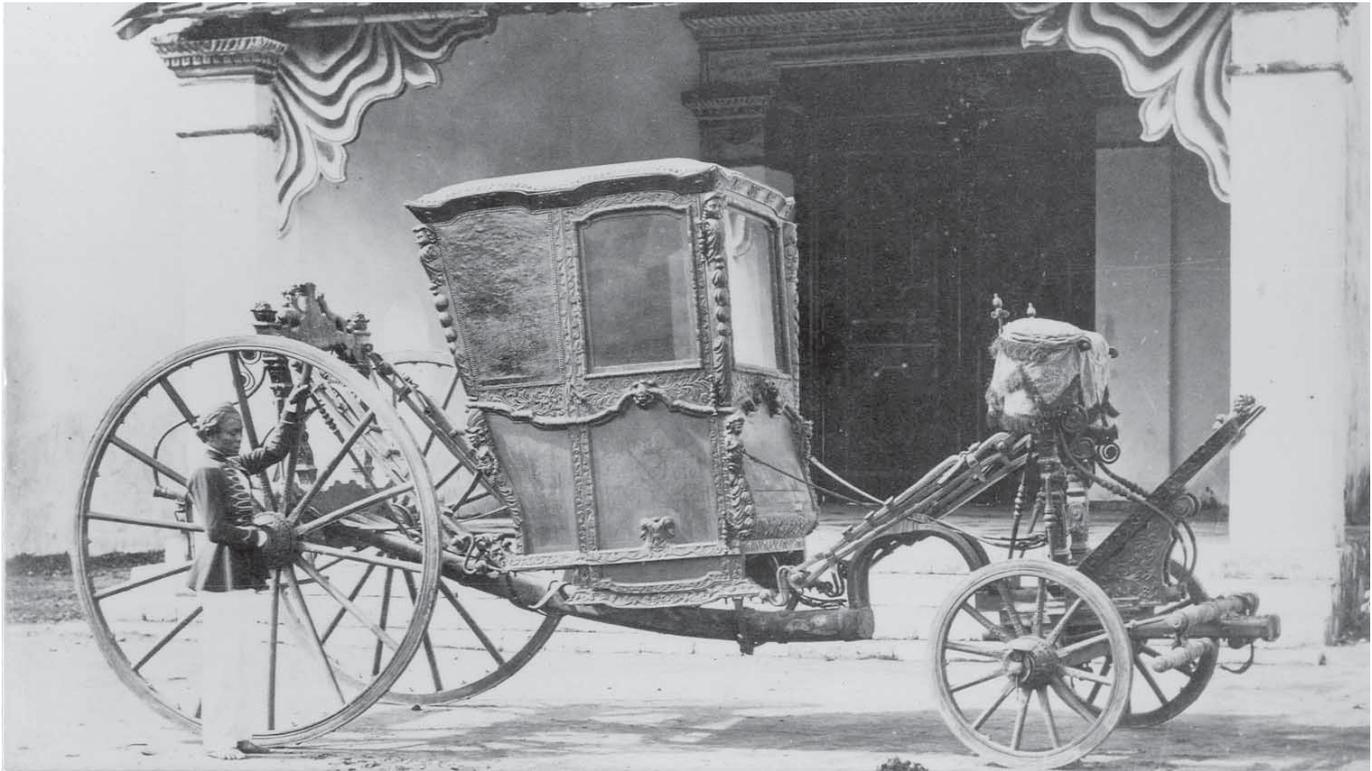
2. Pemerintahan

Kereta kencana tempo dulu merupakan alat transportasi sultan-sultan atau raja-raja selama menjalankan pemerintahan serta acara ritual kerajaan. Misalnya Kereta Kencana di Yogyakarta dan Solo. Pada masa era kemerdekaan pun di Yogyakarta, kuda digunakan Presiden Sukarno untuk memeriksa barisan dalam upacara peringatan Hari Angkatan Perang RI yang pertama dan di Kabupaten Gunung Kidul, andong digunakan sebagai kendaraan dinas

Kesultanan atau kerajaan yang ada di Indonesia selalu identik dengan yang namanya kereta kencana. Seperti layaknya Kerajaan Inggris atau pun Kerajaan Belanda, kesultanan dan kasunanan di Indonesia juga memakai kereta kencana yang memiliki nilai seni dan kadang magis yang tinggi. Kereta-kereta ini digunakan untuk mengantar Raja atau keluarganya ke acara atau ritual penting. Beberapa kereta kencana di Indonesia usianya sudah lebih dari ratusan tahun. Kereta kencana di Indonesia ditarik menggunakan tenaga kuda.



▲ Kereta Kebesaran Sultan dalam upacara Gerebeg, 1909, Yogyakarta
Sumber: ANRI, KIT Jawa Tengah Yogyakarta No. 1107/73



▲ Kereta kencana Susuhunan di Solo, Jateng [1930]
Sumber: ANRI, KIT Jawa Tengah Yogyakarta No. 192/10



▲ Kereta kencana untuk Sultan terbuat dari emas dalam, Yogyakarta, [1930].
Sumber: ANRI, KIT Jawa Tengah Yogyakarta No. 697/58

▼ Presiden Sukarno sedang memeriksa barisan dengan menaiki kuda dalam upacara peringatan Hari Angkatan Perang RI yang pertama di Yogyakarta, 5 Oktober 1946
Sumber : ANRI, Ipphos No. 148



3. Sosial Budaya

Manfaat alat transportasi tradisional yang menggunakan tenaga hewan untuk kepentingan sosial budaya sangat membantu dalam berbagai kemudahan yaitu pelayanan perseorangan atau kelompok, dapat mempererat persaudaran dan hubungan sosial kemasyarakatan antar daerah melalui pekan kesenian dan budaya serta pameran dan pariwisata.

Manfaat alat transportasi dengan menggunakan tenaga hewan khususnya kuda, kereta kuda, cikar bisa terlihat dalam arsip-arsip dibawah ini :

▼ Pameran kuda Kabanjahe, [1930]
Sumber : ANRI, KIT Sumatera Utara No. 666/54





▲ Pameran (parade kuda/sandel woods), Sumatera Barat, [1930]
Sumber : ANRI, KIT Sumatera Barat No. 666/64



▲ Pesta arak-arakan Cina " Koeda-koeda " api di Padang Sumatera Barat, [1930]
Sumber : ANRI, KIT Sumatera Barat No. 52/60



▲ Iring-iringan gerobak sapi berhias, Medan [1930]
Sumber : ANRI, KIT Sumatera Utara No. 280/34

▼ Sepasang pengantin Suku Tionghoa dengan kereta kuda dan seorang kusirnya. Jawa Tengah. [1930]
Sumber: ANRI, KIT Jawa Tengah Yogyakarta No. 296/8





▲ Kereta kuda mengangkut tanki berisi air untuk mengisi rumah mandi umum pertama yang ada di kecamatan di Sumatera Utara, [1930]
Sumber: ANRI, KIT Sumatera Utara No. 170/14



▲ Penempatan jalan dan tempat pemberhentian kereta kuda, Malang, Jawa Timur, [1930]
Sumber: ANRI, KIT Jawa Timur No. 44/38



▲ Delman dan kusirnya sedang menunggu penumpang, Jawa Timur [1930].
Sumber: ANRI, KIT Jawa Timur 696-88

▼ Mobil dan kereta kuda di jalan dekat Kantor Stamen Werings Surabaya, Jawa Timur, 1920.
Sumber: ANRI, KIT Jawa Timur Nomor 97-32





▲ Delman dan kusirnya sedang menunggu penumpang, Jawa Timur, [1930].
Sumber: ANRI, KIT Jawa Timur Nomor 696-88



▲ Bendi di Pasar Minggu menunggu penumpang, Fort de Kock,
Bukittinggi, Sumbar, [1930]
Sumber: ANRI, KIT Sumatera Barat Nomor 697/38



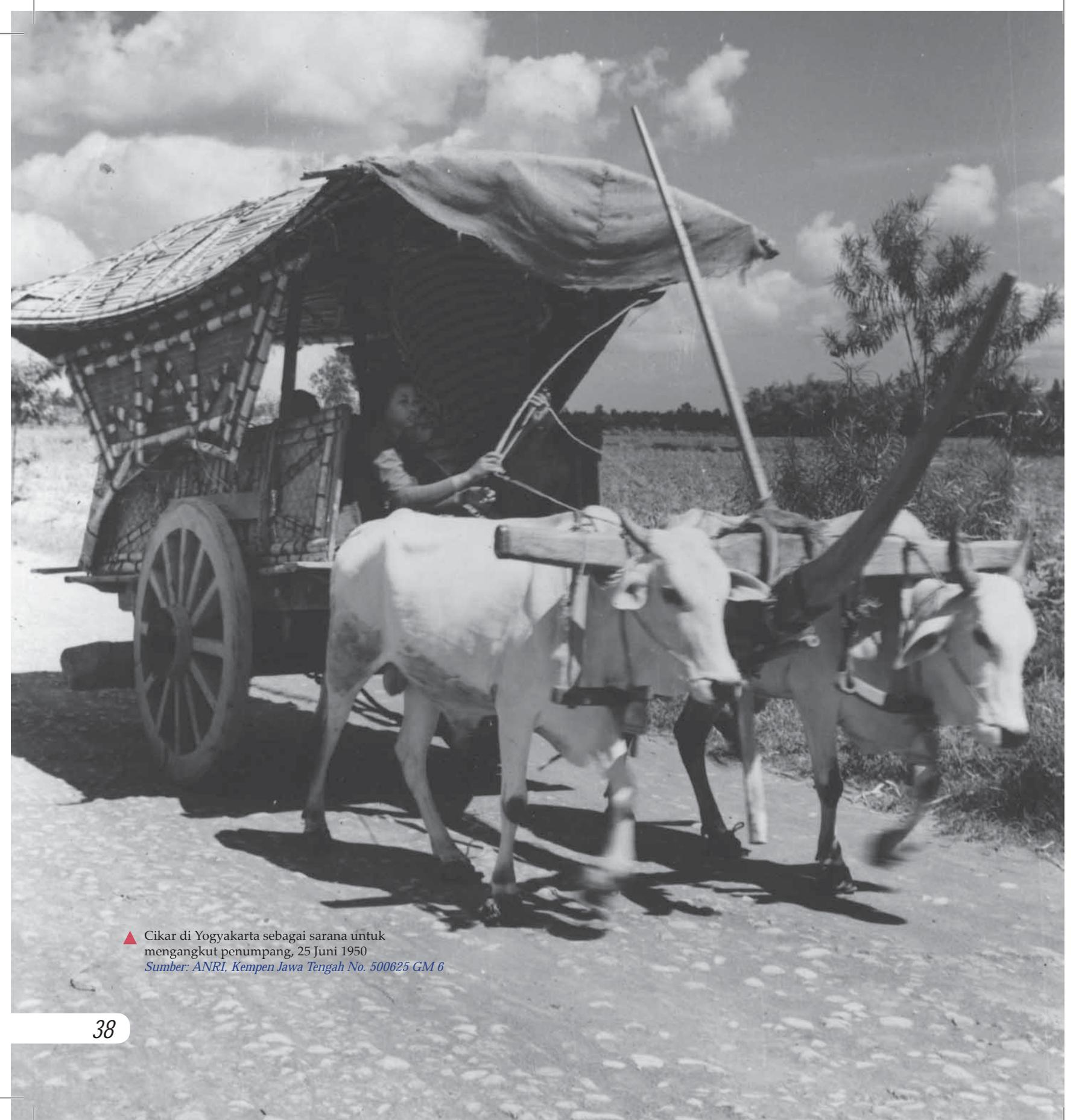
▲ Sado digunakan orang Belanda untuk bepergian, Medan [1930]
Sumber : KIT Batavia No. 263/34



▲ Kereta-kereta kuda untuk membawa penumpang di Hotel des Indes, Molenviet (Jl. Gajah Mada), Batavia
Sumber : ANRI, KIT Batavia No. 189/94



▲ Moda transportasi tradisional di Minahasa sedang menunggu penumpang
Sumber : ANRI, KIT No. 697/30



▲ Cikar di Yogyakarta sebagai sarana untuk mengangkut penumpang, 25 Juni 1950
Sumber: ANRI, Kempen Jawa Tengah No. 500625 GM 6



▲ Kumpulan kerbau dan gerobaknya di pasar wilayah Sumatera Barat
Sumber : ANRI, KIT Sumatera Barat No. 374/40

4. Ekonomi

Transportasi merupakan hal yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat dan perkembangan wilayah baik di daerah pedesaan maupun perkotaan. Transportasi sangat penting peranannya bagi daerah karena menyediakan akses bagi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan barang dan jasa sehari-hari serta meningkatkan kehidupan sosial.

Transportasi dalam fungsi ekonomi sebagai jembatan yang menghubungkan produsen dengan konsumen dan meniadakan jarak antara keduanya. Jarak tersebut dapat dinyatakan sebagai jarak dan waktu maupun geografis. Jarak dan waktu yang timbul karena barang yang dihasilkan hari ini mungkin belum dipergunakan sampai besok. Jadi angkutan sebagai prasaran ekonomi, kaitannya dengan transportasi tradisional dengan menggunakan tenaga hewan untuk mengangkut penumpang barang dari satu tempat ke tempat lain. Transportasi tradisional yang menggunakan tenaga hewan (gajah, kuda, kerbau, sapi) yang menarik gerobak ataupun cikal berkaitan dengan factor kebutuhan ekonomis yang menciptakan kegunaan tempat dengan mengangkut suatu jenis barang dari suatu tempat ke tempat lainnya sehingga adanya transportasi tradisional yang menggunakan tenaga hewan pada tempo dulu memudahkan terjadinya interaksi antara penduduk lokal dengan dunia luar sehingga terhindar keterisolasian.



▲ Kuda dengan barang di punggung, Solok Sumatera Barat [1930]
Sumber : ANRI, KIT Sumatera Barat No. 700/64



▲ Seekor kuda Bali membawa muatan keranjang menuju ke Denpasar, Bali [1930]
Sumber : ANRI, KIT BALI 0700/056



▲ Cikar pengangkut tembakau melewati rumah Asisten Residen di Deli, Sumatera Utara [1930]
Sumber : ANRI, KIT Sumatera Utara No. 591/63



▲ Alat pengangkutan menggunakan tenaga kuda untuk membawa barang-barang, Semarang, Jawa Tengah [1930]
Sumber : ANRI, KIT Jawa Tengah Yogyakarta No. 696/12



▲ Cikar pengangkut kaleng minyak, Surabaya, Jawa Timur, [1930]
Sumber : ANRI, KIT Jawa Timur No. 83/30



▲ Moda transportasi untuk mengangkut barang-barang pesanan di Kota Semarang [1930].
Sumber: ANRI, KIT Jawa Tengah, No. 703/12



▲ Kuda milik Jenne & Co. Batavia menarik gerobak sebagai moda transportasi [1930]
Sumber : ANRI, KIT Batavia No. 696/74



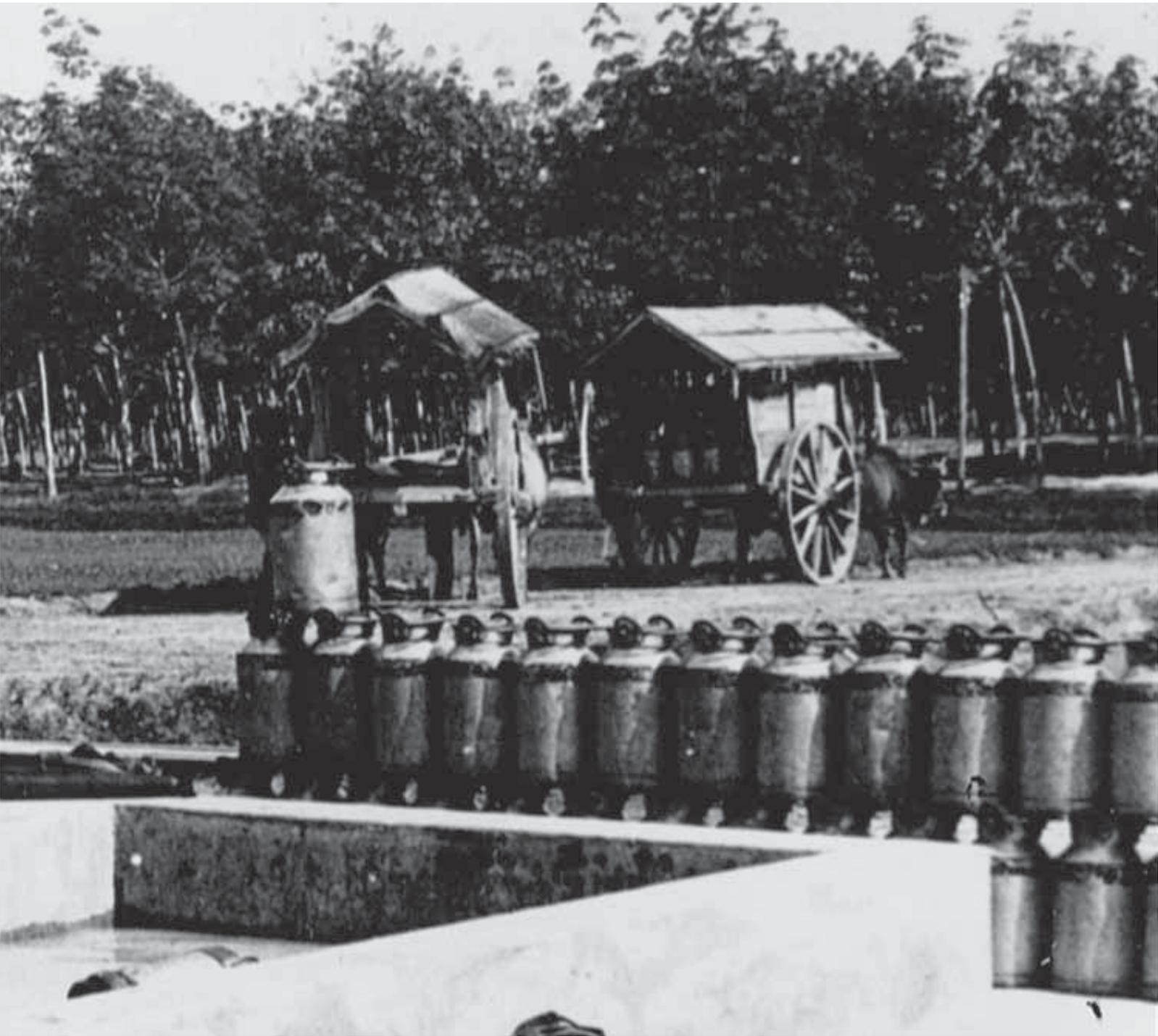
▲ Cikar mengangkut tumpukan daun kopi ke Pasar Payakumbuh, Sumatera Barat [1930]
Sumber: ANRI, KIT Sumatera Barat No. 607/58



▲ Sapi menarik gerobak yang berisi muatan kelapa di Sungai Brokol [1930]
Sumber : ANRI, KIT Sumatera Utara No. 629/5

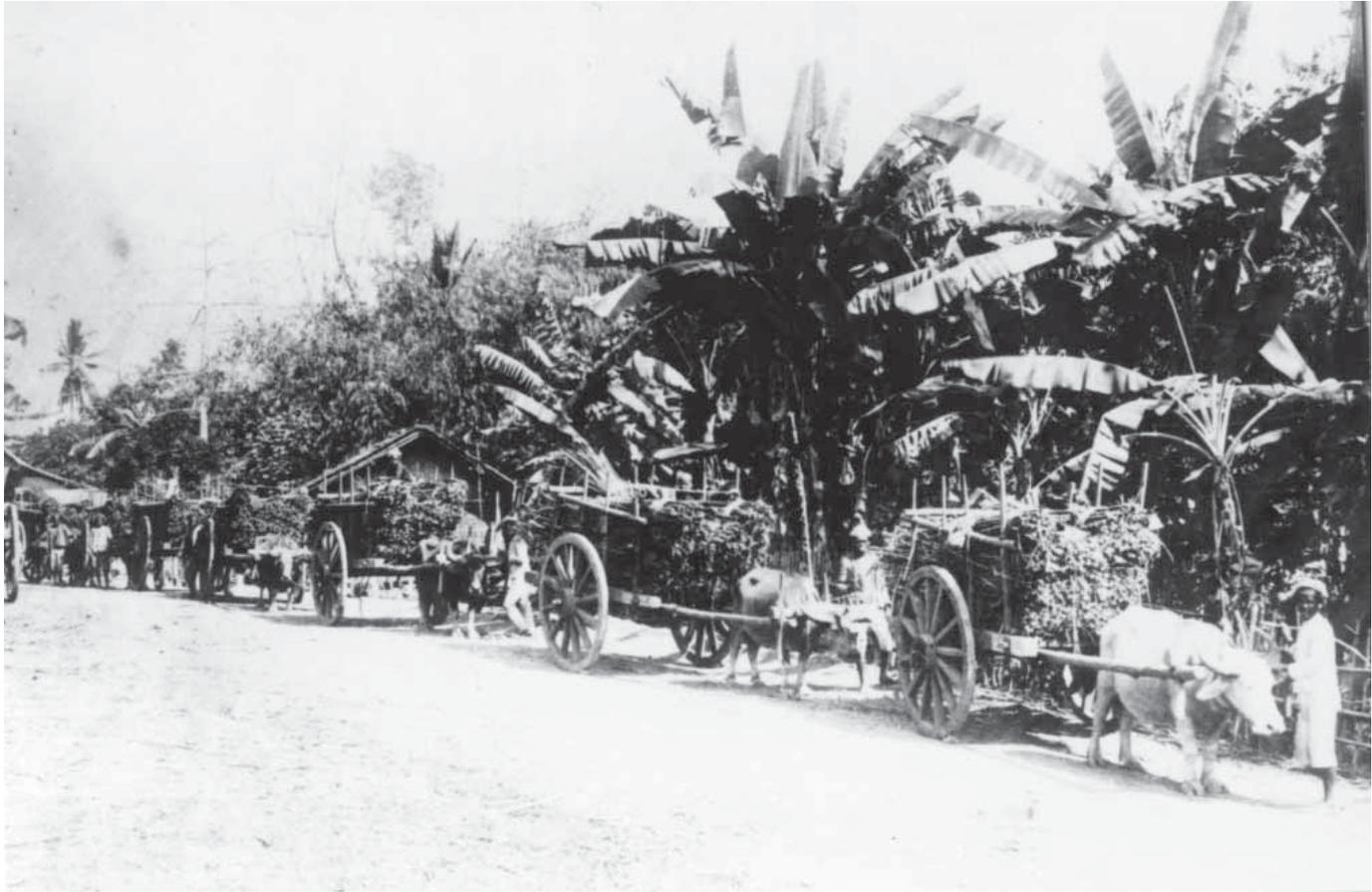


▲ Cikar sebagai moda transportasi tradisional akan mengangkut getah karet ke pabrik di Tanah Merah [1930]
Sumber : ANRI, KIT Sumatera Utara No. 644/42





▲ Cikar pengangkut barang, Surabaya, [1930]
Sumber : KIT Jawa Timur No. 695/72



▲ Iring-iringan kerbau melintas di jalan membawa muatan tebu dari perkebunan di Jawa Tengah [1930]
Sumber : KIT Jawa Tengah No. 582/61



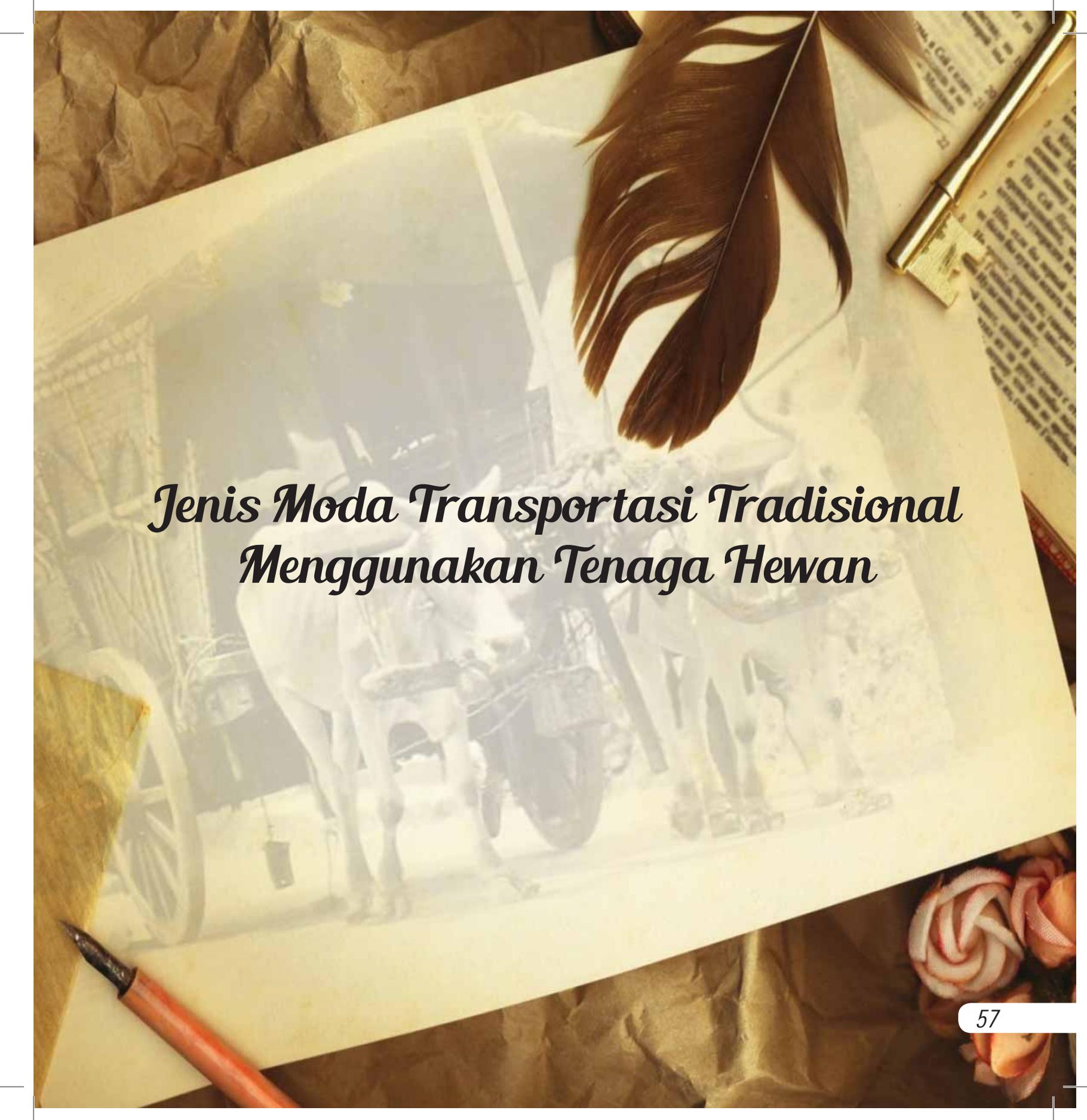
▲ Salah satu alat transportasi tradisional di pasar rakyat di Sorong, 14 Mei 1944
Sumber: ANRI, NIGIS Nomor L8-30-9



▲ Kuda menarik gerobak dengan muatan barang di Jawa Tengah [1947]
Sumber : NIGIS Jawa tengah No. A 1164-47



▲ Pemandangan lalu lintas kota dimana kuda beserta gerobaknya merupakan alat transportasi angkutan barang yang utama, NTT, 1950
Sumber : ANRI, kempen No. 560703 FG 4

A vintage black and white photograph of a bullock cart pulled by two oxen is the central focus. The cart is loaded with goods and is being driven by a person. The scene is set on a desk with a quill pen, a key, and a fountain pen. The background is a textured, brown paper surface.

*Jenis Moda Transportasi Tradisional
Menggunakan Tenaga Hewan*

E. Jenis Moda Transportasi Tradisional

Transportasi merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dalam kehidupan manusia. Terdapat hubungan erat antara transportasi dengan jangkauan dan lokasi kegiatan manusia, barang-barang, dan jasa. Dalam kaitan dengan kehidupan manusia, transportasi memiliki peranan signifikan dalam aspek-aspek sosial, ekonomi, pertahanan keamanan. Dalam aspek perekonomian, jenis moda transportasi tradisional yang mempunyai pengaruh besar sejak tempo dulu dan sangat populer di beberapa daerah di Indonesia adalah kuda. Seiring perkembangannya di Indonesia dikenal masyarakat beberapa jenis moda transportasi tradisional yang menggunakan tenaga hewan. Sapi, kuda dan kerbau merupakan moda transportasi tradisional yang dikenal di kalangan masyarakat Indonesia sejak dulu bahkan hingga sekarang. Dalam perkembangannya, dikenal delman, andong, bendi, sado, dokar, serta cekar sebagai alat transportasi tradisional di Indonesia yang ditarik menggunakan sapi dan kuda. Bahkan Cekar sebagai moda transportasi tradisional yang ditarik oleh dua ekor sapi dipergunakan untuk angkutan yang memuat barang berupa hasil bumi atau orang, terutama di daerah dengan kondisi alam yang terjal dan bebatuan.

KUDA

Bagi masyarakat zaman kolonial, kuda sebagai sarana transportasi menempati posisi yang sangat penting. Binatang satu ini lambang maskulinitas yaitu keperkasaan dan kekuatan. Penaklukan dan perang dalam sejarah didukung oleh kekuatan kuda. Kuda menjadi alat transportasi yang penting dan menentukan ketika alat transportasi modern belum sepopuler sekarang. Kuda-kuda di Hindia Belanda digolongkan ke dalam beberapa kategori: pertama, Masyarakat Sumatera Barat menyebutnya 'kudo-sawah'. Kuda kategori ini biasanya sedikit lebih besar dari keledai, sehingga bukan merupakan kuda yang unggul. Kuda kategori ini terdapat atau dipeternakkan di beberapa daerah peternakan kuda. Kategori kedua adalah kuda dengan kualifikasi yang lebih unggul. Biasa menjadi tunggangan, bertubuh lebih besar, dan tentu saja dengan harga jual yang juga lebih mahal. Kuda ini termasuk kuda yang kuat berperang.

Kawasan peternakan kuda itu disebut sebagai "padang-bakoeda" — sebuah istilah Melayu. Kuda-kuda dipelihara dengan cara dilepaskan di padang penggembalaan (padang rumput) terbuka dengan digembalakan oleh beberapa orang pribumi yang digaji pemerintah. Dalam kawasan peternakan itu [sekaligus] terdapat klinik hewan tempat pengobatan bagi kuda-kuda yang terserang penyakit. Pada waktu tertentu, kuda-kuda pilihan dari peternakan itu dibawa untuk mengikuti balapan. Acara pacu kuda atau balapan kuda biasanya diadakan bersamaan dengan diadakannya pasar malam oleh pemerintah kolonial Belanda di daerah setempat. Tetapi, pemanfaatannya sebagai moda transportasi yang lebih utama memicu pertumbuhan dan perkembang-biakkan kuda. Kuda pada periode awal kolonial diantaranya digunakan pegawai artileri (*officer artillerie*) Belanda dalam perang begitu pun sebaliknya, Bangsa pribumi pada masa kolonial juga menggunakan kuda sebagai kendaraan tempur. Selama zaman kolonial, kuda menjadi kendaraan penting untuk mobilitas selama perang, berpindah dari satu tempat ke tempat lain. Selain itu pula, kuda sebagai kendaraan kebesaran bagi kaum bangsawan di Hindia Belanda. Tidak

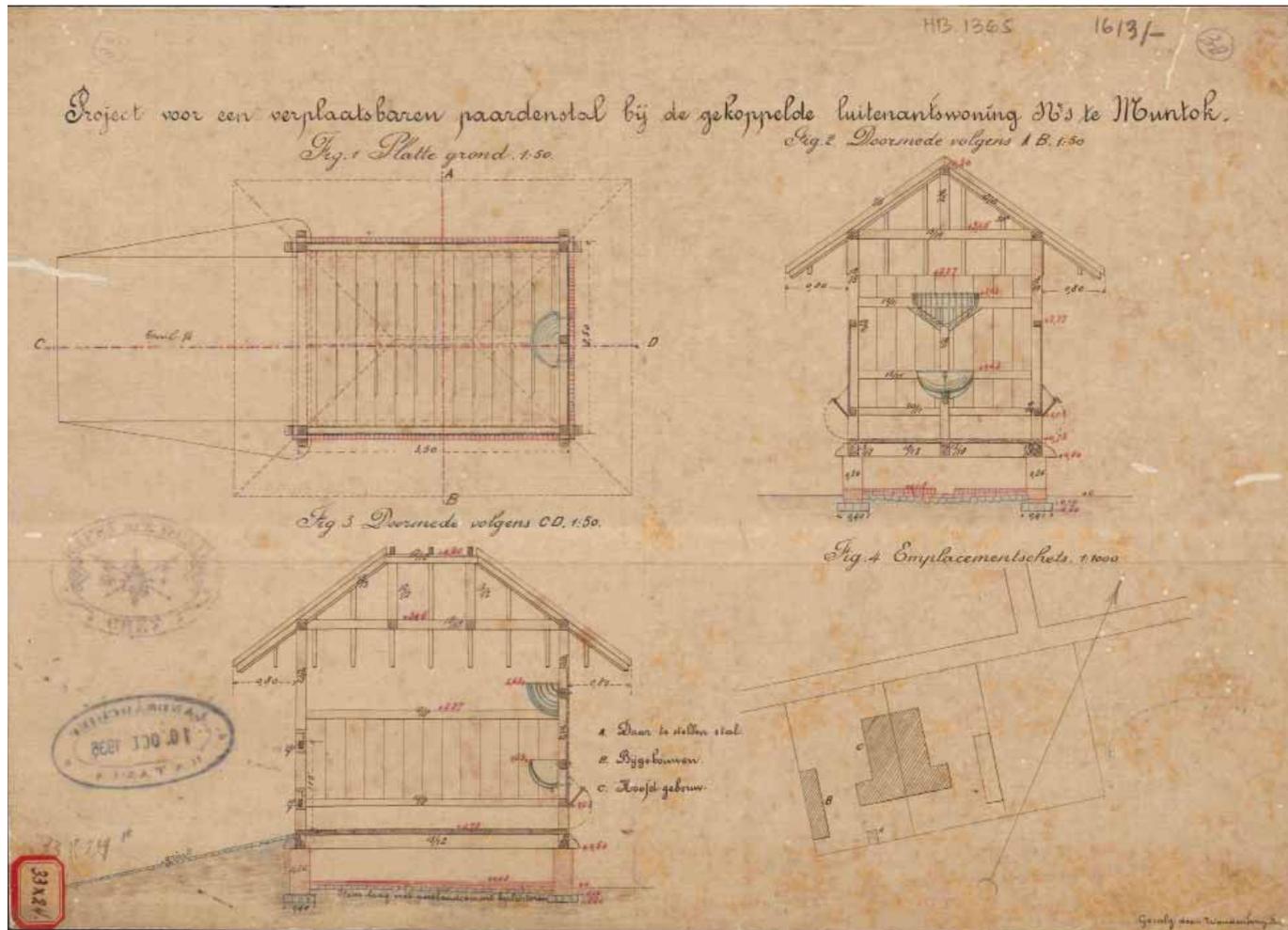
hanya bagi pribumi, dalam upacara-upacara tertentu, kuda juga menjadi tunggangan bagi pembesar-pembesar Belanda.

Untuk dapat mengangkut penumpang lebih banyak, dalam perkembangannya kemudian, kuda juga diberi pasangan dan dijadikan penarik delman, sado, dokar atau bendi. delman, sado, dokar atau bendi juga awalnya hadir sebagai moda transportasi kalangan elite, sehingga terkesan mewah eksklusif. Hanya kalangan-kalangan tertentu saja yang bisa mengendarai delman, sado, dokar atau bendi. Untuk itu, delman, sado, dokar atau bendi cenderung menjadi kendaraan pribadi ketimbang massal. Delman, sado, dokar atau bendi dijadikan lambang status para pemiliknya.

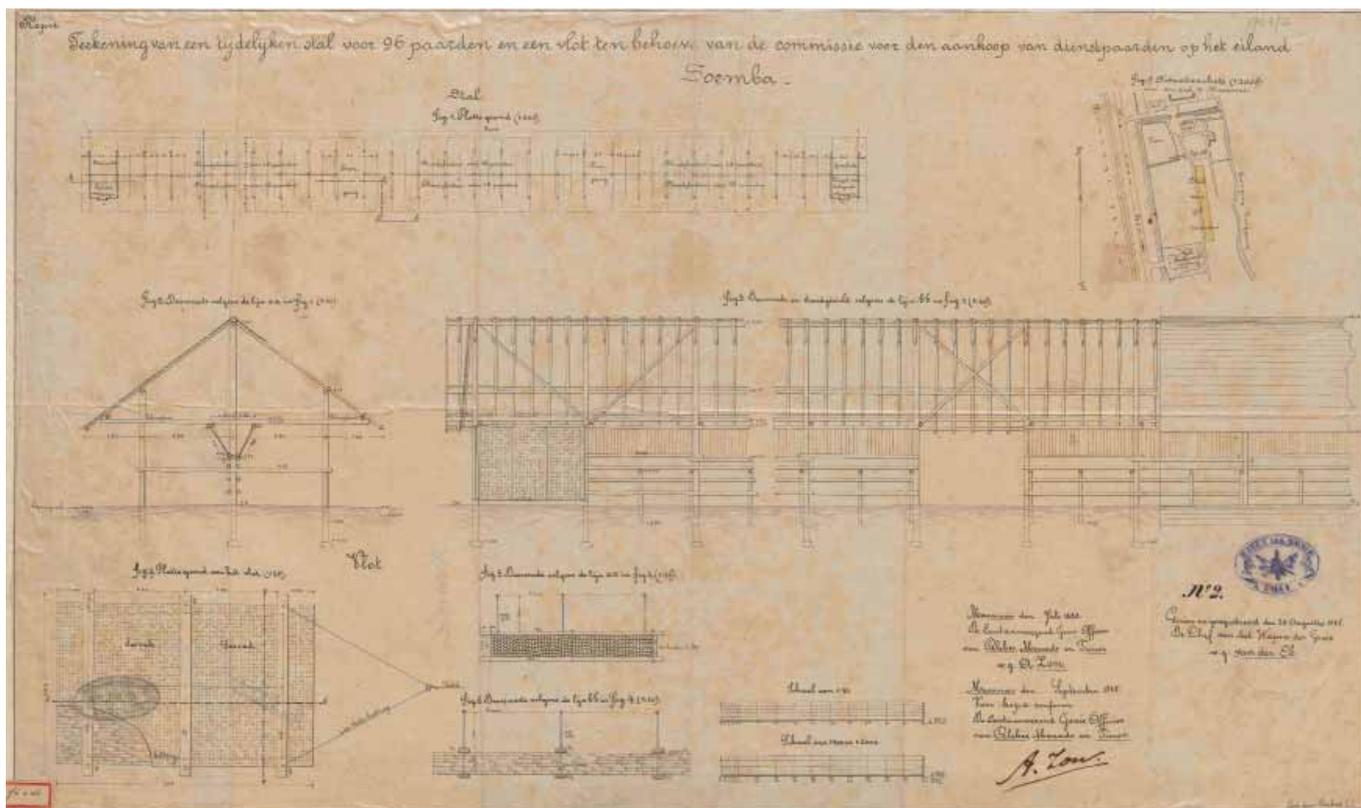
Kandang kuda adalah bangunan yang digunakan untuk menyimpan kuda dan sebagai tempat kuda beraktivitas seperti makan dan tidur. Kandang kuda biasanya berupa bangunan dengan banyak ruangan di dalamnya yang terpisah dengan sekat atau dinding untuk pemisah antar kuda. Desain bangunan bisa bervariasi tergantung iklim, budaya, kemudahan mendapatkan bahan bangunan, dan fungsi selain sebagai kandang. Beberapa kandang kuda ada yang difungsikan sebagai tempat untuk memamerkan kuda yang akan dijual atau dipacu di pacuan kuda. Selain itu, kandang kuda yang difungsikan sebagai hewan militer bisa terdapat fasilitas tambahan untuk memasang senjata.

Kandang merupakan syarat utama memelihara kuda. Secara umum kandang terbagi atas beberapa bagian: kandang inti, penambat, gudang pakan dan peralatan serta tanah lapang sebagai tempat berlatih menunggang dan tempat umbaran. Kandang inti merupakan tempat bagi kuda untuk tidur sehingga harus membuat kuda nyaman. Syarat utama kandang inti adalah lantai yang sesuai. Struktur lantai pada kandang inti dibuat sedemikian rupa sehingga mampu menyerap air dengan baik. Kandang inti tergantung dari besar kecilnya kuda, rata-rata kandang inti berukuran 3m x 4m.

Dibawah ini adalah salah satu bentuk bangunan kandang kuda pada masa kolonial yang didesain sedemikian rupa yang berdekatan dengan rumah pemiliknya.



▲ Denah pembangunan istal kuda yang tersambung dengan tempat tinggal Letnan di Muntok, 1838.
 Sumber: ANRI, Departement van Oorlog Afdeling 4 holdkantoor der Genie A No. HB 1365



▲ Denah pembangunan istal untuk 96 kuda dan sebuah rakit untuk urusan pembelian kuda oleh dinas di Pulau Sumba, 1888
Sumber: ANRI, Departement van Oorlog Afdeling 4 hofdkantoor der Genie A No. HB 1347No. 2

Tarif adalah pungutan yang dikenakan terhadap barang ketika masuk atau keluar batas negara. Tarif biasanya dihubungkan dengan proteksionisme, kebijakan ekonomi yang membatasi perdagangan antarnegara. Untuk alasan politik, tarif umumnya dikenakan pada barang impor, meskipun juga dikenakan pada barang yang diekspor. Tarif berarti juga suatu pembebanan terhadap barang yang melintasi daerah pabean (suatu daerah geografis dimana barang bebas bergerak tanpa dikenakan cukai/bea pabean). Tarif merupakan suatu rintangan yang membatasi kebebasan perdagangan internasional. Begitu pula dengan kuda, pada zaman kolonial Belanda diberlakukan tarif transportasi kuda.

T A B I E F

VOOR HET VERHUREN

VAN

PAARDEN EN RIJTUIGEN.



I. Binnen de limiten der Stad en Voorsteden.

- A. Voor Een Rijtuig met 2 Banken, bespannen met 4 Paarden, dan wel voor Vier Paarden.**
 Voor een geheel dag, gerekend van des ochtends 6 tot des avonds 6 uren. /
 Voor een halven dag, van des ochtends 6 tot des voormiddags 12 uren. /
- B. Voor Een Rijtuig met één Bank of twee zitplaatsen met 4 Paarden bespannen.**
 Een geheel dag. /
 Een halven dag. /
- C. Voor Een Rijtuig met één Bank of twee zitplaatsen met 2 Paarden bespannen of Twee Paarden alleen.**
 Voor eenen geheel dag. /
 Voor eenen halven dag. /
- AB. Bij het Huren van Een Rijtuig met Vier of Twee Paarden, voor eenen geheel dag, zal eenmaal van Paarden worden verspannen.**

II. Buiten de limiten der Stad en Voorsteden.

- A. Voor Een Rijtuig met 2 Banken of 4 zitplaatsen, bespannen met 4 Paarden, dan wel voor 4 Paarden alleen.**
 Voor elke paal gerekend van de Stad af. /

Iemand Paarden of Rijtuigen des nachts Hurende, waarvoor wordt verstaan, van middernacht tot des morgens 6 uur, om te gebruiken binnen de Stad en Voorsteden, zal daarvoor de voor eenen geheel dag vastgestelde prijs moeten betalen.

III. Binnen de limiten der Stad per uur.

- Voor Een Rijtuig met een Bank of twee zitplaatsen met Twee Paarden bespannen. /
 Voor Een Rijtuig met twee Banken of vier zitplaatsen met Vier Paarden bespannen. /

Gezien
 De Resident van Samarang,
[Handwritten signature]

SAMARANG, den 1^{sten} Julij 1854.
[Handwritten signature]

▲ Kuda dan penariknya merupakan alat transportasi barang yang sangat populer. Untuk menjaga persaingan yang tidak sehat, Pemerintah Kota Semarang menetapkan tarif sewa baik untuk rute dalam kota maupun luar kota, 1854.
 Sumber: ANRI, Residensi Semarang Nomor 3386.

Selain tarif, kuda pada masa Kolonial Belanda juga dikenai pajak. Pajak adalah iuran rakyat kepada negara berdasarkan undang-undang, sehingga dapat dipaksakan, dengan tidak mendapat balas jasa secara langsung. Pajak juga merupakan kewajiban finansial atau retribusi yang dikenakan terhadap wajib pajak (orang pribadi atau badan) oleh negara atau institusi yang fungsinya setara dengan negara yang digunakan untuk membiayai berbagai macam pengeluaran publik. Pajak dipungut berdasarkan norma-norma hukum untuk menutup biaya produksi barang dan jasa kolektif untuk mencapai kesejahteraan umum. Penolakan untuk membayar, penghindaran, atau perlawanan terhadap pajak pada umumnya termasuk pelanggaran hukum. Pajak terdiri dari pajak langsung atau pajak tidak langsung dan dapat dibayarkan dengan uang ataupun kerja yang nilainya setara. Pajak merupakan pungutan wajib yang dibayar rakyat untuk negara dan akan digunakan untuk kepentingan pemerintah dan masyarakat umum. Rakyat yang membayar pajak tidak akan merasakan manfaat dari pajak secara langsung, karena pajak digunakan untuk kepentingan umum, bukan untuk kepentingan pribadi. Kuda pun pada masa Kolonial Belanda tidak luput dari pajak.

Nomor	Nama	gatal				Berkas	Keterangan	Nomor	Nama	gatal				Berkas	Keterangan
		1	2	3	4					1	2	3	4		
	Transport	1						Transport	1						
77	Syri Anghies Sandboun							93	Secur Oepeng Sandboun						
78	Van George							94	Secur Spirit						
79	Van Longhuid Sandboun														
80	Van Jongling														
81	Van Solang Sandboun														
82	Van Spij														
83	Van Kuyk														
84	Van Heekeren														
85	Van Simons														
86	Van Heekeren														
87	Van Langhoo														
88	Van Ake														
89	Van Rombe														
90	Van Gentsch														
91	Van Gijzen														
92	Van Loh														
	Transport	1						Totaal	1						

Batavia 12 Januari 1852
 De Luitenant Afdeling
 H. P. de Koning
 De Luitenant Afdeling
 De Luitenant Afdeling

▲ Pajak kuda dan kereta kuda, 1855 di Batavia
 Sumber: ANRI, Tangerang Nomor 159-2

Residentie Batavia

Suppliment N^o 4

Afdeling Tangerang

Opzacc der Pasaden en Ryfhuizen belasting voor het jaar 1872.

N ^o	Naam	Woning	Soort	Wagen	Paarden	Wagen paarden	Paarden	Bedrag der belasting	Aanmerkingen
1	Karmin	Rawaheja	handkar	"	"	1	"	25	
2	Eudja	"	"	"	"	1	"	25	
3	Leu Pankoci	Apatkan	"	"	"	2	"	12	
4	Onj So	Tanunggie	"	"	"	1	"	6	
5	Onj Tolau	"	"	"	"	1	"	6	
			Totaal	"	"	2	4	74	

Gesceit
Dechefotus Rindrecht.
J. P. Altman

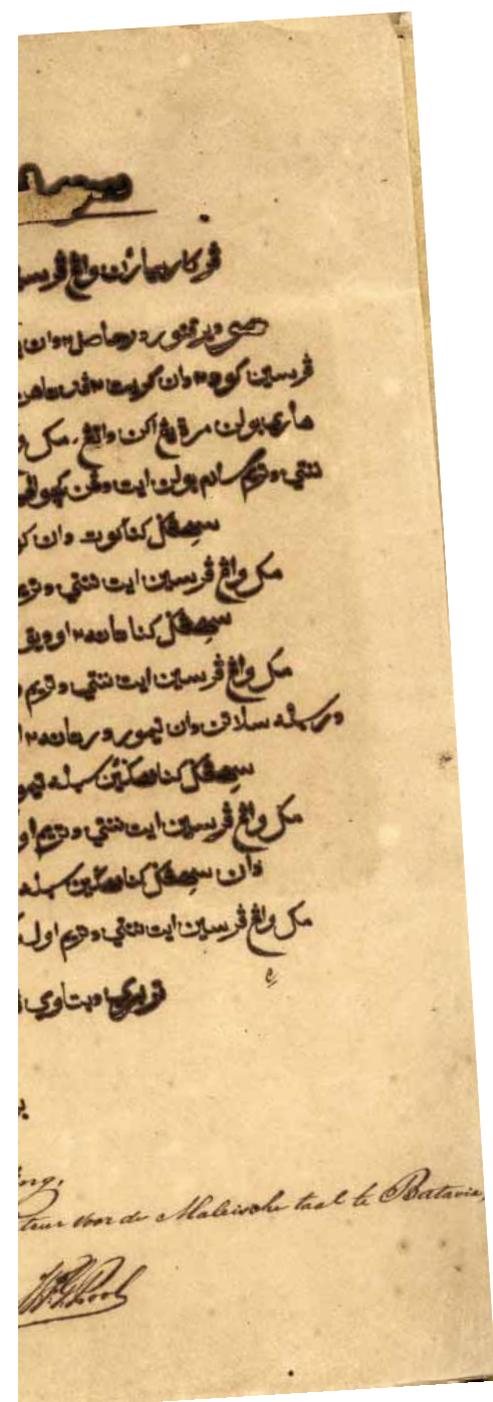
Tangerang den 1^o de maart 1872.
De hantierer heeft ontvange van de landmiddelen.

M. J. P. van der ...

▲ Data mengenai pajak kendaraan dan kuda pada tahun 1872 di Tangerang
Sumber: ANRI, Tangerang Nomor 50

Nomor	Nama	Tempat	Jenis	1871		1872		Nomor	Nama	Tempat	Jenis	1871		1872	
				1871	1872	1871	1872					1871	1872		
1	Si Kaban	Pekalongan	landan	1	29	1	29	1	Si Kaban	Pekalongan	landan	1	29	1	29
2	Kandela	"	"	1	25	1	25	2	Pakel	"	"	1	25	1	25
3	Wawal	"	"	1	25	1	25	3	Pakel	"	"	1	25	1	25
4	Ukharum	"	"	1	25	1	25	4	Pakel	"	"	1	25	1	25
5	Gan Wanak	"	"	1	25	1	25	5	Ukharabani	"	"	1	25	1	25
6	Si Kaban	"	"	2	30	2	30	6	Sidrus	"	"	1	25	1	25
7	Ganda	"	"	1	25	1	25	7	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
8	Darak	"	"	1	25	1	25	8	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
9	Pawan	"	"	1	25	1	25	9	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
10	Kagal	"	"	1	25	1	25	10	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
11	Si Kaban	Alipung	"	1	25	1	25	11	Gan Kagan	"	"	1	25	1	25
12	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	12	Kawangan	"	"	1	25	1	25
13	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	13	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
14	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	14	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
15	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	15	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
16	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	16	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
17	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	17	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
18	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	18	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
19	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	19	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
20	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	20	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
21	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	21	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
22	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	22	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
23	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	23	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
24	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	24	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
25	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	25	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
26	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	26	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
27	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	27	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
28	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	28	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
29	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	29	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
30	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	30	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
31	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	31	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
32	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	32	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
33	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	33	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
34	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	34	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
35	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	35	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
36	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	36	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
37	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	37	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
38	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	38	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
39	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	39	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
40	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	40	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
41	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	41	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
42	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	42	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
43	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	43	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
44	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	44	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
45	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	45	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
46	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	46	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
47	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	47	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
48	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	48	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
49	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	49	Si Kaban	"	"	1	25	1	25
50	Si Kaban	"	"	1	25	1	25	50	Si Kaban	"	"	1	25	1	25

▲ Data mengenai pajak kendaraan dan kuda pada tahun 1872 di Tangerang
 Sumber: ANRI, Tangerang Nomor 50



◀ Surat dari Asisten Residen Tangerang yang ditujukan kepada Demang Balaraja tanggal 1 Januari 1892 mengenai pembayaran pajak yang dikenakan pada gerobak sebesar 1,50 gulden. Sebagaimana dalam reklame yang ditulis dalam huruf Arab-Melayu dan bahasa Belanda tertera bahwa Direktur Pendapatan Negara dan Asset Pemerintah mengingatkan kepada para pemilik untuk pembayaran pajak agar kuda dan gerobak terdaftar pada pemerintah. Sumber: ANRI, Tangerang Nomor 165/5.

Kuda, pada masa Kolonial Belanda, memiliki tempat yang terhormat dalam struktur organisasi pemerintahan Kolonial Belanda dan juga pemerintah lokal. Kuda tidak hanya sarana transportasi, hewan peliharaan, ataupun sarana perang tetapi juga merupakan simbol kebanggaan pejabat di lingkungan pemerintah Kolonial Belanda dan juga pemerintah lokal. Kuda diibaratkan mobil dinas suatu jabatan di pemerintah Kolonial Belanda dan pemerintah lokal. Sebagaimana dijelaskan dalam arsip dibawah ini bahwa ketika seseorang meletakkan jabatannya maka diserahkan pula kudanya kemudian bagaimana pemerintah kolonial Belanda sangat cepat dalam pemberian fasilitas kepada kuda yang mereka miliki. Selain itu pula, penyediaan anggaran untuk fasilitas kuda telah dipersiapkan secara baik dan cukup besar. Artinya perhatian pemerintah pada saat itu terhadap kuda sebagai alat transportasi sangat besar

171/133.
Bebes 12 October 1861
Dengunthomat jang
berdapat inie soerat sija ka-
toornen pada Wangdjeng Soean
Resident, kaseda belakie besloe
dragem harga 100 roepia perak,
bebat gantinja kaseda part d'as-
sarie jang misjic koerang, so-
kalian orang jang punya itoe
kaseda djoega sajas katoornen;
Regent Brebes,
[Signature]
Kapada
yang terhormat Wangdjeng
Soean Resident
die Jagal,

▲ Penyerahan kuda bersama dengan pemiliknya oleh Resident dari *Regent* (Bupati) Brebes, 12 Oktober 1861.
Sumber: ANRI, Tegal Nomor 188 -5

Process Verbaal.

1867
 Hambu yang bertanda tangan di bawah ini, Raden Tjokrowisnoma,
 Asisten Wedana distrik Brebes,
 ini hari senin tanggal 30^o September 1867 sudah budgetan perken staat
 kuda partentia di post Simbangan dan Klampok dari hambu per-
 nya pendaftaran itu staat dikwa dikwa misli lekas di bikin betel, se-
 hal atep dan rangkanya sudah rusak serawa, trada bolle di pate lagi
 apa lagi paganya tabak di muka dan kanan kiri apaya rusak.
 Sanderiya itu kura staat trada lekas di bikin betel, kaku adu apaya
 manjadihen penyakit sama kudar, atau apaki rusak.
 Dan hal kaku dan bayanya bekakas yang bewat bikin betel
 itu dikwa staat, seperti yang terlis di bawah ini.

Tempatnya Staal	Bayanya dikwa	Katanyan rapanya bekakas.	Tamun harga perak.
Simbangan	300	Dambu tabe, bent bikin rangku diatas dan galang di muka di blakang dan kanan kiri, apa lagi b lobang tabak di muka, yang 1 ban bu harga 6 cent, djumlah harga	18
	30	Poul atep, bent pagon di atas dan galang di muka di blakang dan kanan kiri, yang 1 pi- oul atep harga 50 cent, djumlah harga	15
	60	Bilji rotan, bent tabe rangku dan tabak, yang 1 rotan harga 2 cent, djumlah harga	120
Klampok	550	Dambu tabe, bent bikin rangku diatas dan galang di muka di blakang dan kanan kiri, apa lagi b lobang tabak di muka b kanan kiri 2, yang 1 ban bu harga 6 cent, djumlah harga	21
	30	Poul atep, bent pagon diatas dan galang di muka di blakang dan kanan kiri, yang 1 pi- oul atep harga 50 cent, djumlah harga	15
	60	Bilji rotan, bent tabe rangku dan tabak, yang 1 rotan harga 2 cent, djumlah harga	120
Djumlah			7140

Brebes, 30^o September 1867.
 yang sudah budgetan commissie
 Asisten Wedana distrik Brebes.

Gaxim
 De Asistent Resident
 K. C. M. M.
Tjokrowisnoma

Perhatian pemerintah terhadap kuda sebagai alat transportasi cukup besar. Perhatian ini dapat dilihat pada laporan yang dibuat Asisten Wedana Brebes (Jawa Tengah), Raden Tjokro Wibisono, tentang pengajuan biaya keharusan perbaikan instal (kandang kuda) milik pemerintah yang telah rusak. Jika tidak diperbaiki membuat kuda sakit karena air hujan atau kepanasan, 30 September 1867.
 Sumber: ANRI, Tegal Nomor 125/1

Indisch-Soerabaja Resident
 No. 2084/19 (reparatie) 49 3295
 Byl. Twee Breda den 6 September 1867

Onder aanbidding van een Procees verbaal
 en begroeting heb ik de eer Wldg. magtiging
 te verzoeken om in heereendienst te doen repa-
 reren de partikuliere poststations
Losari
Tanjung en
Kluwoet
 en voor in te koop en materialen te mogen be-
 schikken over f60.50 uit de kas der partiku-
 liere paarden postery

De Assistent Resident
 herreinde
 Tegal den 9 Septer 1867
 Assistent Resident Breda

Het verstaet tot een eusepa-
 del 6 door No 1084/19, heb
 ik de een verzoef kunnemmen te
 doen toekomen de den van
 f60.50 voor reparatie kosten
 van de stallings der part.
 paarden postery te Losari,
 Tanjung en Kluwoet, be-
 studeert uit de fondsen der
 part. paarden postery, met
 verzoek om hiervoor kan-
 stante te verleenen.
 Althoudent,
 M

2054/19
 van
 den Resident
 van
 Tegal

Een omg. 10.11.1867
 Breda 19 Sept. 1867
 hem georg.

aankomst
 rekening 20
 de f60.50
 met
 met
 met

Surat dari asisten residen kepada Residen Tegal tanggal 6 September 1867 mengenai perizinan penggunaan anggaran untuk mencari tenaga dan pembelian bahan material seharga 60, 50 gulden untuk perbaikan post stasiun di Losari, Tanjung dan Kluwut yang diambil dari kas pemeliharaan kuda.
 Sumber: ANRI, Tegal Nomor 124

Surat
No. 25 31. 92
Kepada
Paksa Hindia Tuan
Asisten Resident
Tangerang
Dipangrang

Dengan hormat
Hamba Saorang Nam
nama Djani Raja Djaja
tinggal di desa Tikapada
Kecamatan Sigaraha, Moe.
hamban sudah ada kuda
1 gubak dan 2 kopda
sepat dipakai Semakan
tempatnja itoe gubak dan
kopda didalam tamba pempu
pekarangan sendiri.

Dari itoe
Hamba mengajep supaya
di pinda pempu
hamban yang tersebut diatas
Hamba yang amat esnda
Djani Raja Djaja

Tikapada dan 25 Januari 1892.

Surat permohonan kepada Asisten
Residen Tangerang dari warganya untuk
memelihara kuda di pekarangan sendiri, 31
Januari 1892
Sumber: ANRI, Tangerang Nomor 96/5

STAAT, aantoonende de plaats gehad hebbende mutatiën onder de Paarden aanwezig in het Westerkwartier der Ommelanden van Batavia, over de maand Januarij 1873.

Doorlopende Nummer	NAMEN DER LANDEY.	AANWEZIG DER VORIGE MAAND December 1872.		BIJGEGOMEN.			AFGEGAAN.					VOORHANDEN ONDER ultimo Januarij 1873.		AANMERKINGEN.			
		M.	W.	GEBOREN.	INGEVOED OF GEKOCHT.	TOTAAL.	GESLAGT.		GESTORVEN.		VERMIST OF GESTOLEN.	VERKOCHT EN UITGEVOERD.	TOTAAL.		M.	W.	
							M.	W.	M.	W.							M.
1	Tangerang (voorhand)	32	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32	11			
2	Bekisar Tangerang	29	3	-	18	18	-	-	-	-	-	2	2	47	1		
3	Kebipartier	16	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	9		
4	Tangerang Oost	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
5	Tangerang West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
6	Bahakan Noord	28	17	-	6	6	-	-	-	-	-	4	4	30	17		
7	Klappadoca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
8	Spandung	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1		
9	Spandung	15	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	15		
10	Spandung Karawadjie	144	145	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	143	145		
11	Karawadjie	8	12	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	8	12		
12	Karawadjie	11	2	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	10	2		
13	Sarawadjie	11	4	1	1	2	3	-	-	-	-	1	1	12	6		
14	Sarawadjie	20	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	20	2		
15	Kedawang Oost	37	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37	20		
16	Kedawang Oost	23	3	-	2	2	-	-	-	-	-	-	-	23	5		
17	Kedawang West	8	6	-	2	2	-	-	-	-	-	-	-	8	6		
18	Cepu Khan	72	70	-	-	1	1	-	-	-	-	2	2	70	70		
19	Cepu Khan	14	15	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	13	15		
20	Pekadangan	9	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	9		
21	Pekadangan	10	11	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	12		
22	Pantellan Oost	18	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	5		
23	Pantellan West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
24	de Qual	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
25	de Qual	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
26	de Qual	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Transporteren	506	360	1	2	27	8	28	7	-	-	11	3	11	4	523	363

▲ Daftar bukti mutasi kuda pada kuartal 4 didaerah sekitar Batavia pada bulan Januari 1873
 Sumber: ANRI, Tangerang Nomor 156-3

Umur kuda dapat mencapai 25 tahun. Kuda betina biasa dikawinkan pada umur dua tahun. Setelah melewati masa reproduksi, kuda akan mengandung selama enam bulan. Kuda piaraan ini banyak jenisnya, antara lain Kuda Arab, Kuda Sumbawa, Kuda Australia, Kuda Inggris, dan Kuda Mustang yang berasal dari Amerika Utara. Jenis-jenis kuda ini adalah jenis unggulan yang bernilai tinggi di pasaran. Ada berbagai jenis kuda di belahan dunia. Jenis-jenis kuda tersebut antara lain **Kuda *Thoroughbred***. Kuda *Thoroughbred* dikenal juga sebagai kuda balap karena memang digunakan dalam balapan kuda. Secara internasional kuda yang berasal dari Inggris ini dikenal dengan nama *thoroughbred horse*. Kuda ini merupakan persilangan antara tiga jenis kuda yaitu kuda betina Inggris, kuda jantan dari Turki serta kuda jantan dari Arab. Hasilnya terciptalah satu jenis kuda yang sangat tangguh dan berlari cepat. Saat kamu menonton balapan kuda skala internasional, kemungkinan besar kuda yang ditunggangi berjenis *thoroughbred*.

Selain Kuda *Thoroughbred*, dikenal juga Kuda *Friesian*. Kuda *Friesian* berasal dari Belanda. Ciri-ciri Kuda *Friesian* antara lain: memiliki postur tubuh yang besar, berwarna hitam, memiliki bulu yang lebat dan panjang di bagian kepala dan ekor. Kuda ini dikenal tangguh dan energik namun sekaligus jinak dan lembut.

Setelah Kuda *Friesian*, ada pula Kuda *Shire*. Kuda *Shire* atau *shire horse* memiliki bulu yang sangat lebat. Bulu lebat dan panjang tersebut tidak hanya terdapat pada kepala dan ekor, tapi juga bagian kaki. *Shire horse* adalah kuda cantik yang berasal dari Inggris. Selain terlihat anggun, kuda *shire* juga memiliki postur yang besar dan tinggi. Beratnya bisa sampai 1 ton dan tingginya ada yang mencapai 173 cm. Masyarakat Inggris hingga saat ini sering memanfaatkan kuda *shire* dalam proses angkut mengangkut benda-benda berat seperti batang kayu besar. Selain Kuda *Shire*, dikenal juga Kuda *Mustang*. Kuda *Mustang* adalah salah satu jenis kuda tangguh

dari Amerika. Karena kebanyakan kuda ini hidup bebas di alam, maka dikenal juga dengan mustang si kuda liar. Banyak sekali orang-orang kalangan atas yang menjadikan Kuda Mustang sebagai peliharaan.

Kemudian setelah kuda *Mustang*, dikenal pula Kuda *Fjord*. Kuda *Fjord* adalah kuda cantik yang berasal dari Norwegia. Tubuhnya memang berukuran sedang namun tenaganya cukup kuat. Kuda ini berwarna *dun* atau coklat keabu-abuan. Yang menarik dari Kuda *Fjord* adalah bulu khas di leher bagian atasnya. Ada pula yang disebut Kuda Falabella. Kuda Falabella atau *falabella horse* adalah kuda mungil dari Argentina. Postur tubuh kuda falabella sangat kecil dibandingkan kuda lainnya sehingga disebut juga jenis kuda terkecil di dunia. Selain kecil, tubuhnya juga pendek, hanya sekitar 80 cm.

Ada juga jenis Kuda *Rocky Mountain*. Kuda Rocky Mountain berasal dari Appalachian Mountains, Amerika. Jenis terakhir dari kuda adalah Kuda *Black Forest*. Walaupun namanya *black forest*, kuda ini juga memiliki warna lain. Nama lain dari Kuda *Black Forest* adalah *black forest cold blood* atau *schwarzwälder kaltblut*. Yang menarik adalah kuda ini memiliki bulu yang panjang dan unik di bagian leher dan ekor. Kuda *Black forest* berasal dari Jerman.

Selain jenis-jenis kuda di berbagai belahan dunia. Terdapat pula jenis-jenis kuda di Indonesia atau dulunya dikenal dengan Hindia Belanda. Jenis-jenis kuda di Indonesia antara lain Kuda *Sandel-hout* atau dikenal dengan Kuda Sumba dengan ciri-ciri tinggi antar 110 cm-130 cm, bentuk tubuh cukup serasi, tubuh bagian tengah agak pendek, dada cukup besar dan dalam, mata bersinar riang, telinga agak kecil, Pangkal leher pendek, kedudukan ekor tinggi, bentuk kuku kecil, tipe kuda penarik ringan, kulit tipis, warna bervariasi, langkah pendek.

Selain Kuda Sumba, terdapat pula Kuda Sumbawa yang termasuk jenis Kuda Sumba. Kuda Sumbawa ini memiliki ciri-ciri tinggi antara

1-1,25 meter, bentuk tubuh pendek, dada cukup lebar dan dalam, tubuh bagian tengah cukup panjang, kepala lebih besar dari kuda Sumba, bahu agak tegak, lengkung tulang rusuk cukup baik, bentuk kuku cukup baik sedikit lebih besar, sifat periang, tipe kuda pekerja, warna bervariasi, tahan bekerja.

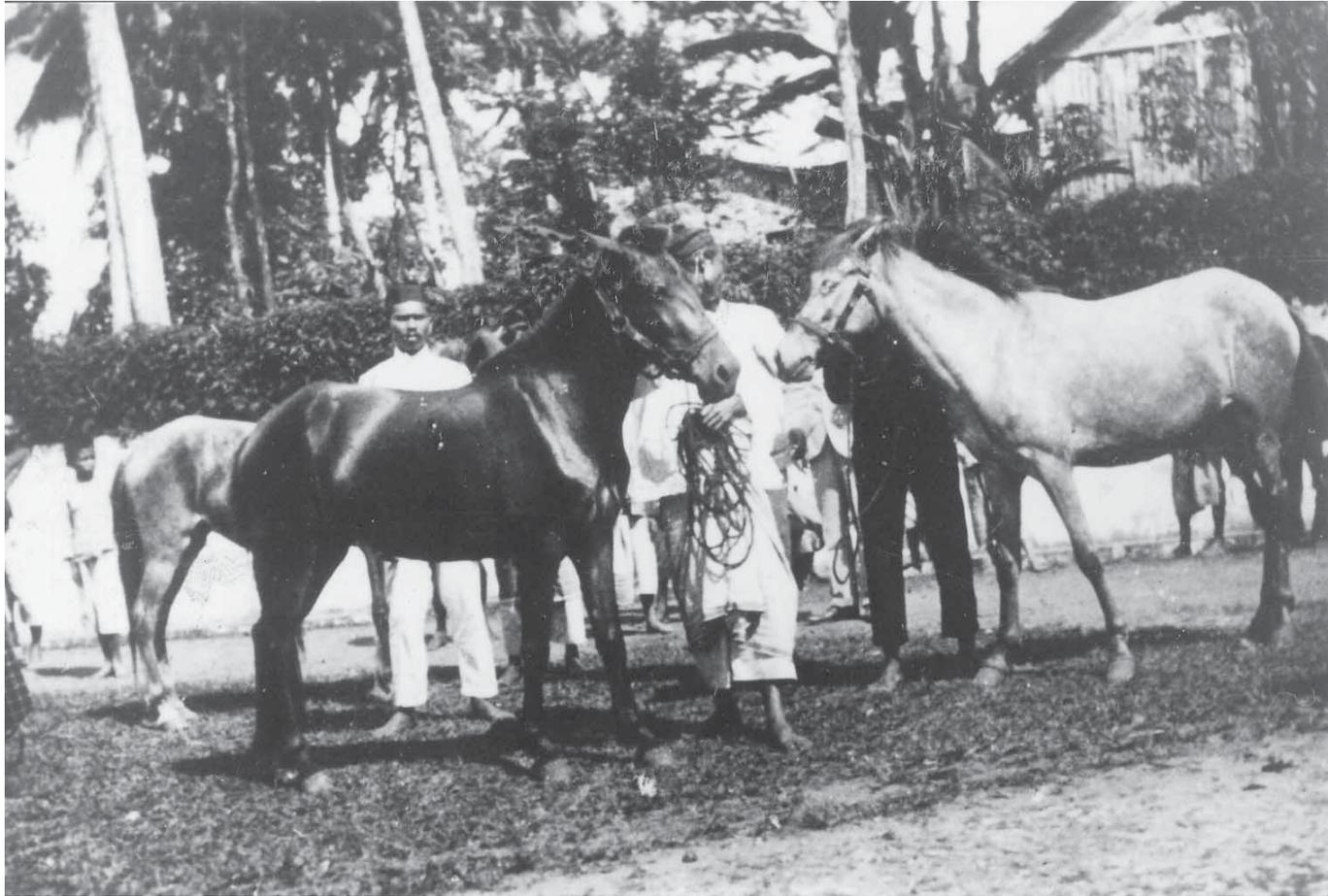
Setelah Kuda Sumba, terdapat jenis Kuda Flores. Jenis kuda ini terbagi 2 (dua) yaitu Kuda Flores Daerah Mangarai dan Kuda Flores Daerah Ngada. Kuda Flores Daerah Mangarai memiliki ciri-ciri dengan tinggi antara 1,11-1,39 meter, kepala besar dan lebar, kesan umum adalah kuat, sabar, tapi lebih kasar dari pada kuda Sumba, leher kencang dan cukup besar, punggung dan pinggang cukup lebar, dada cukup lebar dan dalam, kaki agak tegak dan pendek, sifat tenang, warna kebanyakan merah. Kuda Flores Daerah Ngada memiliki ciri-ciri lebih ringan dan halus, kepala lebih kecil, tulang-tulang lebih kecil, jalannya baik, dan anggota badan kecil.

Selain Kuda Flores, jenis kuda lainnya adalah Kuda Sabu. Kuda Sabu memiliki ciri-ciri tinggi rata-rata 1-1,35 meter, tubuh panjang sedang, bentuknya halus sekali, kepala agak kecil pendek, lubang hidung lebar, mata menonjol kedepan, telinga kecil, dan dahi lebat. Setelah Kuda Sabu, ada pula Kuda Timor. Kuda Timor memiliki ciri-ciri tinggi antara 1-1,35 meter, lubang hidung luas, rahang agak sempit, muka halus, telinga sedang dan gagah, mata jernih dan menonjol ke depan, rongga dada cukup dalam dan lebar, watak baik, tahan nafasnya baik, berdiri baik. Selain Kuda Timor, adapun jenis lainnya adalah jenis Kuda Lombok. Kuda Lombok mempunyai ciri-ciri antara lain tinggi antara 1-1,32 meter, kepala agak besar, panjang dibagian muka, dada kurang dalam dan sempit, kaki panjang, leher kurang baik, Punggung dan pinggang kuat, kuku agak terlampau besar, kualitas kuku kurang baik. Setelah Kuda Timor, ada pula Kuda Bali. Kuda Bali memiliki ciri-ciri kepala besar dan leher besar, bahu tegak, punggung terlampau panjang, dan urat-urat kurang baik. Terakhir adalah jenis kuda

Batak. Kuda Batak memiliki ciri-ciri yaitu tinggi antara 1,10-1,18 meter, tubuh cukup dalam dan lebar, dada lebar dan dalam, punggung pendek dan kencang, kuku biasanya kecil akan tetapi kualitasnya cukup baik, cara berdiri biasanya baik, dan warna bervariasi.



▲ Kuda Jenis Kuda Batak, [1930].
Sumber: ANRI, KIT Sumatera Utara No. 670-4



▲ Kuda jantan dan betina jenis Kuda Batak, Sumbar, [1930]
Sumber: ANRI, KIT Sumatera Barat Nomor 671-26

Alasan utama mengapa kuda menjadi pilihan utama orang zaman dahulu adalah karena kuda salah satu hewan dengan kekuatan yang besar dan mempunyai daya jelajah yang luas. Kuda bisa digunakan dalam berbagai medan sekaligus, medan pegunungan, pemukiman, pesisir hingga gurun pun, kuda mempunyai kecekatan yang tidak dimiliki oleh hewan lain. Oleh karena itu, tidak salah kuda menjadi kendaraan tradisional yang sangat digemari pada masanya.

KERBAU

Kerbau banyak manfaatnya selain untuk memenuhi kebutuhan nutrisi makanan di negara-negara Asia berupa daging, susu juga tenaganya digunakan manusia untuk transportasi. Klasifikasi kerbau masih belum pasti, tetapi biasa dikelompokkan menjadi tiga jenis:

1. Kerbau liar (*B. bubalis arnee*), moyang bagi kerbau sungai
2. Kerbau sungai (*B. bubalis bubalis*) yang berasal dari Asia Selatan.
3. Kerbau rawa (*B. bubalis carabauesis*) yang berasal dari Asia Tenggara.





◀ Kerbau selain digunakan sebagai alat pertanian juga digunakan sebagai salah satu alat transportasi di Makassar, Sulawesi Selatan [1930]
Sumber: ANRI, KIT Sulawesi No. 674/78

Berdasarkan habitatnya, jenis ternak kerbau dibagi menjadi dua jenis yakni kerbau rawa/lumpur (*swamp buffalo*) dan kerbau sungai (*river buffalo*). Menurut sejarah perkembangan domestikasi, ternak kerbau yang berkembang di seluruh dunia berasal dari daerah sekitar India. Pada dasarnya ternak kerbau digunakan sebagai ternak kerja, selanjutnya untuk penghasil daging dan juga penghasil susu. Di Indonesia kerbau telah berkembang sejak dahulu. Dimana telah tersebar di seluruh wilayah Indonesia. Kerbau memiliki beberapa peranan utama secara nasional yaitu sebagai penghasil daging yang mendukung program pemerintah dalam hal swasembada daging selain daging sapi, sebagai ternak kerja, penghasil susu dan pupuk. Ternak kerbau di Indonesia sebagian besar merupakan kerbau rawa (*swamp buffalo*) sebanyak 95% dengan keragaman warna, ukuran dan tingkah laku yang cukup besar. Sisanya sebanyak 5% termasuk kerbau sungai (*river buffalo*) yang banyak dipelihara di Sumatera Utara. Kerbau juga menjadi hewan yang digunakan sebagai alat transportasi tradisional terutama di daerah dengan curah hujan tinggi seperti di Pulau Sumatera dan Pulau Jawa.

Sekelompok Kerbau melintas di samping rel kereta api sebagai alat transportasi tradisional di Jawa Tengah [1930]
Sumber : *KIT Jawa Tengah No. 188/24*







▲ Rumah minang dengan gerobak pedati kebau [1930]
Sumber : ANRI, KIT Sumatera Barat No. 76/58



▲ Kerbau-kerbau menarik gerobak bermuatan tebu melintas di area perkebunan di Jawa Tengah
Sumber : KIT Jawa Tengah No. 582/61

SAPI

Sapi ini berasal dari family *bovidae* seperti halnya banteng, kerbau (*bubaus*), bison, kerbau Afrika (*syncherus*), dan anoa. Menurut ahli, domestikasi sapi sudah dilakukan sekitar 400 tahun sebelum masehi. Sapi diperkirakan berasal dari Asia Tengah yang kemudian menyebar ke Afrika, Eropa dan ke seluruh wilayah Asia. Menjelang akhir abad ke-19, Sapi Ongole dari India dimasukkan ke Pulau Sumba dan sejak saat itu pulau tersebut dijadikan sebagai tempat pengembangbiakan sapi ongole asli. Sapi adalah salah satu dari genus *bovidae*. Terdapat beberapa sapi jenis primitif yang sudah mengalami domestikasi yang kemudian sapi-sapi ini digolongkan menjadi 3 kelompok yaitu: *Bos indicus*, *Bos taurus*, dan *Bos sondaicus*.

Bos indicus atau zebu yang dalam bahasa Indonesia disebut sapi berpunuk, sapi tersebut berkembang biak di India dan menyebar ke berbagai negara, terlebih lagi pada daerah tropis seperti Amerika, Afrika, dan Asia Tenggara yang di dalamnya termasuk Indonesia. Di negara Indonesia terdapat beberapa jenis keturunan sapi zebu yaitu: Ongole, Peranakan Ongole, Brahman, Sahiwal, Sapi Kankrey/Guzerat, Sapi Boran, dan Sapi Afrikander. Jenis Sapi Ongole ini mempunyai ciri-ciri warna bulu putih dengan beberapa warna hitam pada bagian tubuh, terdapat punuk, kelambir, serta daya tahan adaptasi yang baik. Sapi ini telah disilangkan dengan Sapi Madura, keturunannya disebut sebagai peranakan sapi Ongole (PO) bentuk dan cirinya sama seperti Sapi Ongole namun kemampuan produksinya lebih rendah. Sapi Brahman dikembangkan di Amerika Serikat dengan mencampurkan 3 jenis sapi yaitu: Nellor, gir, dan guzerat. Sapi Brahman adalah jenis sapi ukuran medium, anaknya (pedet) juga berukuran medium dan berat sapih termasuk ukuran ringan. Sapi Brahman bertanduk sedangkan warnanya bervariasi dari mulai totol-totol hitam sampai abu muda. Pada bagian belakang punggung terdapat

punuk yang merupakan kelanjutan dari otot-otot pundak, dengan telinga panjang serta leher yang menggantung (pendulous) panjang lebar, dalam istilah Jawa disebut (telih). Sapi Brahman mempunyai beberapa sifat yaitu: tahan terhadap kondisi lingkungan yang jelek, tahan terhadap kondisi tatalaksana yang sangat minimal, toleransi terhadap panas, kepandaian dalam mengasuh anak. Sebab itulah sapi ini banyak dijadikan sebagai sapi persilangan. Berat badan jantan mencapai 600 kg sedangkan betina mencapai 500 kg. Sapi Sahiwal adalah sapi keturunan *Bos indicus* yang asalnya dari Pakistan dan India. Warna bulunya merah kecokelatan disertai bercak putih, badan tidak tinggi dan memiliki pertumbuhan otot yang baik. Berat sapi ini 550 kg dewasa jantan, dan pada si betina 400 kg. Sapi Sahiwal juga termasuk sapi perah dengan produksi susu 23.000 kg per tahun. Bahkan bisa sampai 45.000 kg katanya. Sapi Kankrey/Guzerat adalah sapi keturunan *Bos indicus*, dengan ciri tubuhnya besar, berwarna ke abu-abuan, mirip sapi sahiwal hanya saja bukan termasuk golongan sapi penghasil susu yang baik. Di Amerika, Sapi Kankrey disebut dengan Guzerat dan digunakan dalam pembentukan turunan Brahman. Sapi Krisna Valley adalah sapi keturunan *Bos indicus* yang berasal dari Pakistan dan India, ciri-cirinya mempunyai tanduk pendek, warnanya bervariasi antara putih dan abu-abu. Jenis sapi ini dikembangkan sebagai pekerja. Berat badan 550 kg pada jantan dewasa sedangkan 325 kg pada si betina. Sapi Boran ini mempunyai kampung asal yaitu Afrika tepatnya di selatan Somalia, Etiopia, dan Kenya. Secara kasap mata warna sapi ini putih keabuan, namun terkadang merah bercak putih. Berat sapi Boran ini 600 kg jantan dan betina 375 kg. Sapi ini merupakan jenis sapi potong dengan kualitas daging yang baik. Sapi Africander berasal dari sapi pribumi Hottentot di Semenanjung Harapan Afrika Selatan. Warna bulu merah disertai kulit yang halus dan terdapat punuk kecil yang bentuknya agak bulat, tekstur muka panjang, begitupun dengan telinga dan gelambir. Pada umumnya sapi ini dijadikan sebagai sapi pekerja dan pedaging.

Bos taurus merupakan jenis sapi yang menurunkan jenis-jenis sapi potong dan sapi perah di Eropa. Kemudian golongan sapi ini menyebar ke berbagai penjuru dunia seperti Selandia Baru, Amerika, dan Australia. Dan saat ini, sapi keturunan *Bos taurus* sudah banyak dikembangkan di Indonesia seperti: Limousin, Simmental, Aberdeen Angus, Hereford, Shorthorn, Brangus, dan Charolais. Bagi masyarakat umum mungkin sudah tidak asing lagi dengan sapi Limousin, karena sapi ini setiap tahun masuk televisi nasional. Sapi Limousin berasal dari Perancis dan termasuk tipe sapi potong dengan ciri khas warna bulu merah kecokelatan, sedangkan area sekeliling mata, kaki mulai dari lutut ke bawah warnanya agak terang, ukuran tubuh besar dan panjang, serta memiliki pertumbuhannya yang bagus. Sapi Simmental merupakan bangsa *Bos taurus* yang berasal dari daerah Simme di negara Switzerland, namun saat ini perkebangannya lebih cepat di benua Amerika dan Eropa. Sapi ini merupakan tipe sapi perah dan pedaging, warna bulu coklat kemerahan (merah bata) pada bagian muka dan lutut ke bawah serta ujung ekor berwarna putih. Berat badan sapi Simmental jantan dewasa bisa mencapai 1150 kg, sedangkan pada betina dewasa mencapai 800 kg. Bentuk tubuhnya kekar dan berotot, sapi Simmental sangat cocok ditanak di tempat yang mempunyai iklim sedang. Persentase karkas-Nya tinggi, rendah kandungan lemak, bisa berfungsi sebagai sapi perah ataupun pootong. Dilihat dari genetik, sapi Simmental adalah sapi potong yang berasal dari wilayah dengan iklim dingin, merupakan sapi tipe besar, mempunyai volume rumen yang besar, voluntary intake (kemampuan menambah konsumsi di luar kebutuhan yang sebenarnya) yang tinggi dan metabolic rate yang cepat, sehingga menuntut pemeliharaan yang lebih teratur. Sapi Aberdeen Angus berasal dari Scotlandia Utara. Sapi ini mempunyai ciri-ciri tubuh rata, berwarna hitam, tidak bertanduk, padat dengan urat yang baik. Berat badan betina dewasa mencapai 1600 pounds dan jantan 2000 pounds. Sapi Hereford didomestikasi di daerah lembah Hereford Wales, Inggris. Sapi ini masuk

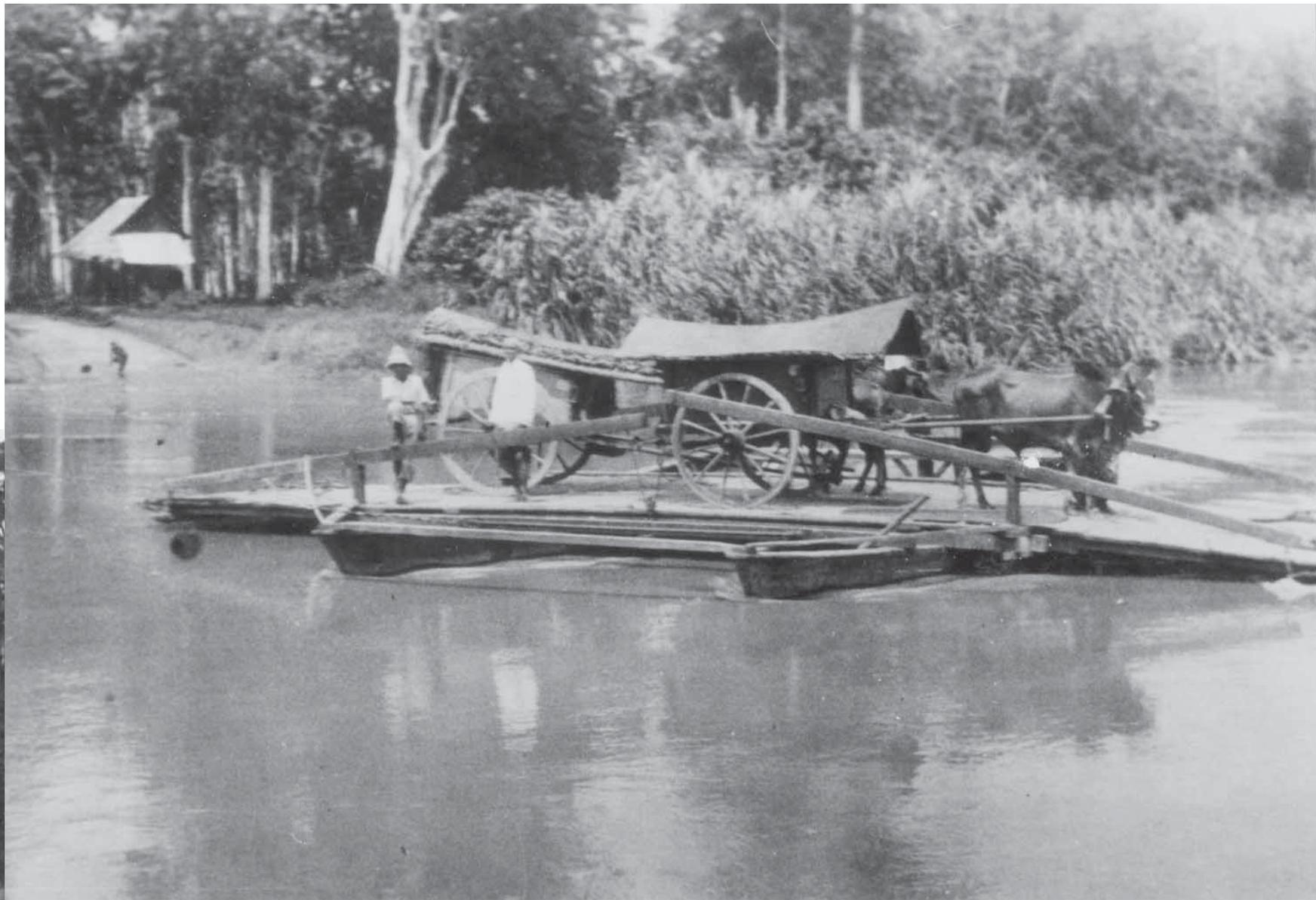
Amerika Serikat pada tahun 1817 dan berkembang cukup pesat. Sapi ini mempunyai ciri bulu merah terkecuali pada bagian muka, perut wah, dada, sedangkan ekor berwarna putih. Beberapa bertanduk dan beberapa lagi tidak. Berat badan betina yang berumur 2 tahun mencapai 725 kg dan si jantan 900 kg. Sapi Shorthorn adalah jenis sapi yang dikembangkan di negara Inggris bagian utara. Berat badan jantan dewasa mencapai 1100 kg lebih dan 850 kg untuk si betina. Ciri-ciri Sapi Shorthorn adalah warnanya bervariasi dari cokelat tua, merah, putih. produksi susu bagus, begitupun dengan kualitas dagingnya. Pada dasarnya sapi ini merupakan sapi perah. Pertama kali di ekspor pada tahun 1780 dari Inggris ke Amerika. Selain Sapi Shorthorn, sapi ini juga biasa disebut sebagai jenis Sapi Durham. Sapi Brangus adalah sapi hasil dari persilangan antara Brahman dan Aberdeen Angus yang merupakan tipe sapi potong. Ciri khas dari sapi ini terlihat pada bulunya yang berwarna merah atau hitam, mempunyai tanduk, bergelambir, dan telinga kecil, juga memiliki punuk kecil. Beratnya 900 kg untuk betina dan pada si jantan 1.100 kg. Sapi jenis *Bos Taurus* yang terakhir adalah Sapi Charolais. Sapi ini berhasil disomestikasi dan berkembang di Perancis dan mengalami perkembangan yang pesat di Amerika Serikat. Cirinya bulu warna kuning muda atau putih mulus. Sapi ini memiliki badan besar, kuat, dan pertumbuhannya cepat. Berat mencapai 900 kg (betina) sedangkan pada sapi (jantan) 1050 kg.

Sapi dari jenis *Bos sondaicus* merupakan asli sapi jenis-jenis Indonesia. Sapi yang saat ini ada di Indonesia merupakan keturunan dari banteng yang lebih dikenal dengan sapi Jawa, Bali, Madura, Sumatera, dan sapi lokal lainnya. Sapi Bali merupakan sapi asli Indonesia yang termasuk hasil domestikasi dari banteng (*Bos bibos*). Sapi Bali mempunyai sistem reproduksi yang tinggi dan bisa digunakan sebagai hewan ternak kerja di sawah, kebun, ladang, atau tegalan. Proses adaptasi yang tinggi terhadap lingkungan nan persentase dalam kelahiran mencapai 80% serta sapi indukan (betina) yang mampu melahirkan anak setahun sekali. Ditambah

lagi dengan kualitas daging yang sangat baik dengan persentase karkas yaitu: Daging dan tulang dalam, tanpa kaki, kepala, dan jeroan mampu mencapai 60%. Selain daripada itu sapi ini juga memiliki kekurangan yaitu: Proses pertumbuhan yang lambat, peka terhadap penyakit jembrana, ingusan (malignant catarrhal fever) dan Bali siekte. Sapi Madura juga merupakan salah satu sapi Indonesia, sapi ini banyak dijumpai di Pulau Madura dengan ciri khasnya yaitu punuk yang berwarna kuning sampai merah bata, terkadang terdapat beberapa warna putih pada bagian ekor, kaki bawah, dan pada moncongnya. Jenis sapi ini memiliki daya penambahan berat badan yang rendah dalam artian (cukup lama masa penggemukannya). Kelebihan sapi Madura ini ialah tahan terhadap kondisi pakan yang kurang berkualitas.

▼ Sekelompok cikal dan sapi melintasi Sungai di Jawa Timur [1930]
Sumber : ANRI, KIT Jawa Timur No. 198/88





▲ Sapi dengan gerobaknya melintasi sungai dengan menggunakan rakit di Deli [1930]
Sumber : KIT Sumatera Utara No. 705/52



▲ Sapi menarik gerobak dengan roda yang terbuat dari kayu gelondongan di Malang [1930]
Sumber : KIT Jawa Timur No. 696/10



Sapi menarik gerobak di
Surabaya, Jawa Timur [1930]
*Sumber : ANRI, KIT Jawa
Timur No. 697/40*



▲ Sapi dengan gerobaknya di daerah Kediri, Jawa Timur, [1930].
Sumber: ANRI, KIT Jawa Timur 696/78.



▲ Sapi alat transportasi tradisional melintas di daerah Merauke dengan roda gerobak yang terbuat dari kayu gelondongan, [1945]
Sumber: ANRI, NIGIS New Guinea No. 835



▲ Sapi di daerah Sumba, Nusa Tenggara Timur, 20 Oktober 1954
Sumber: ANRI, Kempen 541020 NN 4-2

Dalam perkembangannya, moda transportasi tradisional di Indonesia yang awalnya menggunakan tenaga hewan secara tunggal berkembang dengan menggunakan sarana gerobak yang kemudian ditarik dengan hewan-hewan tersebut. Sehingga muncullah ada delman, sado, andong, dokar, bendi serta cekar yang disesuaikan dengan fungsinya saat itu. Adapun hewan kuda dan sapi sangat dominan digunakan oleh masyarakat di Indonesia tempo dulu dibanding hewan lain (kerbau, gajah) sebagai tenaga yang digunakan menarik gerobak ataupun pedati untuk mengangkut barang ataupun penumpang.

DELMAN

Kuda merupakan salah satu ternak yang sejak lama sudah memiliki hubungan dengan manusia, sedangkan peran kuda dalam kehidupan manusia yaitu berfungsi sebagai alat transportasi, olahraga, dan sarana rekreasi. Kereta kuda merupakan salah satu alat transportasi yang populer bahkan sejak masa Hindu-Budha. Kereta kuda merupakan kendaraan beroda yang terdiri atas 1 (satu) kotak besar, setengah bundar maupun jenis lain yang ditarik oleh kuda, ditopang oleh pegas di dalamnya terdapat 2 (dua) bangku yang dapat menampung 2 (dua) orang atau lebih. Kereta kuda ada yang beroda 2 (dua) dan ada juga yang beroda 4 (empat).

Berbeda dengan kendaraan lain seperti mobil, kereta kuda sejak awal hingga sekarang memiliki bentuk yang sama, meski ada pula yang menggunakan roda yang menggunakan roda atau ban mobil. Sebagian kusir mengatakan bahwa penggunaan ban mobil lebih bagus untuk jalan yang rata dan berkondisi baik atau penggunaan pada jalan raya. Namun untuk jalan yang kondisinya kurang baik, lebih baik menggunakan roda kereta kuda yang konstruksinya memiliki jari-jari yang lebih besar.

Kereta kuda yang dikenal di Indonesia salah satunya disebut delman. Delman adalah kendaraan transportasi tradisional darat beroda dua, tiga atau empat yang tidak menggunakan tenaga mesin tetapi menggunakan tenaga kuda. Nama kendaraan ini berasal dari nama penemunya, yaitu Charles Theodore Deeleman, seorang litografer dan insinyur pada masa Hindia Belanda. Orang Belanda sendiri menyebut kendaraan ini dengan nama *dos-à-dos* (punggung pada punggung, arti harfiah bahasa Perancis), yaitu sejenis kereta yang posisi duduk penumpangnya saling memunggungi. Istilah *dos-à-dos* ini kemudian oleh penduduk pribumi *Batavia* disingkat menjadi *sado*.

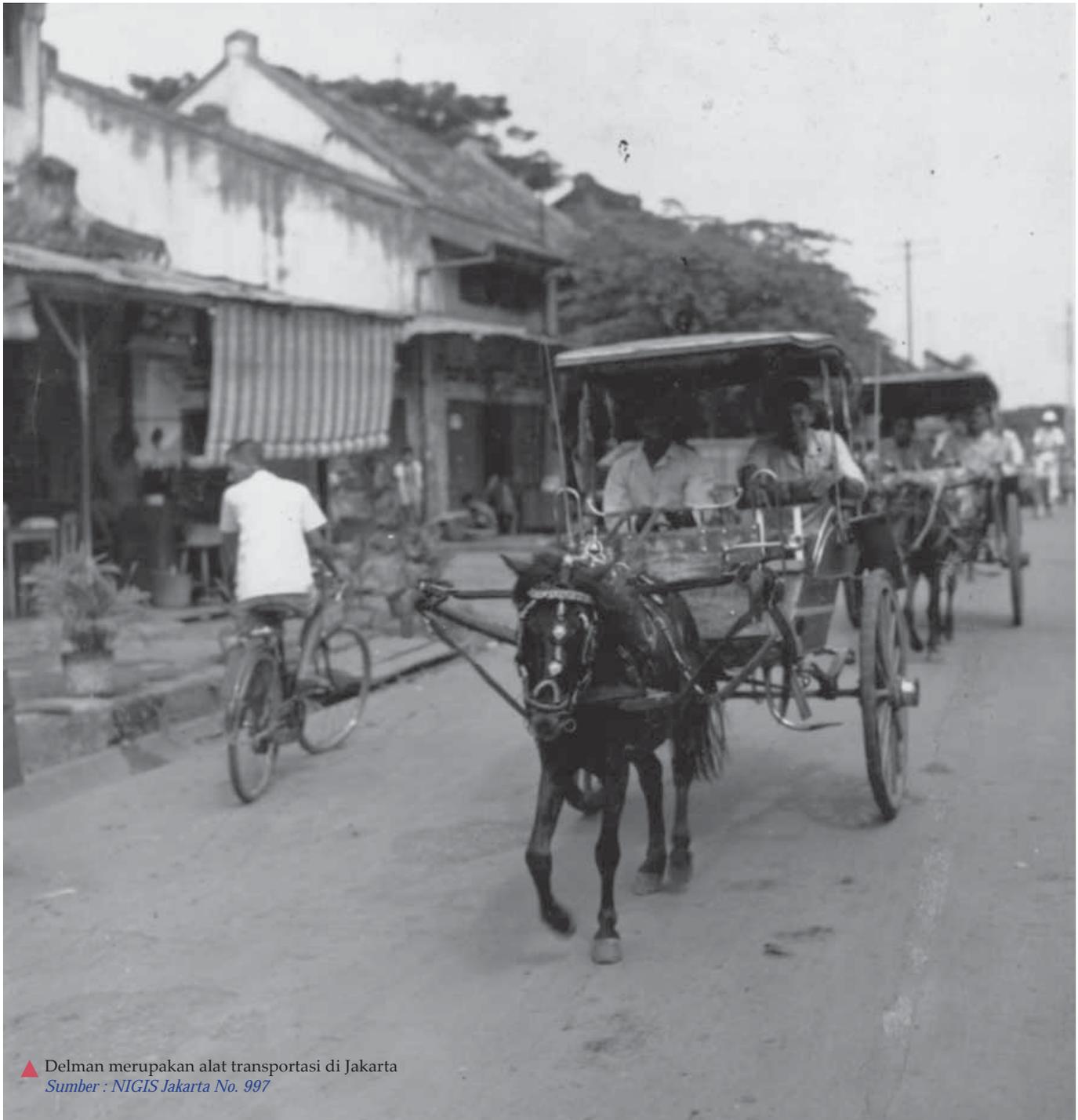
Pada masa Pemerintah Hindia Belanda di *Batavia*, delman digunakan sebagai angkutan antar daerah. Tercatat pada tahun 1885, Forbes pernah

menyewa delman untuk perjalanan dari Bogor menuju Bandung dengan biaya €16 yang ditempuh selama tiga belas jam perjalanan. Sebagian besar delman di *Batavia* merupakan kendaraan sewaan. Di samping itu terdapat pula delman pribadi yang bentuknya lebih mewah dari delman sewaan. Delman di *Batavia* terdiri dari gerobak yang beroda dua di samping kiri dan kanan serta seekor kuda yang diberi *ladam*² (seperti sepatu untuk kuda) ketika jalan. Kuda dikendalikan seorang kusir yang berada di gerobak tempat penumpang duduk. Delman dibuat oleh pabrik-pabrik khusus, salah satu di antaranya terletak di *Molenvliet* atau sekarang dikenal dengan Jalan Gajah Mada. Pabrik karoseri yang disebut *wagenmakerij* itu juga melayani pembuatan serta pemasangan tapal kuda selain berfungsi sebagai bengkel delman. Roda delman pada mulanya memakai ban besi. Setelah jalan-jalan raya di *Batavia* diaspal, kemudian ban besi diganti dengan karet padat.

Tukang atau sopir delman disebut kusir, merupakan orang yang berprofesi menjalankan delman. Sejak dahulu, delman digunakan sebagai transportasi tradisional yang banyak dipakai oleh masyarakat *Batavia*. Tukang delman dalam kesehariannya memiliki busana khusus. Umumnya memakai baju yang mempunyai kantong di sisi kiri dan kanan sebagai tempat menaruh uang, bercelana lebar batik atau kolor tiga perempat serta beralas kaki terompah³ dan memakai peci hitam serta kain diselempangkan di bahu terkadang diikat di pinggang. Para tukang delman dengan busana seperti itu dapat dijumpai di Kampung Tanah Abang dan sekitarnya meliputi Jati Petamburan, Pal Merah, Rawa Belong, dan Joglo.

² *Ladam* adalah besi pelapis tapak kuda

³ Terompah adalah sandal kaki yang dibuat dari kulit, karet, atau kayu yang dilengkapi dengan tali kulit sebagai penguat.



▲ Delman merupakan alat transportasi di Jakarta
Sumber : NIGIS Jakarta No. 997



▲ Delman dan kusirnya sedang menunggu penumpang, Jawa Timur, [1930]
Sumber: ANRI, KIT Jawa Timur No. 696/88



Delman kini digunakan lebih pada angkutan lingkungan yang berjarak tempuh pendek atau di pedesaan yang bersifatnya regional antar kampung. Terlebih saat ini tergusur oleh kehadiran ojek sepeda motor, taksi ataupun angkutan umum bermotor lainnya seperti bajaj atau bemo. Namun demikian, dibeberapa kawasan terutama kawasan wisata, Delman diizinkan beroperasi, dengan mengikuti aturan kebersihan perkotaan seperti penampung untuk kotoran kuda. Untuk itu, Delman diberi nomor seperti halnya pada penomoran kendaraan bermotor yang dikeluarkan oleh pemerintah daerah setempat.

Terdapat bagian-bagian penting dalam delman, antara lain: kereta yang merupakan tempat untuk penumpang yang bentuknya bermacam-macam sesuai fungsi dan tujuannya, dari mulai perlindungan dan alat perang sampai asesoris dan terdapat tempat duduk tali kendali kuda dan pada umumnya terdapat atap peneduh dari hujan atau sinar matahari. Selain kereta, terdapat bagian delman yang disebut roda. Roda bentuknya bulat dengan jari-jarinya yang terbuat dari kayu dengan dipadukan dengan besi tetapi sekarang ini berupa ban mobil atau ban sepeda motor. Untuk as, zaman dulu langsung besi dengan as dengan minyak pelumas yang disebut bom. Tak lupa tali kendali (sais) berupa tali yang menghubungkan antara kusir dan kuda (kepala di bagian mulut) yang berfungsi untuk memberi arahan keinginan kusir kepada kuda. Bel delman biasanya terbuat dari logam kuningan dengan cara membunyikannya diinjak pakai kaki dengan bunyi yang khas. Salah satu merek bel delman adalah Velvetone buatan Amerika Serikat. Lampu delman ini biasanya terbuat dari kuningan, dengan tabung bagian bawah dan payung bagian atasnya terbuat dari besi dengan ukuran sekitar 35 cm dengan kaca berbentuk kotak dan bulat kecil, sebagai penerang berupa lampu minyak. Cambuk atau cemeti yang terbuat dari bahan rami dengan gagang dari kayu atau rotan. Roda delman pada mulanya memakai 'ban' besi. Setelah jalan-jalan raya diaspal, besi diganti dengan karet padat.

ANDONG

Selain delman, dikenal juga kereta kuda yang disebut andong. Andong merupakan salah satu angkutan transportasi di Yogyakarta. Andong merupakan kendaraan transportasi yang memanfaatkan tenaga binatang berupa kuda. Andong pada dasarnya mirip dengan kereta-kereta yang dipakai para bangsawan pada masa lalu ataupun keluarga kerajaan. Di Yogyakarta dahulu merupakan satu kebanggaan tersendiri jika mempunyai kendaraan ini, karena ini sebagai penanda status sosialnya yakni sebagai bangsawan atau priyayi atau kerabat keraton. Hal ini terjadi pada masa pemerintahan Sultan Hamengku Buwono VII pada tahun 1877-1920. Pada saat itu rakyat kecil tidak diperkenankan untuk menggunakan kendaraan tersebut. Namun pada masa Sultan Hamengku Buwono VIII (1921-1939) barulah kendaraan ini boleh digunakan oleh masyarakat umum meskipun masih di terbatas bagi masyarakat berada yakni kalangan pengusaha dan pedagang saja.

Andong saat ini dapat dinikmati tanpa harus memandang status sosialnya, dan dapat ditemui di beberapa tempat mangkalnya, yang terbanyak adalah di sepanjang Malioboro ataupun sekitar **Pasar Beringharjo** dan juga Alun alun utara Yogyakarta. Di empat kabupaten di Daerah Istimewa Yogyakarta ini pun dapat anda jumpai namun tidak terlalu banyak. Dari jenisnya andong inipun saat ini dibedakan menjadi 2 (dua) jenis yakni andong wisata dan andong non wisata. Bentuk dan ukuran serta fungsi sebenarnya sama saja hanya saja untuk andong wisata lebih bersih dan kusirnya menggunakan pakaian Jawa yang berupa surjan⁴ lurik, blangkon⁵, dan celana panjang hitam. Jumlah andong wisata ini tidak terlalu banyak hanya sekitar 100 unit dan hanya di kota Yogyakarta

⁴ Surjan adalah baju khas Suku Jawa

⁵ Blangkon adalah sejenis topi adat Suku Jawa

saja. Keberadaan andong tersebut sangat cocok untuk mendukung ke-khas-an kota Yogyakarta sebagai daerah tujuan wisata, karena menikmati kendaraan ini tidak dapat anda jumpai di daerah lain.

Sejarah Andong dimulai dari berdirinya Keraton Yogyakarta Hadiningrat, yaitu para Raja-raja Mataram atau Yogyakarta. Andong merupakan kereta kuda beroda empat yang hanya boleh digunakan oleh para bangsawan, terutama raja dan para kerabatnya. Di awal abad 19 hingga awal abad 20, andong ini menjadi salah satu penanda status sosial para priyayi keraton. Bentuknya yang sangat unik dan mempunyai nilai arsitektur yang tinggi serta terlihat wibawa, maka rakyat Mataram atau Yogyakarta pada zaman dulu menciptakan Andong sebagai alat transportasinya. Kalau untuk kalangan raja-raja di Yogyakarta atau Jogjakarta disebut dengan kereta kencana, sedangkan untuk rakyat dengan sebutan Andong.

Andong merupakan salah satu alat transportasi tradisional di Yogyakarta dan daerah-daerah di sekitarnya, seperti Solo, Klaten, Karanganyar, Boyolali, Sragen, dan Sukoharjo. Keberadaan Andong sebagai salah satu warisan budaya Jawa memberikan ciri khas kebudayaan tersendiri yang hingga kini masih terus dilestarikan. Biasanya, keberadaan Andong difungsikan sebagai alat transportasi pengangkut barang-barang dagangan ibu-ibu dari pedesaan menuju pasar-pasar tujuan. Selain berfungsi sebagai media pengangkut barang dagangan pasar, Andong juga tidak jarang berfungsi sesuai dengan aslinya sebagai alat transportasi umum.



▲ Andong dengan kusirnya sebagai kendaraan dinas,
Kabupaten Gunung Kidul, 14 Juli 1952.
Sumber : ANRI, Kempen Jawa Tengah No. 2

DOKAR

Selain delman dan andong, dikenal pula dokar. Dokar merupakan alat transportasi tradisional dan menjadi salah satu warisan budaya Jawa dengan ciri khasnya sendiri. Adapun dokar dapat ditemukan di beberapa tempat-tempat wisata, seperti Parangtritis, Alun-alun Kidul Yogyakarta Indonesia dan Malioboro. Dokar berbeda dengan andong. Dokar hanya mempunyai dua roda dan ditarik oleh satu kuda, sedangkan andong mempunyai roda empat yang bisa ditarik satu atau dua kuda. Sebagian kalangan menyakini nama *dokar* berasal dari Bahasa Inggris *dog car*. Keberadaan dokar sebagai salah satu warisan budaya Jawa memberikan ciri khas tersendiri di tempat-tempat wisata, seperti Parangtritis, Alun-alun Kidul Yogyakarta Indonesia. Dogcart (atau *dog-cart*) adalah sebuah kendaraan berkuda ringan yang awalnya didesain untuk kegiatan berburu, dengan sebuah kotak di belakang kursi pengemudi untuk membawa seekor anjing pemburu atau lebih. Kotak tersebut dapat diubah menjadi bangku kedua. Seorang pemuda atau anak kecil yang disebut tiger berdiri di balkon bagian belakang kereta untuk membantu atau melayani pengendara. Dog-cart sering disebut oleh Sir Arthur Conan Doyle dalam tulisannya mengenai detektif fiksional Sherlock Holmes, dan berbagai penulis Victorian karena kendaraan tersebut merupakan kendaraan umum pada era tersebut.



▲ Tempat pemberhentian dan pangkalan dokar di Salatiga,
14 Agustus 1954.
Sumber: ANRI, Kempen Jawa Tengah No. 540814 GR 1-4



▲ Dokar digunakan sebagai moda transportasi tradisional di Bali, Juli 1952.
Sumber : ANRI, Kempen Bali No.17

BENDI

Selain delman dan andong, terdapat pula bendi. Sarana transportasi ini merupakan kendaraan umum tradisional yang banyak dipuji dalam kebudayaan Sumatera Barat. Bendi ini berasal dari Kota Solok. Namun, saat ini bendi sudah jarang terlihat. Kini alat transportasi ini hanya ada pada hari-hari pasar yang ramai, yaitu Selasa dan Jumat. Bendi diproduksi dengan desain indah, penuh umbul-umbul dan dihiasi ornamen perak dan kuningan. Salah satu produsen bendi yang terkenal yaitu *Fima Halleman* yang terletak di jalan Braga, Bandung.

▼ Penjual Sate dan para pengemudi bendi (delman) disekitar Pasar Bukit Tinggi, 21 April 1953
Sumber: ANRI, Kempen No. 530421 CC 2-6



Para juragan, dan para pemilik pabrik gula biasanya berkeliling kota menggunakan delman dan sado. Bendi dan sado pada saat itu bisa diibaratkan sebagai transportasi umum seperti taksi kalau diibaratkan pada zaman sekarang, mampu melayani rute-rute jauh.

Sejarah kuda bendi dari Sumatera Barat tak bisa lepas dari aspek transportasi tradisional. Kuda bendi ini masih digunakan di daerah Sumatera Barat. Kuda bendi merupakan kendaraan yang banyak dipuji dan disebut dalam kebudayaan Sumatera Barat. Sejarah kuda bendi dari Sumatera Barat, terutama Solok, berakar jauh sejak jaman Belanda dimana bendi merupakan alat transportasi yang sangat diperlukan masyarakat. Kuda bendi juga sering dijadikan alat transportasi bagi orang-orang Belanda, dan merupakan salah satu bagian tak terpisahkan dari kota maupun desa.

Sejarah kuda bendi dari Sumatera Barat juga begitu kental dalam kehidupan masyarakat sehingga sering muncul dalam berbagai cerita dan lagu khas. Dalam lagu berjudul Babendi-bendi ke Sungai Tanang, misalnya, bendi disebut sebagai kendaraan yang ditumpangi sepasang suami istri yang sedang berbulan madu. Di sini disebutkan tentang rasa senang saat naik bendi berdua, dan menggambarkan kuda bendi sangat dekat dengan kehidupan masyarakat. Walaupun kuda bendi tak lagi begitu populer saat masyarakat mulai banyak yang memiliki mobil atau mengenal angkutan bermotor, kuda bendi masih sempat mengalami masa jaya sebagai kendaraan wisata. Misalnya, di Kota Solok yang diusahakan sebagai kota wisata, kuda bendi merupakan kendaraan wisata yang populer. Pada tahun 80-an dan 90-an, misalnya, hampir seluruh sudut kota Solok dipenuhi bendi untuk menyambut wisatawan.

Pada masa ini, bendi sering dijadikan kendaraan wisata ketika orang berkunjung ke Pulau Belibis atau melihat-lihat obyek wisata yang ikonik.

Selain itu, setiap kali ada perayaan atau hari besar, biasanya bendi menjadi kendaraan hias dalam pawai. Bendi pun menjadi ikon wisata Kota Solok. Walaupun sejarah kuda bendi dari Sumatra Barat sudah cukup dalam, saat ini kuda bendi sudah mulai tergerus jaman layaknya berbagai angkutan tradisional lainnya. Kuda bendi kini bahkan sudah jarang terlihat bahkan untuk kendaraan wisata, termasuk di Solok. Jika dulu kuda bendi bisa terlihat hampir setiap hari di Solok, sekarang mereka biasanya hanya muncul secara terbatas pada hari-hari pasar yang ramai, yaitu Selasa dan Jumat. Bendi di Solok pun kini memiliki trayek sendiri yang terbatas dan hanya untuk mengangkut orang dari pasar ke rumah.

Bendi menjadi alat transportasi sejak awal pembentukan kota Bukittinggi. Bendi membawa barang dagangan pada hari pasar yaitu hari Rabu dan Sabtu. Tidak semua keluarga di Bukittinggi, mempunyai bendi sebagai alat transportasi pribadi, hanya keluarga tertentu dan kaya. Sejak dulu, bendi menjadi alat transportasi di Bukittinggi, mengantar penumpang sampai ke tempat tujuan. Tempat duduk penumpang dan kusir (pengendara bendi) terbuat dari kayu, sempit, untuk 4 (empat) orang dewasa. Penumpang bisa duduk di sebelah kusir, satu orang. Roda bendi dari kayu yang dilapisi karet, untuk menaiki bendi ada satu tatakan kaki dari besi. Penumpang menginjak besi pipih itu, untuk naik ke dalam bendi.

Bendi terdapat di depan jam gadang, dan di depan Pasar Banto, Pasar Bawah. Bendi tidak akan berkeliling kota mencari penumpang. Setelah mengantar penumpang ke tempat tujuan, bendi akan kembali ke tempatnya, di depan jam gadang atau di depan pasar banto. Bendi pernah menjadi transportasi primadona di Minangkabau. Pada masa Kolonial Belanda, bendi sering digunakan oleh saudagar kaya, para penghulu, ataupun petinggi *pangrehpraja*, seperti *controleur*, demang, asisten demang, dan lain sebagainya. Bendi juga sering mangkal di Stasiun Simpang Haru untuk

menunggu para penumpang yang pulang. Dalam sebuah lagu Minang yang mengiringi tari payung, terdapat lirik "*Babendi-bendi ka sungai tanang, singgahlah mamatiak bungo lambayuang*". Lirik tersebut mengisyaratkan bahwa bendi dulunya merupakan kendaraan tradisional populer masyarakat Minangkabau.

SADO

Merupakan alat transportasi tradisional yang banyak ditemukan di daerah Sumatera dan sebagian daerah-daerah di Indonesia. Sado merupakan kereta yang ditarik menggunakan seekor kuda, dengan menggunakan ban dari kayu yang dibentuk berupa lingkaran yang diberi lapisan karet. Bahkan orang Belanda pun di Medan pada masa kolonial untuk bepergian sering menggunakan sado. Di era sekarang, jumlah sado semakin berkurang dan fungsinya banyak digunakan masyarakat untuk sarana wisata, arak-arakan pawai dan acara-acara pesta seperti pernikahan dan khitanan.



▼ Sado digunakan orang Belanda untuk bepergian, Medan
Sumber: ANRI, KIT Sumatera Utara Nomor 263/34





▲ Sado dan mobil merupakan jenis angkutan darat, Medan, [1930]
Sumber: ANRI, KIT Sumatera Utara Nomor 170/10

Tabel
Perbedaan antara Delman, Sado, Dokar, Andong, dan Bendi

	Delman	Sado	Dokar	Andong	Bendi
1. Banyaknya Roda	Dua Roda dan Empat Roda	Dua Roda	Dua Roda	Dua Roda	Dua Roda
2. Banyaknya Kuda	Satu Kuda dan Dua Kuda	Dua Kuda	Satu Kuda	Satu Kuda dan Dua Kuda	Satu Kuda
3. Wilayah	Batavia (Sekarang Jakarta), dan Bandung	Pulau Jawa	Pulau Jawa	Yogyakarta, Solo, Karanganyar, Klaten, Boyolali, Salatiga, dan Sukoharjo, Daerah Jakarta (terutama daerah Joglo dan Cipulir, Jakarta Barat)	Sumatera Barat
4. Ciri Khas	delman memiliki bentuk yang sudah bervariasi dengan dua sampai empat roda.	Memiliki empat tempat duduk yaitu dua menghadap depan dan dua menghadap belakang (saling membelakangi)	kereta di atas dua roda dan ditarik dengan satu ekor kuda saja	Andong punya ciri khas dengan empat roda yang membuat kereta kuda ini lebih stabil ketika berjalan	hanya memiliki dua roda dan ditarik dengan satu ekor kuda saja.
	Kuda penarik delman kadang satu ekor dan kadang juga dua ekor.	Kusir sado disebut Sais		bentuk kereta yang relatif besar	Ukuran keretanya kecil sehingga hanya bisa dinaiki empat orang dewasa, termasuk sang kusir

CIKAR

Gerobak adalah kendaraan tradisional yang dulunya cukup banyak dapat ditemukan di seluruh Jawa. Pada masa lalu Raja Hayam Wuruk pun sering menggunakan kendaraan berupa gerobak yang ditarik oleh dua ekor kerbau. Pada zaman itu gerobak merupakan salah satu kendaraan tradisional yang cukup mewah. Maklum, tidak setiap orang mampu membeli gerobak maupun binatang penariknya. Pada perkembangannya gerobak menjadi kendaraan yang cukup diandalkan di Jawa. Pada masanya, pemilik gerobak yang ditarik dua sapi yang disebut dengan “Cikar” kebanyakan masyarakat berada (kaya) yang memiliki lahan sawah luas, untuk mempermudah pengangkutan hasil panen seperti halnya sekarang menggunakan truk untuk mengangkut hasil bumi dan lain sebagainya.

Cikar pada masa lalu sempat menjadi raja jalanan di samping alat transportasi tradisional yang lainnya. Pasalnya pada masa lalu kendaraan ini menjadi alat angkut yang vital bagi hasil-hasil bumi di pedalaman Jawa. Bukan hanya mengangkut hasil bumi dari para petani di Jawa, melainkan juga hasil-hasil perkebunan milik Belanda yang memberikan hasil berlimpah pada zaman Tanam Paksa. Selain cikar juga berperan pada masa perejuangan kemerdekaan. Pada masa perang kemerdekaan Republik Indonesia banyak para petani dan cikarnya yang telah berjasa membantu para gerilyawan. Bentuknya yang besar dan cenderung tertutup, gerobak cikar ternyata sangat ideal menjadi sarana mengangkut persenjataan (menyelundupkan senjata), bahan makanan maupun sebagai sarana persembunyian para gerilyawan.

Cikar merupakan alat transportasi dari Indonesia. Di Pulau Sumatera, Jawa, dan Lombok banyak ditemukan cikar sebagai moda transportasi tradisional. Cikar ditarik oleh dua ekor sapi karena sapi mampu menarik beban yang sangat berat. Bentuk gerobaknya lebih besar dan berbentuk rumah-rumahan di atasnya. Cikar hampir 90% persen terbuat dari kayu

dengan rodanya terbuat dari kayu. Cikar difungsikan untuk mengangkut hasil bumi (padi, jagung dan lain-lain) serta angkutan orang. Pada masanya cikar dianggap sebagai kendaraan mewah dan sampai kini di wilayah pedesaan difungsikan sebagai pengangkutan hasil panen terutama di Daerah Surabaya, Malang, Kediri, Deli (Sumatera Utara), Sumba (Nusa Tenggara Timur), dan Merauke (Papua).

▼ Cikar moda transportasi tradisional di Jawa Tengah [1930]
Sumber : ANRI, KIT Jawa Tengah Yogyakarta No. 696/06



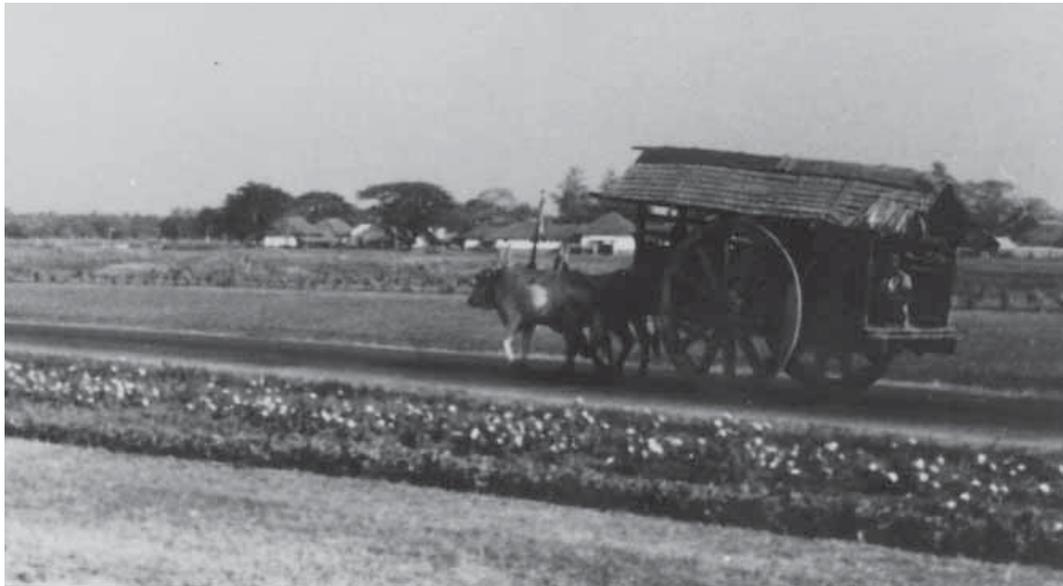


▲ Cikar di daerah Deli, Medan, [1930]
Sumber: ANRI, KIT Sumatera Utara Nomor 696/8



▲ Cikar di daerah Merauke, Papua, Juli 1944.
Sumber: ANRI, NIGIS New Guinea No. 439.

▼ Cikar melintas di Jalan Kalimas Surabaya, Jawa Timur, [1930]
Sumber: ANRI, KIT Jawa Timur No. 695/68





▲ Cikar-cikar melintas di salah satu jalan di Batavia
Sumber : ANRI, NIGIS Jakarta No. 1000





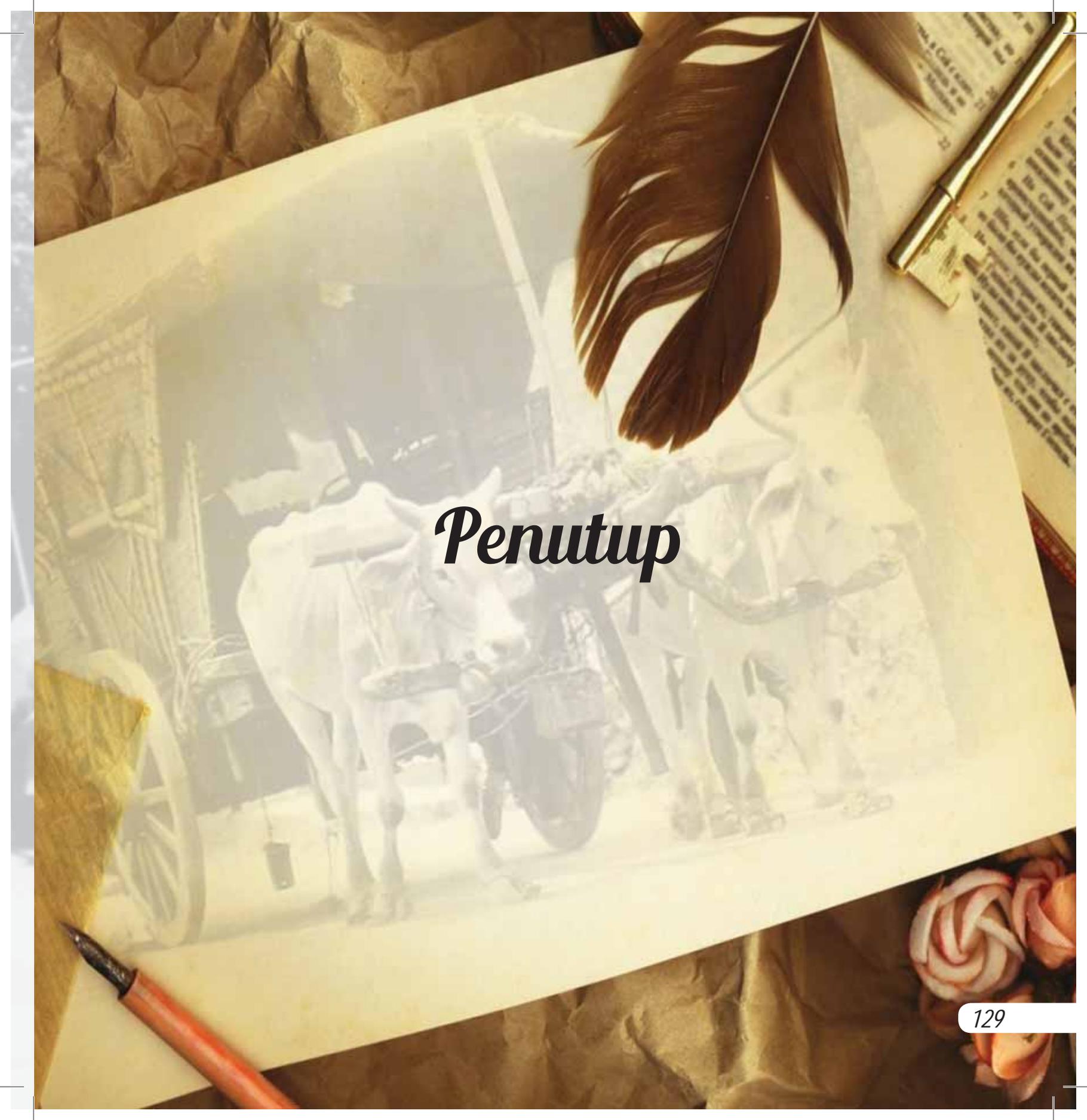
▲ Cikar melintas di depan Gunung Merapi, Magelang, [1930]
Sumber : ANRI, KIT Jawa Tengah No. 696/64





▲ Salah satu bentuk Cikar di Malang, Jawa Timur, 1 Januari 1948
Sumber : ANRI, RVD Jawa Timur No. -JT2238



A vintage black and white photograph of a bullock cart pulled by two oxen is the central focus. The cart is loaded with various items, and the oxen are harnessed to it. The photograph is placed on a light-colored surface, possibly a desk, which also holds a large brown quill pen, a fountain pen with a red barrel, and a small pink rose. The background is a textured, brownish surface, likely crumpled paper or fabric. The word "Penutup" is written in a stylized, cursive font across the middle of the photograph.

Penutup



PENUTUP

Arsip sebagai salah satu sumber informasi yang otentik dapat menunjukkan keberhasilan maupun kegagalan yang dialami pada masa lalu untuk diaplikasikan secara adaptif dan kontekstual dalam merencanakan pembangunan di era sekarang. Penerbitan naskah sumber arsip dengan tema "Transportasi Tradisional" diharapkan bermanfaat untuk kegiatan pembangunan transportasi di Indonesia saat ini.

Transportasi tradisional di Indonesia menunjukkan bahwa perkembangan transportasi di Indonesia berkembang baik dengan sedikit pengaruh dari luar. Dengan potensi satwa yang beragam spesies di Indonesia, Indonesia mampu memanfaatkan potensi satwa tersebut menjadi bagian dari perkembangan transportasi di Indonesia sampai pada waktunya terpengaruh oleh revolusi industri di dunia sehingga transportasi di Indonesia mulai beralih dengan mempergunakan alat-alat yang terpengaruh oleh dunia Barat dan penggunaan mesin dalam alat transportasi. Dalam naskah sumber seri arsip tradisional ini jelaslah bahwa moda transportasi tradisional untuk angkutan darat di Indonesia tempo dulu adalah hewan (gajah, kuda, kerbau, sapi) dan berkembang dengan munculnya delman, sado, andong, pedate, bendi hingga cekar.

Penyebarluasan informasi mengenai moda transportasi tradisional di Indonesia yang menggunakan tenaga hewan dari khazanah arsip yang tersimpan di Arsip Nasional Republik Indonesia sangat penting dan dapat memberikan dorongan kepada masyarakat luas untuk mempelajari dan menggali lebih dalam informasi yang terkandung dalam khazanah arsip dan menjadi pembelajaran bagi generasi penerus di Negara Kesatuan Republik Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

Brunton, Paul dan Tim Robinson, "Arrangement and Description" dalam *Keeping Archives Second Edition, Edited by Judith Ellis*, Victoria: Thorpe in association with The Australian Society of Archivists Inc, 1993.

Jenkinson, Hillary. 1922. *A Manual of Archives Administration Including the Problems of War Archives and Archive Making*. Oxford: Clarendon Press.

Ricklefs, M.C. *Sejarah Indonesia Modern 1200-2004*. Jakarta: PT Serambi Ilmu Semesta.

Tim Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2010. *Perkembangan Transportasi di Indonesia Dari Masa Ke Masa*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Veer, Paul van't., *Perang Aceh: Kisah Kegagalan Snouck Hurgronje*, Jakarta: Grafitipers, 1985.

Vlekke, Bernard H.M. 2010. *Nusantara: Sejarah Indonesia*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia dan Freedom Institute.

Website:

Anonim. "Bendi: Transportasi Tradisional Khas Bukittinggi". (Online). (<http://www.jamgadang04.com>, diakses tanggal 5 Februari 2017).

Anonim. "Perkembangan Transportasi Darat di Indonesia". (Online). (<http://www.muhammadsafiq.wordpress.com>, diakses tanggal 5 Februari 2017).

Anonim. "Sejarah Gerobak Sapi". (Online). (<http://www.gerobakunik.com>, diakses tanggal 5 Februari 2017).

Kuncara, Cahya. "Andong Dan Sejarahnya". (Online). (<http://www.momenkita.blogspot.com>, diakses tanggal 5 Februari 2017).

Riady, Fajar. "Sejarah Sapi di Indonesia". (Online). (<http://www.historia.id>, diakses tanggal 5 Februari 2017).

Shola, Mufasy. "Sejarah Delman". (Online). (<http://www.kumpulansejarah.com>, diakses tanggal 5 Februari 2017).





Arsip Nasional Republik Indonesia

Jl. Ampera Raya No. 7, Cilandak Timur, Pasar Minggu, Jakarta Selatan 12560
Telp. 62-21-7805851, Fax.62-21-7810280, 7805812
<http://www.anri.go.id>, e-mail: info@anri.go.id