

## KARESIDENAN PRIANGAN DI MATA PARA PELANCONG PADA PERTENGAHAN ABAD KE-19 HINGGA AWAL ABAD KE-20

Gregorius Andika Ariwibowo

Balai Pelestarian Nilai Budaya Bandung  
Jl. Cinambo No.136 UjungBerungBandung 42094  
andikaariwibowo@gmail.com

### **Abstrak**

Artikel ini mengupas tentang *travelogue* atau jurnal perjalanan para pelancong yang berasal dari Eropa dan Amerika Serikat yang mengunjungi Karesidenan Priangan. Di samping juga mengenai bagaimana para pelancong ini memandang Jawa, terutama Priangan, beserta alam dan masyarakatnya. Meskipun perkembangan pariwisata di Hindia Belanda baru dimulai pada sekitar awal Abad Ke-20, namun kunjungan para turis yang sengaja ingin berlibur dan menjelajahi Hindia Belanda telah dimulai pada pertengahan Abad ke-19. Kajian ini menggunakan metode penulisan sejarah seperti penentuan tema, penelusuran sumber, kritik sumber, dan pada tahap terakhir yakni penulisan karya sejarah. Melalui *travelogue* tampak suatu bentuk keseharian dari para turis, elit kolonial, penduduk pribumi dan Eropa, serta hal-hal yang terkadang “hilang” dalam mengangkat sisi humanisme dan keseharian dalam kajian Historiografi Indonesia.

**Kata Kunci:** jurnal perjalanan, pelancong, Karesidenan Priangan, sejarah sehari-hari

### **THE TRAVELERS IMPRESSIONS OF THE PREANGER REGENCY FROM THE MIDDLE OF 19th CENTURY UNTIL EARLY OF 20th CENTURY**

### **Abstract**

This study want to analized about *travelogue* or travellers journal which written by travellers that came from abroad to Preanger Regency in the middle of 19th century until early 20th century. Furthermore this study will describe how the impressions of the traveller about Priangan Regency in the middle of 19th century until early 20th century. Even though development of Netherland Indies tourism just started in the early of 20th century, but traveller invitation to this region just started since early of middle of 19th century. This study will use methodology of historical studies such as tittle choosing, discovering, and criticizing of source and historiography written. With *travelogue* studies that written by traveller that came to Netherland Indies, we will know about another perspective of daily life hstory from thetourist selves, colonial elite, and of course common people that lived in Preanger Regency. Furthemore this studies will be force humanism and daily life studies that sometimes “missed” from Indonesian Historiography researched.

**Keyword:** travel journal, traveller, Preanger Regency, daily life history

## **I. PENDAHULUAN**

Eksplorasi terhadap berbagai kekayaan alam dan budaya yang ditawarkan oleh berbagai agen wisata mendorong terciptanya gaya hidup baru terutama dikalangan urban untuk mengunjungi pusat-pusat kebudayaan yang ada. Di Indonesia, pusat-pusat budaya tradisional seperti Yogyakarta, Bali, dan Lombok menjadi tujuan utama para turis baik dari kawasan Indonesia maupun mancanegara. Hal ini sangat menarik sebab melalui media komunikasi seperti ini, budaya-budaya yang hidup dan berkembang di Indonesia kini mendapatkan perhatian lebih dan menjadi komoditas ekonomi baru bagi masyarakat lokal.

Budaya dan masyarakat lokal telah sejak lama menjadi daya tarik bagi sektor pariwisata. Hal ini karena keunikan dan keaslian (*genuine*) pertunjukan budaya dan masyarakat lokal yang memikat dan menarik perhatian terutama dari masyarakat yang berada di luar lingkungan budaya tersebut. (Butler dan Hinch, 2007: 160). Daya tarik yang ditawarkan oleh

budaya lokal dengan menarik perhatian dari para turis ini kemudian ditanggapi oleh pemerintah, agen perjalanan, dan oleh masyarakat lokal sendiri mengemas budaya dan mengembangkan fasilitas semakin mempermudah perjalanan ke daerah budaya tersebut.

Turis atau pelancong sebagai “penikmat” pertunjukan budaya dan aktivitas budaya lokal tentu memiliki kesan atas kunjungan yang ia lakukan. Kesan ini tentu sayang untuk dilewatkan atau dipendam sebagai pengalaman. Di masa kini banyak ditemui berbagai *blog*, situs, media sosial, buku, foto album, dan berbagai dokumentasi yang merekam suatu aktivitas perjalanan wisata, bahkan tak jarang hasil dokumentasi ini menjadi suatu panduan perjalanan. Buku atau media yang merekam perjalanan seorang turis atau pelancong ini dikenal dengan nama “travelogue” atau jurnal perjalanan. (Burke, 1997:94).

*Travelogue* atau jurnal perjalanan selama ini hanya digunakan sebagai sumber pelengkap dalam kajian historiografi. Para sejarawan cenderung mengecilkan peran dari jurnal perjalanan dalam kajian historiografi yang mereka buat. Jurnal perjalanan dinilai kurang memiliki unsur fakta yang kuat dan hanya dilihat sebagai cerminan persepsi dan opini dari penulisnya, sehingga dianggap kurang mampu keutuhan fakta dan kejadian yang berlangsung pada masa itu.

Kajian ini ingin menggambarkan mengenai kondisi di Karesidenan Priangan baik alam, dan masyarakatnya dari sudut pandang para pelancong yang mengunjungi wilayah ini. Seperti yang disampaikan oleh Burke (1997), bahwa para pelancong ini menampilkan secara spontan dari suatu keadaan yang mereka lihat, dengar, dan rasakan. Mereka merekam lalu menuliskan pengalaman mereka dalam suatu bentuk tulisan yang dikenal sebagai *travelogue*. Tulisan-tulisan yang mereka buat memberikan suatu sudut pandang baru dari suatu bentuk keseharian dari peristiwa dan aktifitas yang sedang berlangsung disekitar mereka.

Kajian ini mencoba membahas sudut pandang para turis asing yang mengunjungi Priangan pada sekitar akhir abad ke-19 hingga awal abad ke-20 yang terekam melalui “travelogue” atau jurnal perjalanan mereka. Pada abad ke-19, Indonesia (Hindia Belanda ketika itu) telah menjadi tujuan wisata dari para pelancong yang memiliki hasrat mengeksplorasi “dunia timur” yang eksotis. Dalam kajian ini lebih lanjut secara terperinci dibahas mengenai bagaimana para pelancong ini memandang Jawa, terutama Priangan, beserta alam dan masyarakatnya. Di samping itu kajian ini juga akan melihat perkembangan pariwisata yang telah ada dan berkembang di Karesidenan Priangan ketika itu.

Hal yang menarik adalah ketika sebelum memulai perjalanan, terutama ke daerah-daerah terasing atau daerah jajahan. Masyarakat Barat di abad ke-19 percaya kepada mitos “pemakan manusia”. Mereka memandang daerah-daerah ini dikuasai oleh “manusia-manusia liar” yang memakan daging (kanibalisme) dan memburu kepala manusia (*head hunters*). Di samping itu juga adanya pandangan bahwa penduduk asli di daerah jajahan adalah orang-orang yang pemalas, hal ini terutama untuk mengidentifikasikan penduduk di kawasan Timur Jauh, Malaysia, Filipina, dan Jawa (Burke, 1997: 95).

Hal ini menarik terutama untuk melihat pandangan atau citra dari masyarakat barat atau kulit putih di Abad Ke-19 ketika mereka melihat masyarakat bumiputera sebagai *the other* atau “yang lain”.<sup>1</sup> Namun rupanya mitos mengenai “Timur” memberikan energi dan hasrat yang lebih terutama bagi para turis yang gemar bertualang dan penasaran dengan eksotisme budaya timur.

Rujukan utama dari kajian ini ialah artikel yang ditulis oleh Peter Burke mengenai kisah

---

<sup>1</sup> Hal ini menarik mengingat di Abad XIX merupakan puncak dari dominasi pengetahuan dan kekuatan barat atas Timur. Barat terutama masyarakat kulit putih merupakan “pemimpin” peradaban yang menguasai segala hal mulai dari kekuasaan politik, sumber daya alam, ilmu pengetahuan, bahkan kebudayaan. Sehingga budaya-budaya yang “lain” dari mereka dianggap rendah, bahkan tidak berbudaya. Lebih lanjut dalam membahas mengenai ini bisa membaca buku Edward Said, *Orientalism*, (New York: Random House, 1979).

pengalaman yang diambil dalam jurnal perjalanan para turis Inggris ketika mereka mengunjungi Italia pada Abad ke-17 (Burke. 1997:94). Dalam artikel ini Burke menampilkan mengenai pandangan orang Inggris yang mengunjungi Italia pada Abad ke-17. Italia pada abad ke-17 merupakan pusat perdagangan, politik, agama, seni dan ilmu pengetahuan utama di belahan dunia barat. Italia yang ketika itu berada dalam puncak masa renaissance menjadi daya tarik terutama bagi negara-negara lain yang secara ekonomi dan budaya masih berada di bawah Italia, salah satunya Inggris. Italia ketika itu telah menjadi tujuan para wisatawan di kawasan Eropa.

Turisme menurut Cohen (dalam Wearing, dkk., 2010: 23) diartikan sebagai perwujudan dari keinginan seseorang untuk mengunjungi, menelusuri, dan mencari suatu pengalaman budaya dan sosial, serta menjelajahi kehidupan alam yang berbeda di tempat-tempat yang lain di dunia. Dalam kajian yang sama Cohen juga menyampaikan mengenai empat tipe turis yakni, turis yang bepergian secara berkelompok, turis yang bepergian secara individu, penjelajah, dan *backpacker* atau *drifter*.

Secara khusus kajian ini lebih menampilkan pengalaman para turis yang datang secara individual dan sebagai seorang penjelajah, terutama mereka yang datang atas keinginan sendiri. Turis sebagai seorang pribadi dapat dibedakan menjadi dua jenis yakni *flaneur* dan *choraster*. *Flaneur* adalah turis yang datang mengunjungi daerah hanya untuk *cuci mata* dan sekedar jalan-jalan untuk menikmati keindahan alam, mengagumi budaya dan masyarakat lokal, berbelanja produk-produk dari suatu daerah, atau sekedar merasakan kehidupan perkotaan dari suatu wilayah. Sedang *choraster* adalah seseorang yang dengan sengaja mengunjungi suatu daerah kemudian ia akan berinteraksi dengan tempat, masyarakat, serta budaya dari daerah tersebut, lalu kemudian mempelajarinya. Karakteristik para pengunjung pada awal turisme di Hindia Belanda sekitar akhir abad-ke19 dan awal abad ke-20 yakni sebagai *flaneur* atau *chorister* diuraikan secara detail dalam artikel ini. (Wearing, dkk., 2010: 7, 9-10).

## II. METODE PENELITIAN

Kajian ini menggunakan metode penulisan sejarah seperti, penentuan tema, penelusuran sumber, kritik sumber, dan pada tahap terakhir yakni penulisan karya sejarah mengenai "Karesidenan Priangan Di Mata Para Pelancong Pada Pertengahan Abad Ke-19 Hingga Awal Abad Ke-20". Kajian ini menggunakan Jurnal-jurnal perjalanan dari para pelancong yang mengunjungi Priangan. Beberapa jurnal yang digunakan antara lain ditulis oleh Elizah R. Scidmore (1897), Augusta de Wit (1905), A.J. Barnouw (tt), dan James Rush (2013) Melalui jurnal-jurnal ini akan dilihat mengenai kesan para pelancong ini ketika mereka mengunjungi Karesidenan Priangan. Selain itu akan digunakan juga buku-buku manual mengenai pariwisata di Jawa yang dikeluarkan oleh Michel's Java Motoring Co. (1897) dan Official Tourist Beareu (1910) yang berisi tentang fasilitas-fasilitas wisata beserta tempat-tempat menarik yang dapat dikunjungi dan ditawarkan kepada para pelancong.

Burke (1997:94) mengatakan bahwa *travelogue* atau jurnal perjalanan para turis berisi mengenai kisah perjalanan, terutama bagi mereka yang telah menempuh perjalanan ke luar negeri. Jurnal ini merupakan rangkaian pengalaman, kesan, dan hasrat dari seorang turis ketika mereka mengunjungi suatu daerah yang baru atau asing bagi mereka. Melihat kisah yang ditampilkan oleh para turis melalui jurnal perjalanan sangat menarik terutama bagi para sejarawan. Penggunaan *travelogue* sama seperti melihat sebuah otobiografi sebuah perjalanan dari kisah seseorang, namun ditulis dengan begitu spontan. Hal ini karena si penulis secara jujur mengungkapkan apa yang ia lihat, dengar dan rasa dari kunjungannya ke suatu daerah.

### III. PEMBAHASAN

#### A. Kemajuan di Hindia Belanda pada Akhir Abad ke-19 hingga Awal Abad ke-20

Kemajuan Hindia Belanda, terutama Jawa, pada akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20 tidak bisa dilepaskan dari reformasi birokrasi dan sistem perekonomian kolonial pada awal abad ke-19. Masa Pemerintahan H.W. Daendles (1808-1811) dan T.S. Raffles (1811-1816) memberikan tonggak bagi kemajuan Jawa pada masa sesudahnya. Daendles dan Raffles melakukan restrukturisasi dalam sistem birokrasi dengan menggabungkan sistem pemerintahan kolonial dan tradisional sehingga pemerintah kolonial memiliki sistem birokrasi yang terstruktur sehingga mempermudah dalam menerapkan kebijakan-kebijakan kolonial mereka di Hindia Belanda (Houben dalam Dick, 2002: 59).

Dalam bidang ekonomi terjadi beberapa perubahan dan kebijakan yakni: 1) memperkenalkan sistem persewaan tanah; 2) pembangunan Jalan Raya Pos; 3) penghapusan perbudakan dan menggantinya dengan sistem perburuhan; dan 4) membuka perkebunan-perkebunan baru terutama di sekitar *Ommenlanden* dan Priangan. Melalui kebijakan-kebijakan ini maka terjadi pertumbuhan ekonomi di wilayah pedalaman Jawa yang memunculkan kota-kota baru seperti Bogor, Cianjur, Sukabumi, dan Bandung di wilayah Karesidenan Priangan (Houben dalam Dick, 2002: 60, 62-64).

Perkembangan dalam sistem birokrasi dan ekonomi di Jawa pada awal abad ke-19 kemudian juga ditunjang oleh pertumbuhan industri dan sarana transportasi pada masa sesudahnya. Sistem Tanam Paksa (*Cultivation System*) yang diperkenalkan pada tahun 1830 di satu sisi memberikan pengaruh positif dalam perkembangan kehidupan sosial ekonomi di Jawa. Sistem Tanam Paksa berhasil meningkatkan pertumbuhan komoditas perkebunan di Jawa pada level yang sangat luar biasa (Houben dalam Dick, 2002: 65; Kartodirdjo, 2014, jil. 1: 371-378).

Pulau Jawa pada pertengahan abad ke-19 hingga awal abad ke-20 menjadi pusat agro ekonomi dunia. Kopi, gula, kina, indigo, dan teh menjadi andalan ekspor pemerintah kolonial Hindia Belanda. Untuk mempermudah distribusi komoditas-komoditas ini, maka Pemerintah Kolonial Hindia Belanda membangun berbagai fasilitas seperti pelabuhan, jalur kereta api, dan perkapalan (Houben dalam Dick, 2004: 65; Kartodirdjo, 2014, jil. 1: 412-418).

Pembangunan Jalan Raya Pos telah mengubah struktur tata ruang Jawa secara revolusioner. Jalan yang awalnya dibangun untuk mempermudah akses pos dan militer kolonial Belanda, pada pertengahan abad ke-19 menjadi jalur penting bagi pertumbuhan ekonomi di Jawa. Di sepanjang jalur ini berkembang berbagai kota-kota baru yang mendukung perkembangan perkebunan, industri dan ruang-ruang komersil di Hindia Belanda sepanjang pertengahan abad ke-19 hingga awal abad ke-20.

Menurut Nas dan Pratiwo (2002:718) Jalan Raya Pos menjadi penghubung dari kota-kota di Jawa yang menciptakan kesinambungan dan mobilisasi antar kawasan. Selanjutnya di sepanjang kota-kota ini muncul kota-kota yang lebih kecil yang menampilkan karakteristik dari masing-masing wilayah, seperti daerah perkebunan, pelabuhan, industri, pasar, dan pemukiman. Hal ini kemudian berakibat berkembangnya kehidupan ekonomi dan sosial masyarakat.

Meningkatnya hasil perkebunan selama masa Sistem Tanam Paksa dan meningkatnya mobilitas penduduk untuk kebutuhan tenaga kerja, membuat Pemerintah Kolonial Hindia Belanda membangun jalur kereta api. Pembangunan jalur kereta api pertama menghubungkan Semarang dan Yogyakarta pada 1863. Sementara di Jawa bagian barat jalur kereta api Batavia-Bogor-Sukabumi-Bandung baru terhubung pada tahun 1884 (Kartodirdjo, 2014, jil. 1: 422;

Kunto, 1989: 16).

Pembukaan Terusan Suez pada 1869 dan penemuan kapal uap telah mempersingkat waktu yang dibutuhkan dari Belanda ke Hindia Belanda, serta terbukanya perjalanan dari Hindia Belanda ke Benua Amerika. Waktu tempuh yang dibutuhkan dari Belanda ke Batavia kini hanya ditempuh dalam waktu sekitar empat minggu. Maka tidak mengherankan mulai dari paruh kedua Abad ke-19 mobilitas bisnis dan perdagangan menjadi lebih mudah dan singkat. Produk-produk Eropa dengan mudahnya dapat ditemukan di Hindia. Disamping mobilitas ekonomi juga terjadi migrasi keluarga-keluarga Eropa ke Hindia Belanda dengan membawa nuansa modern dan glamor ke Tanah Hindia. Pada tahun 1871 juga telah terhubung telegram antara Eropa dan Batavia. Hal ini kemudian mempermudah terjalannya komunikasi antara Hindia dan Eropa. Sebuah kemajuan luar biasa yang akan mendorong modernisasi di Hindia (Ricklefs, 2001: 169; Taylor, 2004: 282; Kartodirdjo, 2014, jil 1: 219).

Kehadiran orang-orang Eropa yang semakin meningkat di Hindia Belanda pada pertengahan Abad ke-19 telah menciptakan suatu perubahan kecenderungan gaya hidup. Ricklefs dan Jean Gelman Taylor (Ricklefs, 2001: 169; Taylor, 2004: 282) mencatat terjadi pertumbuhan orang-orang Eropa di Hindia dari hanya sekitar 17.825 pada tahun 1852 menjadi sekitar 62.447 pada tahun 1900, serta meningkat menjadi 225.000 pada tahun 1930. Akibat dari pertumbuhan komunitas Eropa ini adalah bahwa kota-kota besar di Jawa seperti Batavia, Bandung, Semarang, Solo, Yogyakarta, dan Surabaya banyak bermunculan ruang-ruang publik yang menawarkan berbagai sarana hiburan, hotel, pertokoan dan hal-hal yang mendukung pemenuhan kebutuhan hidup sehari-hari seperti layaknya di Eropa.

Disamping kemajuan dan modernisasi dalam aspek kehidupan sosial dan ekonomi. Hindia Belanda rupanya telah cukup dikenal akan kekayaan alam, budaya, dan tradisinya. Publikasi-publikasi tentang Hindia telah lama tersebar baik di Eropa maupun Amerika. Memoir-memoir tentang Hindia dari penerbitan ulang kisah-kisah Marcopolo, Tome Pires dan lainnya telah membuat penasaran publik di Eropa dan Amerika. Namun diantara berbagai penerbitan memoir-memoir tersebut, penerbitan buku Alfred Russel Wallace "The Malay Archipelago" cukup memberikan pengaruh besar dikenalnya alam dan budaya Hindia di Eropa (Stepan, 2001: 68-69).

Dalam bukunya ini Wallace menampilkan keragaman kondisi alam, kehidupan penduduk, tradisi, budaya, dan berbagai aspek kehidupan tropika Hindia. Di dalam buku ini Wallace juga menampilkan sekitar 51 gambar sketsa mengenai flora, fauna, dan kehidupan manusia di Hindia Belanda pada sekitar pertengahan Abad ke-19. Buku inilah yang menjadi salah satu pendorong yang membuat rasa penasaran dari para pelancong Eropa untuk mengunjungi dan mengeksplorasi budaya dan kondisi alam tropis yang ada di Hindia Belanda (Stepan, 2001: 74-76).

Pada tahun 1883 Kerajaan Belanda mengadakan Pameran Kolonial Pertama di Dunia di Amsterdam. Pameran ini pada awalnya ditujukan untuk menarik investasi ke Hindia Belanda. Pemerintah kolonial Hindia Belanda dalam pameran ini menawarkan beragam hasil kekayaan alam, serta fasilitas yang mendukung pengembangan industri dan perkebunan di Hindia Belanda. Dalam perkembangan selanjutnya ternyata pameran ini justru menarik minat para pengunjung akan penampilan budaya yang berasal dari Hindia Belanda. Paviliun Hindia Belanda dirancang dengan konsep ala perkampungan di Jawa. Mereka membawa berbagai hasil karya berupa pertunjukan budaya dan kerajinan tangan dari Hindia Belanda (Bloembergen, 2006: 59-62).

Konsep dengan menggabungkan hasil budaya dan promosi investasi ke Hindia Belanda ini rupanya terus dikembangkan dalam setiap pameran kolonial internasional yang diikuti



oleh Pemerintah Kolonial Hindia Belanda. Hal ini nampak seperti di Paris pada 1889, Paris pada 1900, Brusel pada 1910, dan Paris 1931. Paviliun Hindia Belanda ini terus berkembang dari waktu ke waktu dengan menambah beragam atraksi, sajian, dan berbagai produk kebudayaan yang berasal dari berbagai daerah di Indonesia. (Bloembergen, 2006).

Melalui pameran inilah Hindia Belanda mulai dikenal akan keindahan alam dan budayanya oleh masyarakat Eropa. Dalam usahanya untuk meningkatkan kunjungan baik dalam pengembangan industri dan ekonomi, serta pada tahap selanjutnya pariwisata, pemerintah kolonial Belanda menjadikan *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM) bukan saja berfungsi sebagai transportasi perdagangan juga sebagai transportasi penumpang.<sup>2</sup>

KPM melayani transportasi di seluruh perairan Hindia Belanda dan perjalanan dari Eropa ke Hindia Belanda. Selain melayani langsung perjalanan dari Amsterdam, KPM juga singgah di pelabuhan Inggris seperti di Liverpool untuk melayani penumpang dari Inggris yang hendak bepergian ke Singapura atau Hindia Belanda. Perjalanan yang ditempuh dari Amsterdam ke Batavia pada akhir abad ke-19 sekitar 40 hingga 60 hari. KPM telah berjasa besar dalam membangun jaringan antar benua dan pulau di Indonesia sehingga dapat terjalin hubungan ekonomi, sosial, dan budaya yang sangat penting bagi Bangsa Indonesia pada masa sesudahnya (van de Weijde, 2012: 14-15).



Foto 1: Brosur perjalanan yang dikeluarkan KPM  
Sumber: *Holland's Call*

Terkait dengan pengembangan pariwisata di Hindia Belanda. KPM juga membangun fasilitas yang diperuntukan bagi para pelancong yang hendak mengunjungi Hindia Belanda. KPM membangun kapal khusus yang lebih cepat dengan fasilitas yang lebih nyaman untuk melayani para turis yang hendak mengunjungi Hindia Belanda. KPM juga menawarkan berbagai fasilitas yang menampilkan budaya yang ada di Hindia Belanda kepada para turis yang melakukan perjalanan dengan KPM (van de Weijde, 2012: 14-15).

Semakin meningkatnya perdagangan dan kunjungan para turis yang datang ke Hindia, terutama pada awal abad ke-20 membuat KPM membuka kantor dan pelayaran dari Amerika Serikat (New York dan San Fransisco) serta mempertahankan jalur yang telah ada sebelumnya seperti dari Australia, London, Saigon, Hongkong, Siam, Singapura, Rangoon, dan beberapa jalur lainnya (De Boer dalam *Holland Colonial Call*, 1930: 106).

Hindia Belanda telah menarik hati para pelancong untuk mengunjungi wilayah ini. Terbukanya jalur menuju Hindia Belanda dan semakin mudahnya akses transportasi menuju ke wilayah pedalaman, terutama di Jawa telah menjadi wilayah ini untuk dieksploitasi dan dipelajari secara budaya maupun akademis. Para pelancong-pelancong yang datang pada pertengahan hingga akhir Abad Ke-19 begitu terkesan dengan pemandangan alam tropis,

Perpaduan antara modernisme, eksotisme alam tropis, budaya dan peninggalan sejarah yang ada di

<sup>2</sup> Pelayaran penumpang dengan menggunakan kapal uap dari Belanda ke Batavia sebetulnya telah dimulai pada 1870 oleh *Stoomvaart Maatschappij Nederland* (SMN) dari Amsterdam dan 1875 oleh *Koninklijke Rotterdamsche Lloyd* (KRL) dari Rotterdam. Pada tahun 1888 Pemerintah Kerajaan Belanda mendirikan *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM). KPM pada awalnya merupakan perusahaan pelayaran milik Kerajaan Inggris yang bernama *Koninklijke Indische Pakket Maatschappij* (KIPM) yang melayani rute di sekitar perairan Nusantara hingga India. KIPM berpusat di Singapura sebelum dibeli oleh Pemerintah Kerajaan Belanda. Dalam usaha menguasai jalur pelayaran ke dan di dalam perairan Hindia Belanda, pemerintah menggabungkan KPM dengan perusahaan yang telah ada sebelumnya yakni SMN dan KRL. (Van de Weijde, 2012: 15).

kehidupan sosial masyarakat, kekayaan sejarah dan budaya masyarakat Hindia Belanda. Bagi orang Belanda sendiri mengunjungi Hindia adalah sebuah bentuk “penaklukan” alam dan budaya Hindia karena mereka merasa menjadi “pemilik” dari Hindia yang eksotis (van de Weijde, 2012: 19).

## **B. Berwisata di Bumi Parahyangan pada Masa Kolonial**

Sejarah awal perkembangan Karesidenan Priangan tidak bisa dilepaskan dari perkebunan-perkebunan yang ada di wilayah ini serta pembangunan Jalan Raya Pos oleh Gubernur Jenderal Deandles pada 1809. Perkebunan-perkebunan yang ada di wilayah Priangan mulai dirintis sejak awal Abad ke-18 oleh Johann van Hoorn dan Hendrik Zwandercoon yang mulai menanam kopi di sekitar *Ommenlanden* (daerah luar Batavia) dan Priangan, namun usaha ini menemui kegagalan dan hasilnya kurang baik (Kunto, 2014: 33).

Pada sekitar tahun 1789, Pieter Engelhard mulai membuka perkebunan kopi di sekitar lereng selatan Gunung Tangkuban Perahu. Usaha yang dilakukan oleh Engelhard ini kemudian memperoleh hasil yang baik sehingga *Javakoffie* mulai memperoleh pengaruh di Pasar Eropa, serta menjadi cikal bakal perkebunan kopi di Jawa terutama pada masa Tanam Paksa, (Kunto, 2014: 34).

Tokoh lain yang berperan penting dalam merintis pembangunan dan kemajuan di Karesidenan Priangan adalah Dr. Andries de Wilde. De Wilde awalnya merupakan seorang dokter yang bekerja untuk Deandles. Ketika Raffles di Jawa ia diangkat menjadi pengawas penanaman kopi (*Kopi Opziener*) di wilayah Sukabumi hingga Garut. Selain sebagai pengawas perkebunan kopi, de Wilde rupanya juga memiliki perkebunan yang sangat luas yang pada masa kini meliputi setengah dari Kabupaten Bandung Barat (Kunto, 2014: 36-37).

Daerah yang subur dan letaknya yang berada di wilayah pegunungan inilah yang membuat Priangan menjadi pusat pengembangan agrikultura terutama untuk tanaman industri. Setelah tanaman kopi yang memperoleh hasil yang sangat baik, pemerintah kolonial Hindia Belanda kemudian mulai mencoba membudidayakan tanaman teh dan kina di wilayah ini.

Pada masa Tanam Paksa 1830 hingga dikeluarkannya undang-undang agraria 1870, perkebunan teh, kopi, dan kina tersebar luas di seluruh wilayah Karesidenan Priangan. Tercatat setelah 1870 terdapat lebih dari 150 perkebunan kopi, teh, dan kina yang tersebar di seluruh Karesidenan Priangan. Perkebunan-perkebunan ini dimiliki oleh pemerintah maupun swasta (Kunto, 2014: 25).

Pengusaha-pengusaha besar di wilayah Priangan ini disamping Pieter Engelhard dan Andries de Wilde, juga terdapat nama-nama seperti Junghun, Eduard Kerkhoven, K.A.R Bosscha, Willem van der Hucht, Andrian Holle dan beberapa lainnya. Disamping membangun perkebunan-perkebunan mereka juga membangun rumah-rumah peristirahatan. Rumah-rumah peristirahatan yang pada awalnya untuk kalangan sendiri pada masa kemudian juga disewakan kepada para pengunjung yang ingin mengetahui kehidupan di perkebunan, mempelajari budidaya tanaman, atau sekedar untuk berlibur (Kunto, 2014: 42-44).

Berkembangnya wilayah Priangan sebagai daerah perkebunan juga didukung oleh perbaikan fasilitas seperti jalan raya dan jalur kereta api yang melintasi wilayah ini. Di wilayah Priangan, kota-kota dan perkebunan-perkebunan yang berada di wilayah ini terletak segaris dengan Jalan Raya Pos yang dibangun oleh Gubernur Jenderal H.W. Deandles pada 1809.

Jalan Raya Pos telah membuka wilayah pedalaman Jawa akan kemajuan-kemajuan yang berjalan seiring dengan perkembangan revolusi industri di Jawa pada abad ke-19. Kombinasi antara pengembangan sektor agrikultura dan industri yang terjadi di wilayah pedalaman Jawa, terutama Karesidenan Priangan telah menciptakan terjadinya pertumbuhan ekonomi yang

sangat pesat di wilayah ini. Kopi, Kina, dan Teh menjadi komoditas yang merajai pasar ekspor hortikultura Hindia Belanda sepanjang Abad ke-19 hingga awal Abad ke-20 (Houben dalam Dick, 2002: 70-72; Linbald dalam Dick, 2002: 125-126).

Seiring dengan kemajuan dan peningkatan ekspor tanaman ekspor dan industri yang ada di Jawa pada Abad ke-19, Pemerintah kolonial Belanda melakukan perbaikan-perbaikan infrastruktur. Fasilitas jalan raya yang sebelumnya mengandalkan fasilitas jalan raya peninggalan Deandles kemudian membangun ulang lagi dengan menambahnya dari sekitar 7600 km pada 1872 menjadi 20.500 km pada 1892 (Knapp, 1989: 91 dalam Houben, 2002: 76). Pemerintah kolonial juga membangun dan mengembangkan kota-kota terutama yang menjadi pusat dari daerah-daerah perkebunan dan industri. Di Priangan kota-kota yang telah ada seperti Cianjur, Sukabumi, Bandung, dan Garut dilakukan perbaikan sarana dan fasilitas sehingga sesuai dengan kebutuhan masyarakat dan kepentingan ekonomi kolonial.

Perubahan yang paling berpengaruh di Karesidenan Priangan adalah dibangunnya rel kereta api yang menghubungkan Batavia hingga Cicalengka ke pada tahun 1884, serta dilanjutkan hingga ke Tasikmalaya pada tahun 1899 (NISM, 1927; Reitsma, dalam Holland Colonial Call, 1930: 29; Kunto, 2014: 93). Pembangunan rel kereta api di Karesidenan Priangan tidak bisa lepas dari perkebunan-perkebunan yang ada di wilayah ini. Hayoto Kunto mengatakan bahwa pembangunan rel kereta api di priangan didasari untuk mempermudah pengangkutan hasil produksi perkebunan yang ada di sekitar wilayah ini (Kunto, 2014: 103).

Pada akhir Abad ke-19 disamping menjadi pusat perkebunan, Priangan, khususnya Bandung telah menjadi rencana pengembangan Ibukota dan pusat pengembangan agrikultura Hindia Belanda maka sangat perlu dibangun rel kereta api sebagai rencana upaya pengembangan wilayah ini. Sebelum pembangunan rel kereta api di wilayah ini. Pengangkutan hasil perkebunan terutama teh, kopi, dan kina memerlukan waktu yang sangat lama serta melalui daerah yang berbahaya serta memakan biaya yang sangat tinggi. Bahkan untuk membawa teh dari proses pengemasan dari wilayah Waspada (Garut) hingga ke Batavia membutuhkan waktu hingga 10 bulan. Hal ini karena sulitnya proses pengangkutan yang meskipun telah ada Jalan Raya Pos, namun harus melewati sungai dan medan pegunungan yang sangat berat. (Reitsma, 1930: 28-29).

Pada tahun 1926 setelah adanya rel kereta api proses yang sama dari pengemasan hingga tiba di Tanjung Priuk hanya memakan waktu sekitar dua hari. Selain sangat penting untuk transportasi hasil industri dan perkebunan, jalur kereta api Batavia-Bandung juga sangat penting dalam mobilitas penduduk. Reitsma mencatat terjadi peningkatan pengguna kereta api dari 182.481 orang pertahun pada 1892 menjadi 2.312.190 orang pertahun pada tahun 1922. Pengguna kereta api yang menuju dan dari wilayah Priangan sangat beraneka ragam mulai dari urusan ekonomi, urbansasi, hingga pariwisata (Reitsma, 1930: 28-29).

Jalur kereta api anatar Batavia hingga Tasikmalaya merupakan sebuah jalur kereta yang mampu menghadirkan pengalaman tersendiri bagi para turis. Hal ini karena di jalur kereta api ini terdapat lintasan-lintasan kereta yang dikelilingi oleh pegunungan, lembah serta perkebunan kopi dan teh di sepanjang perjalanan. Para turis pun juga akan disuguhkan pengalaman mendebarkan ketika mereka harus melewati terowongan yang panjang dan gelap, serta jembatan kereta yang tinggi dan curam, sehingga perjalanan ini menjadi sensasi tersendiri bagi para turis ketika mengunjungi Priangan dengan menggunakan kereta api (Rush, 2013: 240).

Seiring dengan terbukanya wilayah Priangan yang kini telah dihubungkan dengan fasilitas jalan raya dan kereta api, maka transportasi menuju dan dari wilayah ini menjadi semakin mudah. Daya tarik alam dan suasana pegunungan yang sejuk dan nyaman menjadi



tujuan utama dari para turis ketika mengunjungi Priangan. A.J. Barnouw seorang pelancong yang mengunjungi Bandung medio antara 1920 hingga 1930 mencatat bahwa Priangan adalah surga bagi para orang-orang Eropa yang ada di Batavia, dan sekitar Jawa Barat. Para penduduk Batavia pada akhir pekan kerap kali mengunjungi daerah Priangan untuk berlibur dan mencari udara segar yang tidak jauh berbeda ketika mereka berada di Eropa (Barnouw, tt: 42).

Masyarakat Eropa yang sebagian besar berasal dari Batavia ini biasanya akan menghabiskan waktu akhir pekan mereka di Priangan. Selama di Priangan mereka menghabiskan waktu dengan menikmati suasana alam dan pegunungan; menikmati keindahan dan udara yang sejuk di perkebunan kopi dan kina; menjelajahi gunung-gunung seperti Gunung Gede, Gunung Papandayan, dan Gunung Pangrango; merasakan kehidupan peternak Sapi di daerah Pengalengan; mempelajari berbagai kajian mengenai gunung api dan agrikultura; atau merasakan kehidupan urban masyarakat Eropa di Bandung; dan lainnya (Barnouw, tt: 43; Kunto, 2015: 275).

Kehidupan pariwisata di Priangan sangat ditunjang oleh kehadiran *Preangerplanters* (Tuan tanah Priangan) yang banyak mendirikan rumah, bungalow, dan villa di sekitar perkebunan milik mereka. Villa-villa ini kemudian disewakan kepada para pelancong, terutama yang berasal dari Batavia sebagai rumah singgah sementara ketika mereka mengunjungi Priangan (Scidmore dalam Rush, 2013: 216). Dalam *booklet* perjalanan ke Priangan yang dikeluarkan oleh *Official Tourist Bureau* tercantum hotel-hotel yang



Foto 2: Para turis Belanda yang mengunjungi Situ Bagendit, Garut, Sumber: KITLV.nl

menawarkan keindahan panorama dan suasana perkebunan yang ada di sekitar Karesidenan Priangan. Beberapa diantaranya seperti Hotel Villa-Dolce di Garut, Grand Hotel Slabatoe di Sukabumi, dan Hotel Beau-Sejour dan Hotel Villa Isola di Lembang, selain itu juga ditawarkan tempat peristirahatan yang juga menawarkan berbagai sarana rekreasi seperti “Sanatorium Garoet Ngemplang” di Garut (*Official Tourist Bureau*, tt).

Para *Preangerplanters* juga berperan besar dalam pengembangan pariwisata dan perhotelan di Kota Bandung. Bandung merupakan ibukota dari Karesidenan Priangan, Bandung pada awalnya merupakan sebuah desa kecil mulai berkembang semenjak Deandles memindahkan Ibukota Kabupaten Bandung dari Daeyueh Kolot ke wilayah ini pada Tahun 1810, serta ditetapkannya Bandung sebagai Ibukota Karesidenan Priangan pada Tahun 1864 (Kunto, 2015: 12, 13, 17).

Bila orang-orang Eropa yang tinggal di luar Priangan lebih menyukai suasana alam dan perkebunan di wilayah ini, maka para *Preangerplanters* ini pada akhir pekan akan mengunjungi Bandung untuk mencari suasana kehidupan sub urban. Di Bandung terdapat beberapa hotel yang telah berdiri semenjak pertengahan Abad ke-19 serta menjadi primadona bagi para *Preangerplanters* dan para pelancong yang berkunjung ke Bandung. Salah satu hotel yang sangat terkenal pada periode pertengahan Abad ke-19 hingga awal Abad ke-20 di wilayah ini adalah Hotel Savoy Homann



Foto 3: Brosur Hotel Villa Dolce di Garut, Jawa Barat  
Sumber: *Picture of Nederland East Indies*

(Kunto, 1989: 16).

Hotel Savoy Homann awalnya adalah sebuah rumah penginapan milik keluarga Homann, seorang imigran dari Jerman yang mencoba mengadu peruntungan di Tanah Hindia. Bangunan hotel yang pada awalnya hanya sebuah bangunan bambu ini kemudian direnovasi pada tahun 1880 menjadi sebuah bangunan berarsitektur *art deco* pada sekitar tahun 1880. Semenjak masa itulah Savoy Homann menjadi hotel terkemuka yang terdapat di wilayah Karesidenan Priangan (Kunto, 1989: 15)

Seiring dengan dibukanya rel kereta api yang menghubungkan Batavia dan Bandung pada tahun 1884, maka Hotel Savoy Homann semakin ramai oleh para turis dan pengunjung yang datang ke Bandung. Selain sebagai tempat menginap dari para pelancong yang mengunjungi Bandung. Hotel Savoy Homann dan Kota Bandung juga kerap kali digunakan untuk mengadakan berbagai kegiatan seperti Kongres Pengusaha Gula (*Suikerplanters*) Hindia Belanda pada tahun 1887, Kongres Teh Sedunia pada tahun 1924, dan Kongres Ilmu Pengetahuan Asia-Pasifik ke-4 pada tahun 1929 (Kunto, 1989: 16).

Pada tahun 1906 atau 96 tahun setelah pembangunan Jalan Raya Pos, Karesidenan Priangan telah berubah dari sebuah daerah yang sebelumnya dikenal sebagai *schoone slaapter* (putri tidur) atau *paradise in exile* (surga dalam pengasingan) menjadi wilayah yang begitu sibuk dengan aktivitas ekonomi, pariwisata, dan menjadi salah satu pusat aktivitas kehidupan masyarakat kolonial. Wilayah ini memang diberikan kesuburan dan keindahan alam yang luar biasa. Berada di dataran tinggi yang sejuk, Priangan bukan saja menjadi surga bagi perekonomian kolonial di Abad ke-19, namun juga menjadi “rumah” bagian orang-orang Eropa di Jawa. Seperti yang disampaikan oleh van Hoevel “Hanya alamlah kemudian yang memiliki kekayaan dan keindahan tak terhingga di sini akan dapat mewujudkan angan-angan yang kelak bakal dikenang dan dihargai orang!” (Kunto, 2014: 15-16).

### **C. Priangan Di Mata Para Pelancong pada MedioAbad ke-19 Hingga Awal Abad Ke-20**

Para pelancong biasanya menjadikan Batavia sebagai tempat singgah sementara untuk melanjutkan perjalanan lebih jauh ke pedalaman Jawa. Sebelum abad Ke-20 memasuki daerah pedalaman Priangan bukan merupakan hal yang mudah. Para pelancong dan pengunjung yang hendak melanjutkan perjalanan ke daerah pedalaman Priangan harus mengurus *toelatings-kaart* atau “karcis masuk”, sebab kalau tidak mereka hanya boleh mencapai daerah Bogor. Peraturan ini diberlakukan pertama kali pada masa pemerintahan Gubernur Jenderal G.A. Baron van der Capellen pada tahun 1821 yang membatasi pergerakan orang Eropa untuk mengeksploitasi daerah ini. Meskipun telah dicabut pada tahun 1852, namun tetap bukan merupakan hal yang mudah untuk masuk ke wilayah Karesidenan Priangan (Scidmore, 1897: 23; Rush, 2013: 62; Kunto, 2014: 16-17).

Peraturan ini rupanya sangat dikeluhkan oleh para pelancong. Elizah R. Scidmore dalam *travelogue*-nya mengatakan bahwa banyak pelancong yang mengeluhkan hal ini. Ia menceritakan bahwa Alfred Russel Wallace pada sekitar tahun 1860an mengeluhkan akan sulit dan mahalnya pengurusan administrasi untuk menjelajahi Jawa. Hal ini pun masih ditambah dengan sulitnya medan serta tingginya biaya transportasi di wilayah ini. Sementara Charles W. Kinloch yang mengunjungi Priangan pada sekitar tahun 1850an mengatakan bahwa ia harus mengurus izin untuk memasuki wilayah pedalaman Jawa di kantor Gubernur Jenderal. Ia harus mengisi formulir yang berisi tujuan dia mengunjungi Jawa. Setelah mengurus formulir serta menjawab beberapa pertanyaan yang sulit ia akan mendapatkan izin perjalanan yang berlaku selama 12 bulan (Scidmore, 1897: 23-24; Rush, 2014: 62).

Sebelum adanya rel kereta api yang baru terhubung dari Batavia hingga Bandung pada tahun 1884, para pelancong menggunakan kereta kuda dengan menelusuri Jalan Raya Pos

yang dibuat pada masa Daendles. Charles W. Kinloch mengisahkan bahwa perjalanan ke Priangan sangat sulit dan mahal. Biaya sewa kereta kuda untuk menempuh jalan raya pos sekitar  $f 0,2/\text{mil}$ , namun bila melihat barang bawaan penumpang ongkos ini tidak begitu mahal, karena meskipun kecil kuda-kuda ini mampu membawa beban yang sangat besar (Rush, 2013: 64).

Kinloch (Rush, 2013: 65-69) menceritakan bahwa perjalanan melalui Jalan Raya Pos antara Batavia hingga Cisarua begitu menyenangkan karena kereta melaju dengan sangat cepat ditambah kesejukan udara dan pemandangan alam selama dalam perjalanan. Dalam perjalanan selama dua hari ini ia menginap di rumah peristirahatan yang cukup baik di dekat pos penggantian kuda. Setelah melewati Cisarua perjalanan baru terasa sulit karena ia harus berpindah ke kereta yang ditarik oleh kerbau, karena jalan yang menanjak disertai dengan hujan deras. Sekali lagi Kinloch mengagumi keindahan alam di wilayah ini terutama ketika ia melewati Puncak Pas menuju Cianjur. Di Cianjur ia beristirahat di penginapan yang dikelola oleh seorang wanita Belanda. Dari Cianjur ia harus melewati Sungai Citarum dengan *gethek* untuk melanjutkan perjalanan ke Bandung yang dilanjutkan kembali dengan kereta kuda hingga tiba di Bandung yang kala itu masih ia sebut sebagai sebuah desa.

Bandung pada tahun 1850an tidak ubahnya seperti sebuah desa kecil yang dikelilingi oleh perkebunan kopi dan teh. Ibukota Karesidenan Priangan pun ketika itu masih berada di Cianjur. Di Bandung Kinloch beristirahat di rumah seorang pemilik perkebunan teh yang ia sebut sebagai Tuan L. Di perkebunan teh ini ia begitu mengagumi suasana dan kehidupan seorang pemilik perkebunan. Tuan L memiliki sekitar 350 Bau atau sekitar 245 hektar dengan pekerja sekitar 1700 orang (Rush, 2013: 68-69).

Kehidupan di perkebunan-perkebunan Priangan rupanya begitu menarik bagi para pelancong ini. Kinloch mengisahkan udara yang sejuk, hujan ringan setiap hari, serta pemandangan alam yang indah, merupakan hal yang bisa memulihkan kepenatan pikiran yang didapat dari kehidupan di kota. Maka tidak mengherankan bila daerah Sukabumi, Bandung, dan Garut kemudian banyak dibangun berbagai rumah-rumah penginapan (Rush, 2013: 68-69).

Hal yang sama juga diungkapkan oleh Elizah R. Scidmore ketika tinggal pada sebuah keluarga perkebunan teh di Sinagar, Sukabumi. Selama di perkebunan ini ia tinggal dalam sebuah bungalow yang sangat besar yang ia katakan mampu bertahan hingga 20 sampai 30 tahun. Di sekitar perkebunan ini selain udaranya yang sejuk sang tuan rumah menanam berbagai jenis pohon buah, bunga-bunga dan memelihara sapi di sekitar bungalow tersebut. Keluarga ini hampir setiap malam mengundang kerabat-kerabat mereka dari Batavia, Bogor, ataupun Bandung untuk larut dalam pesta dansa. Para pemusik dan teater pun sengaja mereka datangkan dari Eropa. Di dalam buku tamu keluarga ini terekam mengenai asal dari para tamu dan undangan yang mengunjungi bungalow dan larut dalam pesta yang keluarga ini adakan sebagian besar berasal dari negara-negara di Eropa, Amerika Serikat, Singapura, dan Australia (Scidmore, 1897: 128-129).

Scidmore (Rush, 2013: 164-166) melihat hubungan antara keluarga di perkebunan ini dengan para pekerja-pekerja mereka. Ia terkejut dengan sikap yang ditampilkan oleh para pekerja dan tuan-tuan mereka. Ia melihat bahwa apa yang ia bayangkan dengan sistem tanam paksa pada masa sebelumnya tidak pernah benar-benar terjadi. Scidmore menyaksikan para pekerja di perkebunan teh ini menjalankan rutinitas keseharian biasa, seakan mereka tidak tinggal dalam alam kolonialis Eropa. Ibu-ibu ini menampilkan suatu pertunjukan indah ketika mereka memetik teh dan mengumpulkan daun teh dengan dipayungi embun pagi di hamparan hijau kebun teh yang asri.

Hubungan antara orang Eropa dan masyarakat bumiputera yang “terlihat” harmonis

inipun juga disaksikan oleh J.W.B Money seorang pengacara Inggris yang mengunjungi Cianjur pada sekitar tahun 1860an. Dalam sebuah permainan balap kuda dan perburuan rusa yang ia ikuti nampak sekali keakraban antara orang bumiputera dengan orang Eropa. Ia menyaksikan suatu relasi hangat antara pemimpin bumiputera seperti para bupati dan kepala suku di sekitar Cianjur dengan residen dan tuan-tuan tanah Eropa, demikian juga ketika dalam perburuan tidak ada suatu kecanggungan relasi antara orang bumiputera dari kelas bawah dengan orang-orang Eropa yang notabene adalah tuan mereka. (Rush, 2013: 84-88).

Money (Rush, 2013: 88-89) juga terkesan dengan pembagian kekuasaan di Jawa antar pemimpin bumiputera dengan orang Eropa, bagi dia yang merupakan pejabat kolonial Inggris di India hal ini sangat menarik, sebab harmonisasi yang terjalin antar pemimpin lokal dan Eropa di Hindia telah menciptakan suatu kesinambungan politik dan ekonomi di wilayah ini. Hal ini masih ditambah dengan kemampuan para pemimpin dan tuan-tuan tanah Eropa dalam hal penguasaan bahasa lokal. Maka tidak mengherankan apabila penduduk bumiputera kerap kali meminta bantuan pada orang-orang Eropa bila mereka mengalami kesulitan. Menurut Money ini menunjukkan rasa hormat pada satu pihak dan kebaikan hati pada pihak yang lain (Rush, 2013: 89-90).

Pendapat Scidmore dan Money mengenai relasi antara kaum bumiputera dan orang Eropa di Hindia seakan menjungkirbalikan pandangan umum pada masa itu mengenai kolonialisme dan hubungan antara penjajah dan yang terjajah. Mengenai bagaimana hubungan relasi ini dapat terjalin antara penjajah dengan pihak yang terjajah, dimana hal ini sangat tidak mungkin berlaku di India, dimana Inggris selalu menghadapi gejolak-gejolak perlawanan dari orang-orang India.

Hal yang sama pun juga diungkapkan oleh H.W. Ponder ketika mengunjungi Hindia Belanda pada sekitar tahun 1935. Ia membandingkan antara kehidupan orang-orang Inggris di Melayu dengan orang-orang Belanda di Hindia. Bagi dia orang Belanda telah menganggap Hindia sebagai rumahnya dan mereka “nyaman akan rumahnya”. Orang-orang Eropa yang ada di Hindia ini tanpa ragu untuk membiarkan anak-anak mereka bermain-main di bawah terik matahari ataupun bergaul dengan anak-anak bumiputera. Orang-orang Eropa ini juga telah beradaptasi dengan segala sesuatu yang ada di Hindia seperti dalam hal berpakaian, makanan, perilaku dan kebiasaan, bahasa, dan segala hal yang terkait dengan kehidupan bumiputera di koloni ini. Ponder secara tegas mengatakan bahwa “Bangsa Belanda telah sangat paten dan teratur (...) menjadikan Jawa sebagai sebuah koloni yang nyaris sempurna. Semacam negeri tropis Belanda” (Rush, 2013: 215-216, 222).

Disamping mengamati keindahan alam dan kehidupan orang-orang Eropa di Priangan, beberapa pelancong juga mengamati kehidupan masyarakat bumiputera yang ada di Priangan. Elizah R. Scidmore dalam bukunya membahas mengenai kehidupan sebuah pedesaan yang terletak di sekitar Perkebunan Sinagar. Ia mengamati kehidupan pedesaan di Sinagar yang di sekeliling desa tersebut di kelilingi oleh pohon-pohon asam dan kenari. Di desa tersebut ia juga menyaksikan pertunjukan wayang dan gamelan yang berisi kisah-kisah kejayaan masa lampau penduduk bumiputera. Penduduk Desa Sinagar rata-rata bekerja di perkebunan dan pabrik teh, serta menjadi petani. Gambaran mengenai pedesaan di Sinagar ini mirip dengan apa yang ditampilkan dalam Pameran Kolonialisme Internasional di Chicago pada tahun 1889. Pameran ini juga menjadi salah satu pendorong Scidmore untuk mengunjungi Hindia Belanda (Scidmore, 1897: 143-144).

Sementara A.J. Barnouw terkesan dengan nilai-nilai tradisi dari masyarakat di sekitar perkebunan kina musim tanam padi. Para petani tersebut mengadakan *slametan* atau persembahan untuk mendoakan kelancaran proses penanaman hingga masa panen tiba. Ia menceritakan para petani mendoakan bibit padi yang hendak ditanam yang diletakkan



diantara dua buah lampu yang menjadi simbol matahari dan bulan. Barnouw juga menyinggung nilai “semangat” yang menjadi nilai pendorong bagi para petani untuk selalu bekerja keras (Barnouw, tt: 46).

Hal yang menarik adalah apa yang disampaikan oleh Augusta de Wit ketika mengunjungi sebuah desa di Priangan. Jalan menuju desa ini adalah sebuah jalan tanah yang halus dengan sepanjang perjalanan terdapat pohon-pohon bambu, pohon rasamala, pohon kamboja, dan tanaman-tanaman lain. Selama perjalanan ke desa dengan menggunakan kuda ia berpapasan dengan seorang anak kecil yang melintas dengan kerbaunya, seorang perempuan yang membawa bakul nasi sedang menuju ke sawah, dan sekelompok petani yang hendak bekerja, de Wit melihat ini sebagai keharmonisan kehidupan masyarakat desa di Hindia (De Wit, 1907: 236, 239, 243-244).

Dalam perjalanannya De Wit singgah di sebuah desa. Keadaan di desa ini pada pagi hari sangat sepi karena para lelaki sedang berada di sawah, para perempuan sendiri sedang sibuk di dapur atau sedang menenun. Ia menyaksikan anak-anak yang sedang bermain, orang tua yang begitu bahagia bermain dengan cicitnya. Ia begitu terkesan dengan keadaan di pedesaan ini. Menurutnya mereka adalah para penduduk bumiputera yang belum terpengaruh oleh ego dan sombongnya orang-rang Eropa yang merubah kebiasaan dan perilaku mereka seperti yang terjadi di kota-kota Hindia (De Wit, 1907: 253-254).

Kehidupan masyarakat pedesaan menjadi daya tarik bagi para pelancong yang mengunjungi Hindia. Keramahan dan kehidupan masyarakat menjadi ciri khas yang menunjukkan “keaslian kehidupan Hindia. Hal inipun ditambah dengan promosi Hindia pada setiap pameran kolonial yang kerap kali menampilkan suasana kehidupan di pedesaan (Bloembergen, 2006).



Foto 4: Suasana pasar di sekitar Jalan Raya Pos  
Sumber: *Official Tourist Bureau*

Desa kemudian juga dimanfaatkan oleh *Official Tourist Bureau* sebagai suatu tujuan dari promosi wisata mereka. Dalam panduan perjalanan wisata ke Cianjur, para turis dapat mengunjungi sebuah desa dan pasar yang berada di daerah Pacet. Mereka mempromosikan bahwa di pasar terdapat suatu pemandangan kehidupan masyarakat bumiputera yang penuh senyum dan bahagia (*Official Tourist Bureau*, tt, 43).

Dibangunnya jalur kereta api dari Batavia hingga Bandung pada tahun 1884, menambah daya tarik dan mempermudah kunjungan ke wilayah Karesidenan Priangan. Kereta api pun juga menjadi primadona baru dari atraksi perjalanan wisata ke wilayah Priangan. Dari Batavia para penumpang yang akan menuju Priangan akan berangkat dari Stasiun Koningsplein (Gambir). Biaya perjalanan kereta api untuk gerbong kelas pertama berkisar antara f0,45 sampai f0,55 per kilometer, untuk gerbong kelas dua berkisar antara f0,3 sampai f0,4 per kilometer, dan terakhir untuk gerbong kelas tiga berkisar f0,15 untuk 250 km pertama, serta f0,5 untuk 250 km berikutnya. (Scidmore, 1897: 50-51; *Official Tourist Bureau*, tt: 13; Reitsma, 1930: 31).

Scidmore mengisahkan perjalanannya dengan menggunakan kereta api menuju Bandung. Ia naik kereta api dari Stasiun Bogor, karena sebelumnya ia baru saja mengunjungi Kebun Raya Bogor. Dari Bogor ia berangkat pada pagi hari. Daerah pertama yang ia lewati adalah daerah sekitar punggung Gunung Salak. Di tempat ini ia mengagumi keindahan

perkebunan kopi, teh, dan kina yang menghampar hijau luas. Ia pun membayangkan kehidupan seorang *Preangerplanters* yang kaya dan memiliki banyak pekerja. Dalam perjalanan antara Sukabumi-Bandung, Scidmore terkesan pada hamparan sawah, saluran irigasi, dan para petani di Tanah Pasundan. Ia terkesan bagaimana sebuah bangsa yang terjajah ini masih mampu merekam pengetahuan tentang agrikultura yang sangat luar biasa. Ia menyebut wilayah ini sebagai salah satu “The Granary of The East”. Hal ini karena meskipun daerah ini berpenduduk padat, namun berkat pengetahuan mereka tentang agrikultura, mereka menghasilkan panen yang berlimpah, serta mampu mengeksport beras mereka keluar daerah, sesuatu yang tidak terbayangkan olehnya (Scidmore, 1897: 147-148).

Setiba di daerah sekitar Cianjur kereta akan berhenti sejenak untuk memberi waktu bagi para penumpang untuk makan siang. Makanan untuk para penumpang di gerbong kelas 1 dan 2 biasanya telah dipesan lebih dahulu di beberapa stasiun sebelum tiba di Cianjur. Jadi begitu tiba di Cianjur penumpang akan langsung disuguhi oleh aneka jenis makanan yang telah di pesan. Makan siang yang biasa disajikan biasanya adalah *rijstaffel* atau sesuai pesanan, seperti *steak* atau *bifsteak* (Scidmore, 1897: 149; Ariwibowo, 2011: 180-181).

Setelah makan siang para penumpang ini akan melanjutkan perjalanan menelusuri hutan-hutan antara Cianjur hingga Padalarang. Bila beruntung para penumpang akan berpapasan, dengan harimau atau badak yang sedang melintasi hutan, serta melihat aliran Sungai Citarum yang mengalir deras. Perjalanan ini pun semakin seru ketika melewati beberapa jembatan dan terowongan kereta api. Memasuki Bandung akan terlihat sekali lagi hamparan perkebunan kopi dan Gunung Tangkuban Perahu yang nampak dari kejauhan (Scidmore, 1897: 149-151).

Setiba di Bandung para turis biasanya akan beristirahat sejenak sebelum melanjutkan perjalanan mereka ke Garut atau Tasikmalaya. M.A.J. Keling menyebut Bandung pada masa kolonial sebagai *Europa in de Troepen* (Eropa di daerah tropis). Hal ini karena udara Bandung yang sejuk dan dipenuhi oleh villa-villa yang berdiri megah dan indah hampir di seluruh penjuru kota ini. A.J. Barnouw mengatakan bahwa udara Bandung sangat cocok dan sehat untuk orang-orang Eropa. ia mengatakan Bandung dapat menjadi rumah permanen bagi orang-orang di Hindia (Scidmore, 1897: 150; Barnouw, tt: 43; Kunto, 2014: 265).

Di Bandung para pelancong dapat mengunjungi berbagai obyek wisata menarik seperti menuju ke Lembang untuk mengunjungi perkebunan kopi, teh dan kina; mengunjungi observatorium Bosscha yang hingga awal Abad Ke-20 hanya ada tiga di Dunia; atau menikmati permandian air panas, mengunjungi kolam sulfur, atau air terjun yang tersebar di kota ini. Bagi para *Preangerplanters* Bandung menjadi tempat berakhir pekan untuk menikmati suasana *urban culture*. Di Bandung mereka yang sehari-hari hidup di perkebunan

ini akan memanfaatkan akhir pekan mereka untuk berbelanja, pergi ke klab (*societiet*), menyaksikan pertunjukan *toneel*, berjalan-jalan menikmati sore di alun-alun dan sekitar kota Bandung, dan berbagai aktifitas lain yang tidak mereka dapatkan di area perkebunan (Kunto, 2014: 268-282).

Bandung ketika itu juga dikenal akan festival balap kuda. Balapan kuda yang biasa diadakan setiap tahun di Lapangan Tegallega Bandung ini biasanya diadakan bersama dengan Pameran Tahunan Bandung yang biasa dikenal sebagai *Jaarbeurs* yang diadakan pada sekitar bulan Juni-Juli. Festival ini menjadi ajang *showoff* orang-



Foto 5: Liburan sebuah keluarga Eropa di Gunung Tangkuban Prahur  
Sumber: [collectie.wereldculturen.nl](http://collectie.wereldculturen.nl)

orang Eropa ketika itu untuk menunjukkan kekayaan dan mode terbaru yang mereka kenakan. Elizah Scidmore dalam bukunya juga mencatat ajang balap kuda ini. Ia mengatakan bahwa kuda Bupati Bandung ketika itu selalu menjadi juara setiap tahunnya. Ia juga memberi penilaian tentang Bupati Bandung ketika itu. Menurutnya meskipun ia memiliki kekuasaan dan tinggal dalam sebuah istanayang ia sebut *dalem* yang terletak di tengah kota, namun ia tak ubahnya seperti boneka pemerintah kolonial Belanda. Bupati ini juga mengenakan gaya hidup barat dan memiliki sebuah villa besar seperti layaknya orang Eropa yang terletak di wilayah suburban Bandung (Scidmore, 1897: 150).

Seperti yang dikatakan oleh M.A.W. Brouwer seorang Belanda yang sempat tinggal di Bandung yang mengatakan bahwa “Bumi Pasundan diciptakan ketika Tuhan sedang tersenyum”. Hal itu dirasa tidaklah terlalu berlebihan. Di masa awal berdirinya, kemajuan Karesidenan Priangan memang sangat didukung oleh pesatnya pertumbuhan perkebunan dan pariwisata. Keindahan alam dan kesejukan alamnya telah menjadikan Priangan sebagai destinasi utama orang-orang kulit putih baik yang berada di Batavia ataupun penjurus dunia untuk mengunjungi wilayah tropis yang sejuk dan jelita ini. Bahkan sejarah pun mencatat bahwa aktor legendaris Charlie Chaplin pun sempat singgah di wilayah ini (Kunto, 1989: 23-25; Kunto, 2014: 57).

### III. PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Hindia Belanda terutama Karesidenan Priangan menampilkan sesuatu yang menarik bagi para turis yang mengunjungi wilayah ini. Dalam benak para turis ini sebelum mereka melakukan perjalanan ke Jawa yang nampak hanyalah bayangan sebuah daerah yang jauh dari nilai-nilai keadaban dan budaya yang berkembang di barat ketika itu. Sama seperti pandangan kaum orientalis pada masa itu yang memandang masyarakat timur hanya memiliki pemahaman nilai dan budaya yang rendah. Stigma yang tertangkap mengenai “Dunia Timur” yang berkembang dalam benak dan pikiran mereka seakan berubah ketika mereka pada akhirnya mengunjungi, menjelajah, dan mengeksplorasi kehidupan alam dan budaya masyarakat Timur. Perubahan persepsi ini muncul ketika mereka mulai bertemu dan berinteraksi dengan alam, budaya, dan masyarakat setempat. Stigma tentang Timur yang tidak beradab dan terbelakang seakan sirna dan berubah menjadi kekaguman akan keragaman, kekayaan, keindahan, dan harmoni yang ditampilkan oleh alam, budaya, dan masyarakat Timur, terutama di Karesidenan Priangan.

Pada akhirnya ada suatu kekaguman dan keterkejutan para pelancong ini mengenai Hindia. Di tengah kuatnya pandangan rasisme dan kolonialisme kulit putih, kondisi Hindia tidaklah sejauh yang mereka pikirkan. Persepsi tentang Hindia pun pada akhirnya berubah dengan kekaguman akan kekayaan peninggalan sejarah dan budaya; kehidupan penduduk asli yang terlihat bahagia dengan segala keterbatasan mereka, terutama di wilayah pedesaan; harmonisnya hubungan sosial dan budaya antara masyarakat bumiputera dan Eropa. Interaksi yang terjalin selama dalam perjalanan mereka dengan penduduk bumiputera pada akhirnya juga meruntuhkan citra masyarakat Hindia Belanda yang malas dan terbelakang.

Para pelancong yang didominasi oleh para *flaneur* yang hanya ingin melihat-lihat Hindia, ternyata mampu menuangkan pengalaman mereka dalam suatu tulisan yang menarik. Meskipun terkadang ditemukan pandangan-pandangan negatif mengenai Hindia dan masyarakatnya, namun suatu bentuk penulisan yang spontan ini justru menjadi kekuatan dalam melihat sisi humanis dari masyarakat bumiputera serta kepolosan peristiwa yang berlangsung pada masa itu.

## B. Saran

Penggunaan *travelogue* sebagai sumber utama dalam kajian sejarah memang bukan merupakan hal yang mudah. Dibutuhkan suatu perbandingan antara kisah yang dihadirkan oleh para pelancong ini dengan sumber sejarah formal yang terkait dengan tema yang ditampilkan. Namun, melalui *travelogue* sejarawan akan mampu mengulas sejarah sehari-hari yang selama ini tersisih dari sumber-sumber primer dalam kajian historiografi. Diharapkan pada masa yang akan datang semakin banyak sejarawan yang menggunakan berbagai jurnal atau berita perjalanan, buku harian, memoir, serta berbagai catatan yang bersifat pribadi untuk dapat digunakan dalam kajian historiografi terutama terkait dengan tema kajian sejarah sehari-hari.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku:

- Achmad Sunjayadi, 2007. *Vereeniging toeristen verkeer Batavia 1908-1942: Awal Turisme di Hindia Belanda*. Jakarta: FIB UI.
- Ariwibowo, G. A., 2011. "Pendidikan Selera: Perkembangan Budaya Makan di Perkotaan Jawa pada Periode Akhir Kolonial". *Thesis*. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.
- Barnouw, A. J., tt. *A Trip Through The Dutch East Indies*. Gonda: Knuch and Knuttel.
- Buntler, Richard dan Tom Hinch, 2007. *Tourism and Indigenous People: Issues and Implication*. Oxford: Elsevier.
- Burke, P., 1997. *Varieties of Cultural Histories*. New York: Cornell University Press.
- Bloembergen, M., 2006. *Colonial Spectacle: The The Netherlands and The Dutch East Indies at The World Exhibition 1883-1931*, Singapore: NUS Press.
- De Wit, A., 1905. *Java Fact and Fancies*. London: Chapman and Hall Ltd.
- De Boer, M. G., "Het Scheepvaartveerker in den Indieschen Archipel" dalam *Holland Colonial Call*, 1930. he Hague: Dutch-British Publishing Company, ltd.
- Dick, H. (eds), 2002. *The Emergence of National Economy: An Economic History of Indonesia 1850-2000*. Honolulu: University of Hawaii Press.
- Haryanto Kunto, 1989. Savoy Homann: *Persinggahan Orang Penting*, Bandung: Bidakara Hotel Savoy Homann.
- \_\_\_\_\_, 2014. *Wajah Bandoeng Tempo Dulu*, Granasia: Bandung.
- Holland Colonial Call, 1930. *Holland Colonial Call*. The Hague: Dutch-British Publishing Company, ltd.
- Houben, V. J. H., 2002. "Java in The 19th Century: Consolidation of a Colonial State" dalam Dick, Howard. (eds), 2002, *The Emergence of National Economy: An Economic History of Indonesia 1850-2000*. Honolulu: University of Hawaii Press.
- Java Motor Club, 1918. *See Java Garden of The East*. Soerabaja: Michael Java Motor Touring Co.
- Kartodirjo, S., 2014. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru 1500-1900: Dari Emporium Ke Imperium*, Jil. 1. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Lindbald, T. J., 2002. "The Late Colonial State and Colonial Expansion, 1900-1930s" dalam Dick, Howard. (eds), 2002, *The Emergence of National Economy: An Economic History of Indonesia 1850-2000*. Honolulu: University of Hawaii Press.
- Museum Volkekunde, tt. *De Mens in Beeld: Verzamelde Colectieprofielen*, Leiden: Museum Volkekunde.
- Nas, P. J. M dan Pratiwo, 2002. "Java and de groote postweg, la grande route, the great mail road, Jalan Raya Pos" dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde, On the road The social impact of new roads in Southeast Asia 158 (2002), no: 4, Leiden, 707-*



725.

- Official Tourist Bureau, tt. *Java The Wonderland*, Batavia: Official Tourist Beareau.
- Raffles, T. S., 1830. *The History of Java, Vol. 1-2*, London: John Murray.
- Reitsma, S. A., 1930. “De Spoor en Tramwegen in Nederlansche Indie” dalam *Holland Colonial Call*, *Holland Colonial Call*. The Hague: Dutch-British Publishing Company, ltd.
- Ricklef, M.C., 2001. *A History of Modern Indonesia since c. 1200*. Hamsphire: Palgrave.
- Rush, J. R., 2013. *Jawa Tempo Dulu: 650 Tahun Bertemu Dunia Barat 1330-1985*. Depok: Komunitas Bambu.
- Scidmore, E. R., 1897. *Java: The Garden of East*. New York: The Century Co.
- Stepan, N. L., 2001. *Picturing Tropical Nature*. London: Reaktion Book Ltd
- Taylor, J. G., 2003. *Indonesia: People and History*. New York: Yale University Press.
- Van der Weide, Eifje, 2012. *Changing Relevance Of Space In Time: Colonisation, Globalisation And The Significance Of Connectivity. Thesis*. Uthrecht: University of Utrecht, the Netherlands.
- Vickers, A., 2005. *A History of Modern Indonesia*. Cambrigde: Cambridge University Press.
- Wearing, S. (eds.), 2010. *Tourist Culture: Identity, Place, and The Traveler*, London: Sage Publishing.

**Internet:**

kitlv.nl  
collectie.wereldculturen.nl