



## Menelusuri Jalan Raya Pos Daendels Jakarta-Bogor Abad ke 19

### *Tracing Jalan Raya Pos Daendels Jakarta-Bogor in the 19th Century*

Muhammad Zaqi Al Zamani <sup>1</sup>✉

<sup>1</sup>✉ Magister Sejarah dan Kebudayaan Islam, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta

E-mail: [muhammadzaqialzamani21@mhs.uinjkt.ac.id](mailto:muhammadzaqialzamani21@mhs.uinjkt.ac.id) ✉

Diterima: 3 Desember

| Direvisi: 5 Desember 2022

| Diterbitkan: 6 Desember 2022

#### ARTICLE INFO

#### ABSTRACT

##### Keywords:

Daendels,  
Post Highway,  
Transportation.

*This article is entitled "Traveling the 19th Century Daendels Batavia-Buitenzorg Post Road". The Daendels highway itself is a postal road with a length of 1,000 kilometers in Java that stretches from Anyer to Panarukan. Seeing this aspect, the researcher is interested in studying this problem in depth, so the purpose of this research is to understand the background of the construction of the postal highway, as well as the impact of the postal highway construction. Then to obtain credible results, the research method used is the historical method with steps in the form of: heuristics, verification, interpretation and historiography. From this research it was found that the postal highway (De Grote Postweg), was built in 1808-1811 by order of the Governor General of the Dutch East Indies, namely Herman Willem Daendels. The creation of smooth communication between regions along the island of Java which at that time was controlled by Daendels was the goal of the construction of the postal highway itself, besides that the construction of the postal highway served as a defense against British attacks on the North Coast of Java.*

##### Kata Kunci:

Daendels,  
Jalan Raya Pos,  
Transportasi.

Artikel ini berjudul "Menelusuri Jalan Raya Pos Daendels Batavia-Buitenzorg abad 19". Jalan raya Daendels sendiri adalah sebuah jalan pos dengan panjang 1.000 kilometer di Jawa yang membentang dari Anyer hingga Panarukan. Melihat aspek tersebut, peneliti tertarik untuk mengkaji secara mendalam permasalahan ini, sehingga tujuan dalam penelitian ini yaitu memahami latarbelakang pembangunan jalan raya pos tersebut, serta bagaimana dampak dari pembangunan jalan raya pos. Kemudian untuk mendapatkan hasil yang kredibel, maka metode penelitian yang digunakan yaitu metode historis dengan langkah-langkah berupa: heuristik, verifikasi, interpretasi dan historiografi. Dari penelitian ini maka ditemukan bahwa jalan raya pos (De Grote Postweg), dibangun pada tahun 1808-1811 atas perintah Gubernur Jenderal Hindia Belanda yaitu Herman Willem Daendels. Terciptanya komunikasi yang lancar antar daerah di sepanjang Pulau Jawa yang pada waktu itu dikuasai oleh Daendels merupakan tujuan dari pembangunan jalan raya pos itu sendiri, selain itu pembangunan jalan raya pos berfungsi sebagai pertahanan dari serangan Inggris di Pantai Utara Jawa.

#### PENDAHULUAN

Jalan raya telah ada jauh sebelum jaman penjajahan Belanda tepatnya di Pantai Utara Jawa Tengah. Jalan raya itu awalnya

merupakan bagian dari jalan raya di pesisir Utara Jawa yang masuk dari bagian wilayah kerajaan Mataram Islam. Jalan Raya Pesisir

hingga Jalan Raya Pantura merupakan sarana mobilitas orang dan barang.

Pada masa pemerintahan Gubernur yang dikenal dengan nama Jendral Herman Wiliam Daendels (1808-1811) memerintah wilayah kekuasaan Hindia Belanda secara singkat sekitar 3,5 tahun. Tetapi, berbagai warisan pembangunan infrastuktur yang telah dirintisnya memiliki manfaat sampai akhir abad ke 19, bahkan beberapa masih bermanfaat di masa kini (Djoko, 2005).

Jalan raya merupakan sarana transportasi yang bermanfaat dan juga penting untuk perkembangan ekonomi juga politik di pulau Jawa. Jalan raya menjadi penghubung dari satu kota ke kota lainnya dengan menempuh berbagai medan baik wilayah yang ada di daratan maupu wilayah yang berdekatan dengan laut dengan melalui pantai.

Salah satu jalan raya yang dalam perjalanan sejarah dalam perkembangan kota kota di pulau jawa ialah jalan raya post besar (Grote Postweg) yang dibangun atas perintah langsung Daendels pada tahun 1808-1811. Dengan multisiygnifikasi sejarah, arsitektur, dan juga ekonomi, jalanan panjang ini mengalami banyak perubahan dan memerlukan pembenahan ulang ruang jalan yang menghubungkan berbagai kota besar seperti Batavia, Buitzenborg, Bandung, Cirebon, hingga Semarang (Al-Athas-2016).

Dari pembangunan jalan raya post tersebut, bisa di lihat bahwa salah satu tujuan utamanya ialah memperlancar perekonomian Belanda (VOC) dengan adanya jalan raya tersebut bisa mempermudah akses dari Batavia ke Buietnzorg hingga ke bandung atau sebaliknya dapat

mempermudah mengirim sumber daya ke pusat pemerintahan Hindia Belanda yaitu Batavia.

Karena Pulau Jawa merupakan pulau dengan sumber daya yang berlimpah, ditambah dengan adanya tanam paksa yang diperkenalkan oleh Van Den Bosch menjadikan jalan raya post ini menjadi lebih hidup karna perjalanan komoditas-komoditas yang merupakan pemasukan utama VOC terbantu dengan adanya jalan raya tersebut.

Dari uraian penulis di atas, jalan raya tersebut sudah menjadi tulang punggung ekonomi pemerintahan belanda dan menghasilkan cukup banyak pemasukan. Tetapi, masyarakat pribumi tidak mendapatkan keuntungan yang baik dari adanya jalan raya tersebut. Jangankan hidup sejahtera, korupsi yang dilakukan pegawai VOC membuat rakyat menjadi sengsara dan memakan korban saat pembangunan dan perjalanan komoditas di jalan raya tersebut berlangsung.

Penulisan artikel ini ingin membahas bagaimana kehidupan yang ada di jalan raya post baik dari segi ekonomi, sosial, dan politik yang terjadi karna adanya jalan raya tersebut. Dikhususkan pada wilayah Jakarta-Bandung karna dua wilayah tersebut merupakan wilayah yang cukup menonjol karena kehidupan politik dan juga ekonomi yang berjalan.

## **METODE**

Metode yang digunakan dalam penulisan penelitian ini menggunakan metode historis dan studi kepustakaan. Dalam bukunya A. Daliman menjelaskan bahwa penelitian historis merupakan metode penelitian yang terikat dengan berbagai ilmu disiplin. Sejarah terikat

dengan penalaran (reasoning) yang berdasarkan pada fakta. Fakta-fakta inilah yang nantinya akan menjadi sumber dari sejarah, untuk memperoleh kebenaran sejarah, sehingga diharapkan mampu memperlihatkan sejarah secara objektif dan tujuan akhirnya ialah kesesuaian antara pemahaman sejarah dan fakta . Menurut Nazir dalam Milya Sari dan Asmendri, Studi Kepustakaan merupakan teknik pengumpulan data dengan melakukan penelaahan terhadap buku, literatur, catatan, serta berbagai laporan yang berkaitan dengan masalah yang ingin dipecahkan. Studi kepustakaan ialah teknik penumpukan data-data yang berasal dari buku, jurnal, serta laporan ilmiah, data-data yang telah didapat nantinya akan diolah menjadi suatu hasil penelitian. Adapun sumber-sumber yang di akses penulis antara lain Google Scholar, situs website Delpher yang menyajikan surat kabar lama, beberapa buku yang berkaitan dengan Jalan raya pos Deandels.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **A. Latar Belakang Berdirinya Jalan Raya Post**

Jalan Raya Pos (*Grote Postweg*) merupakan jalan raya yang menghubungkan pulau jawa dari wilayah Utara mulai dari Anyer hingga Panarukan. Jalan ini dibangun pada masa pemerintahan Deandels dengan 1 tahun masa jabatannya. Dia, Deandels memerintahkan membuat jalan raya besar itu dengan alasan “pembangunan”. Alasan ini lebih dititikberatkan pada aspek militer.

Pada kepentingan militer sendiri jalan raya ini diharapkan dapat memindahkan tentara sebagai transportasi jalur darat yang mudah dan juga dia

mebutuhkan penghubung antar satu daerah ke daerah lain. Bisa disimpulkan bahwa jalan raya post ini merupakan jalan raya militer yang ada di Nusantara pada masanya. Karena pada saat itu perpecahan antar Belanda dan Inggris membuat Deandels berjaga-jaga jika ada serangan yang dilancarkan di wilayah jajahannya ini.

Daendels merupakan seorang pemuja prinsip-prinsip pemerintahan yang bersifat revolusioner. Dia membawa Pulau Jawa pada suatu perpaduan antara semangat pembaharuan dan metode-metode kediktatoran, meski hasil dari pemikirannya hanya membuahkan sedikit hasil dan justru banyak menuai perlawanan. Dia berusaha untuk menghilangkan ketidakefisienan, penyelewengan, hingga korupsi yang menyelimuti administrasi eropa meski langkah-langkah nya yang berhasil hanya sedikit.

Pada masa awal kedatangannya, Deandels mulanya langsung berkunjung mengelilingi pulau Jawa dan dianggapnya itu merupakan sesuatu yang cukup sulit dikarenakan medannya yang belum teratur. Deandels menginjakkan kaki di Batavia pada tanggal 5 Januari 1808, kedatangannya cukup membuat geger pada orang-orang lama dalam sistem kerja Kolonial. Beberapa keputusannya membuat pegawai Hindia Belanda kerepotan karna saat itu Deandels memiliki niat untuk langsung pindah ke wilayah Buitenzorg (Bogor) saat itu juga, meski medan yang di lalui sulit dan bahkan cuaca yang tidak mendukung. Menurut para pegawai Hidia belanda keputusan tersebut memerlukan setidaknya 30 tim, tetapi Deandels dengan mudahnya mengatakan akan memakai 31 tim.

Tentunya apa yang telah ia katakan langsung ditaati oleh para pegawai Hindia Belanda. Gubernur yang kuasanya sangat kuat di pemerintahan ini merupakan titipan dari Raja Belanda Louis Bonaparte atas kuasa penuh di Hindia Belanda. Dengan jabatan yang ia dapat, ia langsung mereorganisasi para dewan Hindia serta memberinya hak penasihat untuk menegakkan kekuasaannya di Hindia Belanda.

Vlekke dalam buku Nusantara (2008) mengatakan :

“Dia mulai bekerja, memberantas korupsi, menghancurkan serta membangun administrasi, membangun jalan, dan benteng. Pendeknya, segala hal yang bisa diperkirakan akan dilakukan seseorang yang menganggapnya diktator. Dia mencapai banyak hasil tapi mendatangkan kebencian besar pada banyak orang yang kepentingannya rusak”.

Selanjutnya tak cukup lama setelah itu beliau memerintahkan pembangunan jalan Raya Pos yang memakan waktu hingga 1 tahun (Nas & Pratiwo, 2020).

Deandels telah sadar bahwa Inggris, cepat atau lambat, akan datang ke Jawa. Mereka menargetkan penguasaan pulau ini untuk kepentingan politik mereka di Nusantara. Batavia, serta kota-kota lainnya merupakan modal penting yang perlu dikuasai sebagai pembuktian supremasi kuasa atas pulau ini. Menanggapi hal ini, Daendels merasa perlu membangun instalasi militer yang dapat diandalkan untuk menghalau pasukan musuh yang datang dari laut. Antara satu pelabuhan dengan pelabuhan lain, harus terjalin melalui satu jalur yang dapat memobilisasi pasukan dan logistik perang dengan cepat (Tuinen & Deze, 1999).

Untuk meluluskan langkahnya, Daendels menghimbau pada kalangan penguasa pribumi untuk menyediakan tenaga rakyat sebagai pekerja proyek besarnya (Nas & Pratiwo, 2020). Sebagaimana diketahui, hubungan antara penguasa dengan rakyat dalam tatanan masyarakat Jawa berlaku secara dominatif (Arimi, 2008). Rakyat luas, yang profesinya adalah buruh kebun atau sawah milik kaum bangsawan Jawa atau saudagar kaya adalah sosok yang diharuskan mengabdikan kepentingan kerajaan, apapun bentuknya. Himbuan penguasa pribumi dimaknai rakyat kebanyakan sebagai perintah yang harus ditaati. Ini dilakukan meskipun mereka sadar bahwa upah yang didapat dari pekerjaannya itu seringkali tidak sepadan dengan pekerjaannya.

Secara periodik, tenaga rakyat didatangkan untuk membogkar bukit dan membuat lahan lapang guna kepentingan Jalan Raya Pos. Korban yang berjatuh karena kelelahan tidak terhitung lagi. Saat itu belum ada asuransi yang menjamin keselamatan kerja para tenaga pribumi. Mereka seperti harus menerima takdir sebagai rakyat yang harus patuh pada titah pemimpinnya. Penulis belum mendapatkan angka pasti, berapa jumlah pekerja yang wafat dalam pembangunan ini (Raben, 2012).

Minim sekali historiografi yang menjabarkan tentang gambaran masyarakat Jawa pada abad XIX. Jikapun ada, maka uraiannya tidak terlalu panjang, dan hanya mengisi bagian kecil dari model masyarakat Jawa yang dekat dengan bangsawan di Kraton. Hal ini terjadi karena rakyat kebanyakan bukan menjadi objek yang menarik untuk diabadikan. Mereka hanyalah kumpulan manusia yang dalam pandangan

orang Eropa, adalah masyarakat kelas dua yang tidak layak disejajarkan dengan para tuan-tuan mereka.

Salah satu sumber penting untuk menjelaskan bagaimana Kebijakan Deandels dalam membangun jalan raya pos ini adalah besluit yang terbit pada tanggal 5 Mei 1808 dan dimuat pada karya Van den Chijs, *Nederlandsch Indie Plakaatboek, Vertiende deel 1804-1808* (Den, 1890).

Arti penting Jalan Raya Pos memang diletakkan pada kepentingan kolonialisme. Lebih jauh, jalan ini akan dimanfaatkan sebagai jalur alternatif pengangkutan komoditas dagang dari pedalaman ke pesisir. Perkebunan orang Eropa, seperti yang banyak ditemukan di Bogor, adalah lahan ekonomis yang tidak berkembang, jika tidak dihubungkan dengan suatu jalur yang langsung mengarah ke Tanjung Priok, atau pelabuhan lain di sekitar Batavia dan Banten. Dengan adanya jalan yang dapat dilewati kendaraan besar, maka ongkos perjalanan dapat diminimalisir (Akbar & Nurhayati, 2018).

Sementara Dennys Lombard berkomentar dalam bukunya *Nusa Jawa : Silang budaya* Jilid 1 hal 139 (1992), "Di samping itu, jalan raya tersebut telah menciptakan kelompok sosial yang sangat penting, yaitu kaum pedagang perantara. Terakhir dan terutama, sebagaimana kita ketahui jalan kereta api Trans-Siberia yang memungkinkan terjadinya pergerakan penduduk, jalan itu menimbulkan mobilitas pada komunitas-komunitas kaum petani. Melalui jejaring jalan-jalan sekunder yang tersambung sampai arteri pusat, dan pada berbagai daerah yang padat penduduknya terjadilah sebuah ancang-ancang baru ke kawasan-kawasan yang masih perawan" (Lombard, 1996).

Terkait dengan hubungan Jalan Raya Pos dengan pengembangan ekonomi di Jawa, H. Heetjans menyebutkan :

*. . . Gaan wij thans over tot een elementaire beschouwing der verschillende wijken, hare huidige bestemming en overheerschende bevolkingsgroepen en noemen wij voor den vervolge het gedeelte, liggend in de omgeving van Bragaweg, Pasarbaroeweg en het daartusschen gelegen gedeelte van den Postweg: het centrum der stad, dan kunnen wij beginnen met te zeggen dat de winkel-, handelsen kantoorwijken vrijwel in dat centrum gelegen zijn. De Europeesche bevolking heeft zich hoofdzakelijk gevestigd ten Noorden van de lijn Postweg- BragawegSporbaan en evenals bij meerdere Indische steden, kunnen wij ook in Bandoeng de trek bespeuren der gegoede Europeanen naar de hoogere terreinen en dus naar het Noorden heen* (Heetjans, 1919).

Artinya:

. . . Mari kita lanjutkan ke pertimbangan dasar dari berbagai kabupaten. Tujuan mereka saat ini, termasuk kelompok dominan, yang kita sebut sisanya, yang (tinggal) di sekitar Jalan Braga, Jalan Pasar Baru dan sebagian Jalan Pos diantaranya: pusat kota kota, maka kita dapat mulai dengan mengatakan bahwa distrik perbelanjaan, komersial dan perkantoran terletak hampir di pusat itu. Sebagian besar penduduk Eropa menetap di Utara jalur Jalan Pos dan Jalan Braga, yang berdekatan dengan jalur kereta api. Seperti beberapa kota di India, kita juga dapat mengamati di Bandung, terdapat migrasi orang-orang Eropa yang kaya ke tempat yang lebih tinggi dan dengan demikian ke Utara.

Pernyataan di atas menunjukkan bahwa manfaat penting Jalan Raya bagi perkembangan ekonomi Bandung. Sebagaimana diketahui, Bandung menjadi kota yang penting di abad XIX (Sunjayadi, 2020). Sayangnya, untuk menuju ke kota ini, harus menempuh medan yang beragam. Terkadang jalan yang ditempuh

melewati persawahan yang jalannya masih berbentuk tanah merah, yang saat hujan turun, jalannya menjadi sulit dilalui, ada pula jalan yang melewati hutan belantara yang banyak dihuni binatang buas seperti harimau atau ular besar.

Dengan adanya Jalan Pos, maka koneksi bisnis di Bandung dengan wilayah pesisir dapat terbangun dengan baik. Kota ini menjadi salah satu gambaran kehidupan tingkat atas orang Eropa. Untuk menopang gaya hidup itu, maka tradisi berbelanja menjadi salah satu kegiatan rutin mereka. Tersedianya barang-barang terkini sebagai ornamen yang meningkatkan status sosial mereka, tentu diperlukan. Pendetangan barang ini tentu mempunyai hubungan dengan akses jalan yang dilalui truk-truk pengangkut barang itu (Sunjayadi, 2020).

Pembangunan Jalan Raya Pos Deandels sendiri baik di Priangan ataupun wilayah lainnya menggunakan prinsip ekonomis karena Deandels tidak membangun jalan yang benar-benar baru, dikarenakan sebagian besar merupakan jalan-jalan lama yang sudah ada. Pembangunan tersebut terjadi karena Deandels menginginkan transportasi untuk produk pertanian dan mobilisasi pasukan secara cepat untuk tentaranya (Hartatik, 2016).

## **B. Dampak Jalan Raya Post Terhadap Masyarakat**

Pada pembangunan jalan raya pos, Herman wiliam Deandels melakukan kebijakan yang di mana masyarakat diwajibkan bekerja secara paksa untuk membangun proyek jalan raya pos, pada pembangunan proyek jalan raya pos ini banyak masyarakat yang tewas dikarenakan

mereka dipaksa untuk kerja keras tetapi tidak mendapatkan upah yang layak bahkan tidak mendapatkan makanan yang layak.

Untuk memberhasilkan pembangunan jalan raya pos tersebut, Daendels tidak memikirkan bagaimana kondisi para masyarakat pribumi, Pram dalam bukunya yang berjudul “Jalan raya pos, Jalan Deandels” menulis :

. . . Tak terhitung lagi banyaknya pekerja yang tewas, baik dikarenakan malaria, juga karena kalaparan, juga karena kelelahan, kata Meneer Guru. “Justru di sepanjang Jalan Raya Pos – Jalan Daendels ini – terdapat kuburan kuburan terluas di Pulau Jawa. Dan ini bukan pembunuhan besar-besaran pertama yang dilakukan Belanda di tanah air kita (Toer, 2012).

Dari tulisan pram tersebut, dapat disimpulkan bahwa telah terlihat bahwa Deandels secara tidak langsung telah melakukan genosida terhadap masyarakat pribumi ketika melaksanakan proyek jalan raya post. Korban genosida tersebut tersebar di berbagai daerah pulau Jawa. Jika dilihat banyaknya korban akibat proyek tersebut, angka kasar yang sudah diketahui dalam beberapa artikel yang sudah ditemukan bahwa korbannya mencapai angka 12.000. angka tersebut di dapatkan dari laporan orang inggris pada tahun 1815 (Mujihadi, 2017).

Pemerintah Hindia Belanda menginginkan ketertiban bukan hanya bagi penduduk Arab, Tionghoa, atau pribumi melainkan juga bagi orang-orang Belanda sendiri. Menginjak 1850-an, jumlah kedatangan orang Belanda ke Hindia Belanda tergolong tinggi. Hal ini membuat pemerintah menerbitkan suatu ordonansi tertanggal 22 Januari 1860 yang berkenaan dengan Himbauan bagi para pendatang Belanda untuk segera melakukan pendataan administrasi

di kantor terkait. Ketika menghadap petugas pencatatan sipil, mereka harus mengutarakan berapa lama mereka tinggal. Peraturan semacam ini juga akan dicetak dalam bahasa pribumi (Melayu) dan Tionghoa agar diketahui bersama. Dari sini diketahui bahwa pemerintah menginginkan adanya kontrol sampai hal yang mendasar dalam kehidupan masyarakat, yakni pencatatan sipil. Semua diharapkan dapat berpartisipasi agar kontrol pada mereka cenderung lebih mudah dilakukan (Ordonantie, 1860).

Di samping di dalam kota Batavia, pasar-pasar di luar Batavia, juga diatur penempatannya. Dalam suatu peraturan tentang pasar (bazaars) tahun 1854, diketahui bahwa Pemerintah Batavia menetapkan sejumlah pasar berdiri di atas tanah partikelir. Pajak atas pasar-pasar ini dibebaskan.

Ditetapkan pula hari-hari pasar, antara lain:

1. Pasar di Cisarua (Tjiseroa) buka setiap hari  
Senin setiap minggu
2. Pasar di Tugu (Toegoe) buka setiap hari  
Kamis setiap minggu
3. Pasar di Parung Panjang (Parong-Pandjang)  
buka setiap hari Selasa setiap minggu

Pemerataan pasar ini dimaksudkan agar terjadi pemerataan perdagangan di sejumlah wilayah. Pengaturan serupa pernah dilakukan oleh pemerintah kolonial di wilayah Cikarang (Tjkarang). Dengan demikian, penduduk di wilayah pedalaman, yang kebetulan jauh dari pasar, dapat mempersiapkan diri lebih awal. Distribusi barang merupakan kunci kesuksesan perdagangan. Untuk itu, sarana harus disiapkan untuk mewadahi hal ini. Di Hindia Belanda kala itu, bagi masyarakat, keberadaan pasar bukan hanya dijadikan ajang menjual dan membeli,

namun juga merajut kebersamaan. Tradisi ini dilihat sebagai peluang untuk melebarkan perekonomian pemerintah kolonial (Ordonantie, 1860).

Kemajuan yang dialami pemerintahan Hindia Belanda di atas mampu diwujudkan sebab pembukaan Jalan Pos yang diinisiasi Daendels. Pasar-pasar rakyat yang sudah tumbuh sebelum pemerintah kolonial berdiri, dilirik sebagai tempat-tempat ekonomi yang berpotensi mendatangkan keuntungan bagi pemerintah Eropa. Pemerintah memang tidak memperoleh keuntungan secara langsung, namun pemasukan berupa aneka ragam pajak, adalah dana yang nyata yang dihimpun mengisi kas negara.

Penggunaan transportasi tradisional yang beroperasi di darat, banyak di gunakan oleh masyarakat untuk membantu mengatasi masalah angkutan pada masanya. Beberapa jenis transportasi darat yang ada pada masa itu, adalah seperti gerobak, cikar, dan pedati. Pedati merupakan alat transportasi darat yang digunakan untuk mengangkut barang atau orang. Alat transportasi ini digerakkan oleh satu atau dua ekor kerbau yang berjalan secara lambat. Kendaraan ini terbuat dari bahan kayu dan rodanya juga terbuat dari kayu.

Alat transportasi darat yang lainnya ialah dokar. Dilihat dari bentuknya, dokar tidak terlalu beda dengan pedati, namun yang membedakan transportasi ini dengan pedati ialah hewan yang menarik dokar ialah kuda, sehingga perjalanan bisa sedikit lebih cepat. Namun secara penggunaan, dokar kalah dengan pedati karena hewan yang digunakan untuk menarik dokar yaitu kuda, merupakan transportasi yang

kebanyakan di gunakan secara pribadi (Malikha, 2019).

Untuk kuda sendiri, dalam masyarakat Tradisional merupakan transportasi yang menduduki posisi yang terhormat. Kuda dianggap sebagai lambang maskulinitas atau keperkasaan dan kekuatan. Dalam episode peperangan Nusantara, kuda selalu menempati posisi penting, sebagai kendaraan yang menjamin suatu kemenangan. Kuda juga menjadi alat transportasi penting, baik sebagai pengangkut beban atau pun tunggangan manusia. Kuda sendiri bisa membawa beban hingga 1 sampai 1,5 kuintal. Sementara kuda tunggangan bisa mengangkut paling banyak dua orang. Memasuki periode pendudukan Belanda, kuda masih dijadikan alat transportasi utama. Di antaranya digunakan oleh pegawai artileri (*officer artilleri*) Belanda dalam perang-perang lokal (Sufyan, 2017).

Pada masa pemerintahan Gubernur Jendral Wiliam Daendels berkuasa, dia mengadakan wajib tanam kopi sehingga hasil perkebunan Kopi meningkat. Pada tahun 1808 peningkatan jumlah pohon kopi mencapai 45 juta pohon dari 26,956,457. Kemudian dari 45 juta meningkat hingga 72,669,860. Kopi menjadi komoditas yang sangat menguntungkan bagi pemerintahannya Wilayah yang mencakup komoditas kopi pada saat itu kebanyakan merupakan wilayah Priangan.

Pada abad ke-19, wilayah-wilayah Priangan diwarnai monopoli kopi oleh pemerintahan Belanda. Penanaman, perawatan, hingga panen tanaman dilakukan secara paksa. Seperti yang sudah diulas sebelumnya, pemaksaan kerja pada abad ke-19 ini bukan hanya pada proyek

Jalan Raya Pos, tetapi juga pada sektor perkebunan. Ketika mengangkut kopi-kopi tersebut, rakyat pribumi dilarang melewati Jalan Raya Pos. Alasannya ialah bahwa jalan tersebut akan cepat rusak jika digunakan. Dengan peningkatan hasil dari perkebunan kopi, perbaikan jalan raya bisa mulai dilakukan (Lamiyati, 2017).

### **C. Dampak Jalan Raya Pos Pada Pembangunan di Batavia**

Pembukaan jalan raya pos tentunya memicu berbagai bidang yang menguntungkan baik ekonomi dan politik yang sekiranya tidak terduga oleh Daendels hingga kemudian hari. Salah satunya ialah pada sektor transportasi. Pada wilayah Jakarta masa dulu, Pembangunan jalan raya pos bisa di katakan memicu pembangunan Trem. Trem kuda merupakan gerbong beroda yang di tarik satu atau dua kuda yang berjalan sesuai dengan jalur yang ada dan bersifat tetap, serta tak berbeda beda dan beroperasi pada tanggal 20 April 1869. Trem tersebut merupakan transportasi yang membantu masyarakat dalam pengantaran orang ataupun barang bawaan untuk mempermudah ke lokasi krusial seperti Pasar (Bazaar) juga ke jalan raya pos hingga sampai wilayah Meester Cornelis. Pada abad-19 sendiri Trem yang beroperasi merupakan Trem Kuda (1869-1883).

Trem kuda sendiri dapat kita temukan ide gagasannya pada surat yang dikirim oleh J. Babut du Marès tertentu di Jawa Bode tanggal 15 Desember 1860 (Marès, 1860) . Di dalamnya ia menulis, antara lain:

*“Den 31sten Augustus jl. heb ik concessie aangevraagd voor een spoorweg van Meester Cornelis naar Batavia; het*



*gouvernement heeft die aanvraag geweigerd, doch mij eenige hoop gelaten, dat ik later op deze zaak weer terug kon komen. (...)*

*De javaansche paarden zijn goede loopers, maar zij kunnen aalleen snel loopen, wanneer zij slechts een geringe vracht hebben te trekken, en dit is het juist, wat het welslagen van een gewone omnibus-onderneming te Batavia altoos zeer twijfelachtig zal maken. Maar over rails, als de kracht van den tegenstand eenmaal overwonnen is, kunnen twee paarden van het land gemakkelijk 30 à 40 personen met groote snelheid vervoeren. (...)*

*Het spoor, dat ik mij voorstel, zou beginnen bij den boom, voor bij de Marine store van den heer Kessler, en vervolgens in eene regte lijn langs Molenvliet naar de Harmonie; van daar naar den gang Sekretarie, de Roomsche kerk, het Waterlooplein, Kramat en Mr. Cornelis. Van dit laatste punt zou het vervolgens kunnen verlengd worden tot aan de eerste hoogten; en is eens de onderneming gevestigd, dan kunnen er andere takken worden bij aangelegd. (...)*

*De uren van vertrek zouden bijv. kunnen plaats hebben, naar de stad: 's morgens van 7½ uur tot 9, alle 5 en 10 minuten; van 9 tot 10, alle kwartier; en het overige gedeelte van de voormiddag alle half uur; van de stad: van 11 tot 2 uur, alle half uur; van 2 tot 3 elk kwartier, en van 3 tot 5 uur, elke 5 en 10 minuten. (...)*

*Want het americaansche rijtuig is veel gemakkelijker dan gewone rijtuigen; doordien het in 't minst niet stoot, kan men er even gemakkelijk lezen als op zijn kantoor. (...)*

*Kortom, die het vorenstaande aandachtig hebben overwogen, zullen begrijpen hoe nuttig en voordelig mijn ontwerp is voor al wie niet schatrijk is; zij zullen erkennen, naar ik hoop, dat dit ontwerp (wanneer het ook voorloopig voor eenigen alleen het trajekt van de Harmonie naar de stad is) voor allen besparing van tijd en geld aanbiedt, gemak en bevrijding van het toezigt, 't geen een partikuliere equipage vereischt. (...)*

Artinya :

“Tanggal 31 Agustus, saya mengajukan konsesi untuk jalur kereta api dari Meester

Cornelis ke Batavia; pemerintah telah menolak permohonan itu, tetapi memberi saya harapan bahwa saya dapat kembali ke masalah ini nanti. kan

Kuda-kuda Jawa adalah pejalan kaki yang baik, tetapi mereka hanya dapat berlari cepat jika mereka hanya memiliki sedikit beban untuk ditarik, dan inilah yang akan membuat keberhasilan operasi omnibus biasa di Batavia sangat diragukan. Tetapi di atas rel, begitu kekuatan oposisi diatasi, dua kuda negara itu dapat dengan mudah membawa 30 hingga 40 orang dengan kecepatan tinggi.

Lintasan yang saya bayangkan akan dimulai dari pohon, di depan toko Marine Mr. Kessler, dan kemudian dalam garis lurus sepanjang Molenvliet ke Harmonie; dari sana ke koridor Sekretariat, Gereja Roma, Waterlooplein, Kramat dan Mr. Kornelius. Dari titik terakhir ini kemudian dapat diperluas ke ketinggian pertama; dan setelah perusahaan didirikan, cabang lain dapat ditambahkan.

Jam keberangkatan bisa misal ke kota: pagi jam 7½ pagi sampai jam 9, setiap 5 dan 10 menit; dari 9 hingga 10, setiap seperempat jam; dan sisa pagi setiap setengah jam; dari kota: dari jam 11 pagi sampai jam 2 siang, setiap setengah jam; dari 2 hingga 3 setiap 15 menit, dan dari pukul 3 hingga 5, setiap 5 dan 10 menit. kan

Untuk gerbong Amerika jauh lebih mudah daripada gerbong biasa; karena tidak sedikit bergelombang, orang dapat membacanya semudah di kantor.

Singkatnya, mereka yang telah mempertimbangkan hal di atas dengan cermat akan memahami betapa berguna dan menguntungkannya desain saya bagi mereka yang tidak kaya raya; mereka akan menyadari, saya harap, bahwa desain ini (ketika itu juga untuk sementara waktu hanya untuk beberapa rute dari Harmoni ke kota) menawarkan semua penghematan waktu dan uang, kemudahan dan pembebasan dari pengawasan, yang tidak peralatan pribadi yang diperlukan.

Dalam surat tersebut terlihat ide gagasan yang di keluarkan oleh Babut du mares berasal dari Trem kuda di Amerika Serikat, sebagaimana yang ada di surat tersebut terlihat bahwa dia belum mendapat konsesi dari pemerintah, Sehingga ia mencoba meyakinkan para penduduk akan kegunaan dari Trem tersebut. Lalu pada tanggal 10 Agustus 1867 di Koran Java-Bode tampak telah ada jawaban dari gagasan Babut du Mares di mana diberikan konsesi untuk pembangunan dan pengoperasian “Bataviasche Tramway” (Marès, 1860).

*“Met groote belangstelling vernemen wij, dat Batavia zich naar alle waarschijnlijkheid, weldra in een verbeterd transportmiddel zal mogen verheugen en wel in een zoogenaamden Tramway of paardenspoorweg. Reeds in October 1866 werd door de firma Dümmler en Co. alhier eene concessie voor zoodanigen weg van de Regering aangevraagd. (...)*

*Omtrent de aanvraag zelve kunnen wij nog de navolgende bijzonderheden mededeelen. De Paardenspoorweg zal loopen van nabij de kleine Boom, door de stad langs Molenvliet, tot Bazaar Tanah-Abang, met eene zijlijn van de Harmonie, langs Rijswijk Zuid, over de brug bij Cavadino en de Sluisbrug, langs de Komodie en zoo over Passar Senen naar Meester-Cornelis, met fakulteit om later eene aansluiting te maken van Molenvliet langs Sawah Besar, over Passar-Baroe aan de lijn bij de Komodie uitkomende. De rails zullen zijn geheel van ijzer, rustende op ijzeren potten (als bij de spoorwegen in Egypte) en met ijzeren dwarsverband.*

*Op 4 plaatsen worden stations opgerigt, doch op alle plaatsen van den weg zal men de wagens kunnen bestijgen. Er zullen zijn 19 wagens 1e en 24 wagens 2e klasse, ieder voor ca. 40 personen ”*

Artinya :

“Kami mendengar dengan penuh minat bahwa Batavia kemungkinan besar akan segera dapat menikmati sarana

transportasi yang lebih baik, yaitu yang disebut Tramway atau kereta kuda. Sejak Oktober 1866, firma Dümmler and Co. mengajukan permohonan konsesi untuk jalan tersebut dari Pemerintah di sini. kan Berkenaan dengan aplikasi itu sendiri, kami dapat memberikan detail berikut. Paardenspoorweg akan berjalan dari dekat Kleine Boom, melalui kota sepanjang Molenvliet, ke Bazaar Tanah-Abang, dengan jalur cabang Harmonie, melewati Rijswijk Zuid, melewati jembatan di Cavadino dan Sluisbrug, sepanjang Komodie dan seterusnya melewati Passar Senen ke Meester-Cornelis, dengan fakultas untuk membuat koneksi nanti dari Molenvliet sepanjang Sawah Besar, melewati Passar-Baroe keluar jalur di Comedy. Rel harus semuanya dari besi, bertumpu pada pot besi (seperti di rel kereta api di Mesir) dan dengan penyangga silang besi.

Stasiun akan didirikan di 4 tempat, tetapi dimungkinkan untuk memasang mobil di semua tempat di jalan. Akan ada 19 mobil kelas 1 dan 24 mobil kelas 2, masing-masing untuk sekitar 40 orang.”

#### **D. Dampak Jalan Raya Pos Pada Pembangunan di Buitenzorg**

Pada wilayah Butenzorg sendiri, salah satu dampak dari pada pembangunan jalan raya pos ialah adanya kebun raya bogor. Kota Bogor menjadi pusat pemerintahan dan administrasi di Hindia Belanda menyusul dibangun kantor pusat pemerintahan ‘Algemeene Secretarie’. Setelah itu bogor menjadi pusat penelitian tanaman tropis dan pusat kegiatan perkebunan untuk wilayah Sukabumi, Semplak, , Semplak, Cianjur , dan Depok , terutama setelah dibukanya Kebun Raya bogor . Kebun raya bogor ini merupakan satu lanskap dengan istana Bogor yang menjadi tempat penginapan Gubernur Jendral G. W. Baron Van Imhof (Kencana, 2010).

Kebun raya bogor berdiri karna adanya gagasan dari C.G Reinwardt untuk membuat kebun Botani yang besar pada tanggal 15 April 1817 dan di tanggapi oleh G.A.G.P Baron van der Capellen. Pendirian dari kebun raya bogor di latar belakang dengan kondisi ekonomi Hindia Belanda, maka pendirian untuk meneliti yang berkaitan dengan hasil pertanian dan tanaman industri. Ada pun alasan tersebut di kemukakan oleh Reindwardt yang isinya :

*„Kruid- en landbouwkundige nasporingen moeten „mede een gedeelte mijner werkzaamheden gedurende mijn „verblijf in deze kolonie uitmaken. Het zal mij derhalve ver„gund zijn aan Uwe Excellentie een daartoe zoo dienstig” (Hollandia, 1915).*

Artinya :

“Penyelidikan herbal dan pertanian harus menjadi “bagian dari pekerjaan saya selama tinggal di koloni ini” Oleh karena itu saya berharap diberikan oleh yang mulia untuk memenuhi tujuan itu.”

Terlihat bahwa Reindwardt mengajukan kepada Gubernur untuk melakukan penelitian terhadap tanaman pertanian dan juga herbal untuk memenuhi kebutuhan ekonomi atau pun menjadi tanaman yang berguna untuk kesehatan tubuh. Kebutuhan terhadap pangan memang cukup penting untuk di perhatikan. Di daerah Depok, Cornelis Chastelein salah seorang dari anggota heren zeventien sadar akan kebutuhan pangan. Maka dari itu ia juga melakukan hal yang sama yaitu melakukan penelitian tanaman dengan menanam lada yang di dapat dari Joannes Camphuys hingga membuat perkebunan di daerah sekitar Batavia (Kwisthout, 2015) .

## KESIMPULAN

Jalan raya pos (Grote Postweg), dibangun pada tahun 1808-1811 atas perintah Gubernur Jenderal Hindia Belanda yaitu Herman Willem Daendels. Terciptanya komunikasi yang lancar antar daerah disepanjang Pulau Jawa yang pada waktu itu dikuasai oleh Daendels merupakan tujuan dari pembangunan jalan raya pos itu sendiri, selain itu pembangunan jalan raya pos berfungsi sebagai pertahanan dari serangan Inggris di Pantai Utara Jawa, Karena pada saat itu perpecahan antar Belanda dan Inggris membuat Daendels berjaga jaga jika ada serangan yang dilancarkan di wilayah jajahannya ini.

Dalam proyek besar ini Herman Willem Daendels memerintahkan penguasa pribumi untuk menyediakan tenaga rakyat sebagai pekerja proyek jalan raya pos ini. Perintah tersebut dimaknai sebagai perintah yang wajib ditaati. Perintah ini tetap dilakukan meskipun mereka sadar bahwa upah yang mereka dapat dari pekerjaannya itu seringkali tidak sepadan dengan pekerjaannya. Hingga pada akhirnya Korban yang berjatuhan karena kelelahan tidak terhitung lagi. Saat itu belum ada asuransi yang menjamin keselamatan kerja para tenaga pribumi. Mereka seperti harus menerima takdir sebagai rakyat yang harus patuh pada titah pemimpinnya.

Pembangunan jalan raya pos tersebut ternyata juga banyak memberikan dampak positif terhadap pembangunan, seperti berkembangnya transportasi dan juga memunculkan pusat ilmu pengetahuan layaknya kebun raya bogor. Perkembangan tersebut tentu menjadi salah satu faktor untuk wilayah Hindia Belanda terkhusus Jakarta-bogor untuk mengembangkan berbagai sektor lainnya.

Pembatasan tema dalam artikel ini yang hanya membahas Batavia-Buitenzorg di karena kan inisiatif penulis untuk melanjutkan penulisan karya

Penulis berharap agar artikel ini dapat memicu rekan-rekan mahasiswa untuk menulis artikel yang serupa, penulis sadar sekiranya masih ada kekurangan dalam artikel ini. yang membutuhkan referensi soal penulisan jalan raya pos Daendles.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Daliman, A. *Metode Penelitian Sejarah*. 1st ed. Yogyakarta: Penerbit ombak, 2012.
- Kwisthout, Jan-Karel. *Jejak-Jejak Masa Lalu Depok, Warisan Cornelis Chastelein (1657-1714) Kepada Para Budaknya Yang Dibebaskan*. Jakarta: PT BPK gunung mulia, 2015.
- Lombard, Denys. *Nusa Jawa: Batas-Batas Pembaratan*. Vol. 1. 1st ed. Jakarta: PT gamedia pustaka, 1996.
- Pramoedya ananta, Toer. *Jalan Raya Pos, Jalan Daendels*. Jakarta: Lentera Dipantara, 2012.
- Vlekke, Bernard Hubertus Maria. *Nusantara: Sejarah Indonesia*. Jakarta: Keperpustakaan Populer Gramedia, 2008.
- Went, F.A.F.C. 's *Lands Plantentuin Te Buitenzorg*. BAARN HOLLANDIA, 1915.
- N Chijs Van den, J.A. *Nederlandsch Indie Plakaatboek, Viertiende Deel 1804-1808*. Batavia: Landsdrukkerij, 1890.
- H. Heetjans. *Uitbreidingsplan Noord Bandoeng*. Bandung: NV Mij. Vorkink, 1919.

### Artikel Jurnal

- Arimi, Sailal. "Pergeseran Kekuasaan Bangsawan Jawa Indonesia: Sebuah Analisis Wacana Kritis." *Jurnal Masyarakat dan Budaya* 10, no. 2 (2008): 1–22. <http://jmb.lipi.go.id/index.php/jmb/article/view/214>.
- Al-Athas, Syarifah Ismailiyah. "Transformasi Struktur Bentuk Jaringan Jalan Di Kawasan Simpanglima Kota Bandung." *NALARs* 15, no. 2 (2016): 121.

- Akbar, M. A.H., and H. S.A. Nurhayati. "Preservation of Heritage Trees on the de Groote Postweg Lane in Bogor City." *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* 203, no. 1 (2018).
- Lamiyati, Lasmiyati. "Transportasi Kereta Api Di Jawa Barat Abad Ke-19 (Bogor-Sukabumi-Bandung)." *Patanjala: Jurnal Penelitian Sejarah dan Budaya* 9, no. 2 (2017): 197.
- Malikha, Siti. "MODERNISASI TRANSPORTASI DI PASURUAN, 1895-1929." *VERLEDEN: Jurnal Kesejarahan* 15, no. 2 (2019).
- Mujihadi, Mujihadi. "Genosida Terhadap Orang-Orang Nusantara Dalam Esai Jalan Raya Pos, Jalan Daendels Karya Pramoedya Ananta Toer." *Paramasastra* 4, no. 2 (2017).
- Nas, Peter J.M., and Pratiwo. "Java and de Groote Postweg, La Grande Route, the Great Mail Road, Jalan Raya Pos." *Bijdragen tot de taal-, land- en volkenkunde / Journal of the Humanities and Social Sciences of Southeast Asia* 158, no. 4 (2020): 707–725.
- Puspa kencana, Ira. "Studi Potensi Lanskap Sejarah Untuk Pengembangan Wisata Sejarah Di Kota Bogor." *Jurnal Lanskap Indonesia* 2, no. 1 (2010): 7–14.
- Raben, Remco. "On Genocide and Mass Violence in Colonial Indonesia." *Journal of Genocide Research* 14, no. 3–4 (2012): 485–502.
- Sufyan, Fikrul Hanif Sufyan. "Kuda Bendi Di Kota Payakumbuh Sumatera Barat Sampai Akhir Abad Ke-20." *Mozaik Humaniora* 17, no. 1 (2017): 45. <https://e-journal.unair.ac.id/MOZAIK/article/view/6590>.
- "Melacak Akar Kreativitas Di Kota Bandung Masa Kolonial." *Paradigma: Jurnal Kajian Budaya* 10, no. 3 (2020): 243.
- Hartatik, Endah Sri. "Perkembangan Jalan Raya Di Pantai Utara Jawa Tengah Sejak Mataram Islam Hingga Pemerintahan Daendels." *Paramita: Historical Studies Journal* 26, no. 2 (2016): 155–165.
- Maria Immaculatus Djoko, Marihandono. "Sentralisme Kekuasaan Pemerintahan Herman Willem Daendels Di Jawa 1808-1811: Penerapan Instruksi Napoleon Bonaparte." *Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia*, 2005.
- Sunjayadi, Achmad. "Culturele Identiteit En de Bevordering van Het Nederlandsch-Indische Toerisme," no. 3539 (2013).
- Tuinen, E N Omliggende, and Van J G Michael Deze. "BUITENZORG BIJ BAÏAVIA EN

OMLIGGENDE TUIZEN.” Cascade: bulletin voor tuinhistorie 8, no. 1 (1999): 6–19.

Koran

Marès, J. Babut du. Java-Bode: Nieuws, Handels- En Advertentieblad Voor Nederlandsch-Indie 15-12-1860.

“Java-Bode: Nieuws, Handels- En Advertentieblad Voor Nederlandsch-Indie 10-08-1867,” n.d.

### **Arsip**

Ordonantie van 4 Januari 1868

Ordonantie van 22 Januari 1860