PUTERI HIJAU: Jurnal Pendidikan Sejarah, 10(1) (2025): 24-31
DOI: 10.24114/ph.v10i1.64018

PUTERI HIJAU: Jurnal Pendidikan Sejarah

Available online http://jurnal.unimed.ac.id/2012/index.php/ph

JALAN RAYA POS (ANYER-PANARUKAN) SEBAGAI BUKTI DARI KEBIJAKAN DAENDELS YANG MASIH ADA HINGGA SEKARANG

Dona Pulungan [1], Armyla Sari Harahap [2], Alfiyyah Zahrah[3], Rosmaida Sinaga[4]
Jurusan Pendidikan Sejarah, Universitas Negeri Medan, Indonesia[1234]

febrianadona586@gmail.com[1], armylasarihrp@gmail.com[2], alfiyyahzahrah612@gmail.com[3], rosmaidasinaga@gmail.com[4]

Accepted: Dec, 13rd 2024. Published: Jan, 14th 2025

Abstract

This study aims to determine the background to the construction of the Post Highway (Aanyar-Panarukan) and the impact of the Post Highway Development. This research uses the historical method with stages consisting of Heuristics, Verification, Interpretation and Historiography. Based on the research results, it is known that the background to the construction of the Postal Highway was to strengthen military defenses during the reign of Herman Willem Daendels against British attacks on the island of Java and to build transportation facilities. The impact of the construction of the Postal Highway is to increase the progress of the community's economy and the development of transportation which improves the distribution of community goods.

Keywords; Daendels, Impacts, Post Highway, Transport

How to Cite: Pulungan. D., Harahap., A.S., et. al (2025) Jalan Raya POS (Anyer-Panarukan) Sebagai Bukti Dari Kebijakan Daendels yang Masih Ada Hingga Sekarang. Puteri Hijau: Jurnal Pendidikan Sejarah (24-31)

*Corresponding author:
febrianadona586@gmail.com

ISSN 2085-482X (Print)
ISSN 2407-7429 (Online)

INTRODUCTION

Herman Willem Daendels diangkat menjadi gubernur jenderal Hindia Belanda oleh Louis Napoleon pada tahun 1808. Setelah tiba di Hindia Belanda, Daendels Menyusun berbagai kebijakan-kebijakan baru. Kebijakan-kebjakan tersebut berupa sistem politik, peradilan, ekonomi, administrasi, militer dan lainnya.

Guna melaksanakan kebijakan-kebijakan yang telah disusun, Daendels memanfaatkan masyarakat pribumi di Hindia Belanda untuk ikut serta melaksanakan program Daendels tersebut. Salah satu kebijakan dari Daendels yang paling terkenal adalah Pembangunan Jalan Raya Anyer hingga Panarukan yang dilangsungkan melalui sistem kerj paksa. Tenaga masyarakat pribumi dipergunakan dan diperas hingga menimbulkan banyak korban jiwa selama Pembangunan jalan ray apos tersebut.

Jalan Raya Pos merupakan sebuah jalur di Pantai Utara Jawa Tengah yang sudah ada sejak bertahun-tahun sebelum penjajahan Belanda. Jalan raya Pantura yang menjadi jalur transportasi manusia dan produk pada awalnya dicapai melalui jalan raya. Dimasa pemerintahan gubernur jenderal Herman William Daendels pada tahun 1808-1811. Ia memerintah wilayah kekuasannya di Hindia Belanda dengan waktu yang singkat, yaitu sekitar 3,5 tahun. Akan tetapi, banyak warisan Pembangunan infrastuktur yang sudah ia dirikan ternyata memiliki manfaat sampai abad ke-19 bahkan sampai saat ini (Djoko, 2005).

Sarana transportasi salah satunya adalah jalan raya yang bermanfaat dan juga penting dikembangkan untuk membantu perkembangan ekonomi dan perkembangan politik di pilau Jawa. Jalan raya ini menjadi penghubung dari wilayah satu kewilayah lainnya, baik itu wilayah yang berada di daratan maupun wilayah yang berdekatan dengan laut atau Pantai.

Jalan raya pos besar atau (Grote Postweg) merupakan salah satu jalan raya yang memiliki Sejarah yang Panjang dalam perkembangannya. Jalan ray apos ini dibangun atas perintah oleh Daendels pada tahun 1808-1811. Karena seiring berjalannya waktu jalanan Panjang ini mengalami banyak perubahan dan memerlukan perbaikan ulang pada jalan yang menghubungkan berbagai kota besar, seperti Batavia, Beuizteenborg, Bandung, Cirebon samapi ke Semarang (Al-Athas, 2016).

Salah satu tujuan utama dari dibangunnya jalan ray apos ini adalah untuk memperlancar perekonomian Belanda atau (VOC) dengan adanya jalan ray apos ini dapat memudahkan perjalanan dari Batavia ke Beuizteenborg sampai ke Bandung, segitu pula sebaliknya dapat juga untuk memprmudah dalam melakukan pengiriman sumber daya ke pusat pemerintahan, tepatnya di Hindia Belanda yaitu Batavia.

Pulau Jawa merupakan salah satu pulau dengan sumber daya yang melimpah ditambah lagi dengan adanya Tindakan tanam paksa yang dikenalkan oleh Vanderbosch menjadikan jalan raya pos tersebut menjadi hidup dikarenakan adanya perjalanan komoditas-komoditas yang merupakan pemasukan utama dari VOC dapat terbantu dan terlaksana dengan baik karena adanya jalan raya pos tersebut.

Dari uraian diatas jalan raya pos menjadi sumber ekonomi pemerintahan Belanda dan juga menghasilkan cukupa banyak pemasukan. Akan tetapi, tidak ada keuntungan yang didapatkan oleh Masyarakat pribumi dari jalan raya tersebut. Jangankan untuk hidup sejarhatera, VOC kerapkali melakukan korupsi terhadap rakyat yang membuat Masyarakat menjadi sengsara dan menjadi korban setelah dibangunnya jalan raya tersebut dan aktifitas komoditas dalam jalan raya tersebut.

Penulis dalam artikel ini penulis ingin membahas bagaimana kehidupan yang terjadi setelah di bangunnya jalan raya Pos dilihat dari segi Ekonomi, Sosial dan Politik yang di sebabkan dari adanya jalan raya tersebut khussnya pada wilayah Jakarta Bandung karena kedua wilayah tersebut merupakan wilayah yang cukup besar dikarenakan

kehidupan Politik dan Ekonominya yang berjalan

METHODOLOGY

Metode historis yang dipadukan dengan penelitian kepustakaan atau analisis kepustakaan menjadi pendekatan yang dilakukan dalam penelitian ini. Menurut Zed (2004), ada tujuh langkah dalam melakukan penelitian perpustakaan: (1) memilih konsep luas untuk topik penelitian; (2) mencari data pendukung; (3) meningkatkan fokus dan gagasan bahan bacaan; (4) mencari dan menemukan bahan perpustakaan; (5) pengorganisasian bahan perpustakaan; (6) mereview bahan pustaka; dan (7) menata ulang catatan perpustakaan.

Menurut A. Daliman penelitian Historis merupakan sebuah metode penelitian yang bekaitan dengan berbagai ilmu disiplin. Sejarah terikat dengan penalaran yang berdasarkan pada fakta. Fatka-fakta inilah yang nantinya akan menjadi sumber dari Sejarah untuk mendapatkan kebenaran Sejarah, sehingga mampu menunjukkan Sejarah secara Objektif dan tujuan akhirnya adalah kesesuaian antara pemahaman Sejarah dengan fakta.

Tinjauan literatur metode ini berupaya untuk memajukan aspek teoritis dan praktis. Kajian kepustakaan juga dapat dimanfaatkan untuk menghasilkan hipotesis penelitian, landasan teori, dan kerangka konseptual.

Pustaka yang di kaji dalam penelitian ini adalah seperti buku, Artikel dan Jurnal yang relevan terkait dengan kebijakan pemerintahan Deandles.

RESULT AND DISCUSSION

1. Latar Belakang Pembangunan Jalan Raya Pos

Pembangunan jalan Raya Pos awal mulanya di bangun pada tanggal 14 januari 1808 tepat setelah di angkatnya Deandles sebagai Gubernur Jenderal. Selanjutnya, ia menyusun rencana awalnya untuk membentengi Jawa dengan membangun jalan yang menghubungkan ujung timur dan barat pulau itu. Tak hanya jalan raya yang dibangunnya, ia juga membangun infrastruktur dan pangkalan angkatan laut, khususnya Teluk Meuwen (Ujung Kulon) dan di ujung Manari (Gresik). Deandles mengamanatkan pembangunan jalur ini selesai dalam waktu satu tahun (Marihandono: 2006).

Pada tahun 1806 raja Louis Napoleon memandang pulau jawa sebagai wilayah perdagangan penting setelah Prancis menguasai Belanda. Namun, laporan yang dibuat oleh Laksamana CH Verhuell, yang melakukan penelitian di Jawa pada tahun 1788 menunjukkan bahwa pertahanan militer pulau tersebut tidak cukup untuk mencegah invasi Inggris.Kurniawan, A. (2022). S

Saat itu, Raja Louis Napoleon meminta agar pakar militer Belanda Kortzius mendalami persoalan Jawa. Kortzuis menemukan makalah Charles Francois Tombe dari tahun 1804–1806, yang menyatakan bahwa jalan di Jawa sangat buruk. Transportasi menjadi tantangan saat itu karena banyak jalan yang masih melintasi rawa dan tebing terjal. Kurniawan, A. (2022). S

Herman Willem Daendles diangkat menjadi gubernur Hindia Belanda oleh Raja Belanda Louis Napoleon di istana Van de Dam di Ansterdam. Daendles diberikan beberapa instruksi yang sangat penting di awal penguasaannya. Pertama, mempersiapkan Pulau Jawa untuk menangkis serangan armada Inggris yang sedang bersiap melakukan invasi militer ke Asia. Kedua, mengatasi struktur politik yang tidak memadai di Jawa akibat kebangkrutan VOC (perusahaan dagang Belanda). Kurniawan, A. (2022). S

Meski bisa mencapai Pulau Jawa melalui pelabuhan Anyer di Banten, Gubernur Jenderal Herman Willem Daendels menemui berbagai kesulitan akibat Inggris memblokade setiap kapal yang membawa pasukan Napoleon. Daendels melakukan perjalanan dari Belanda ke Kepulauan Canary melalui Lisbon, Maroko, dan perjalanan panjang dan berbahaya itu berakhir dengan dia menyewa kapal Virginia untuk berlayar ke Jawa Setelah AH

Wiese resmi digantikan sebagai Gubernur Jenderal, Daendels pun menjabat sebagai Gubernur Jenderal Hindia Timur. Aeni, S. N. (2021, Agustus).

Gubernur Jenderal Daendels meninggalkan Buitenzorg (Bogor) menuju wilayah Semarang bagian timur Jawa. Daendels mempertimbangkan untuk memperbaiki jalan bobrok tersebut baik untuk keperluan strategis militer maupun bisnis. Tugas mensurvei dan memproyeksikan jalur dari Buitenzorg ke Cirebon jatuh ke tangan Kolonel von Lutzow. Daendels ingin membangun pelabuhan kedua untuk menangani produk ekspor karena pelabuhan Batavia rentan terhadap blokade laut Inggris. Itu sebabnya dia memilih Cirebon.Bachtiar, F., dkk (2022).

Di hadapan pemerintah daerah dan anggota Dewan Hindia (Raad van Indie), Daendels mulai mengerjakan proyek jalan raya yang akan menghubungkan titik paling timur Pulau Jawa dengan bagian paling baratnya. Proyek pembangunan yang menghubungkan Buitenzorg ke Cirebon melalui Karangsembung ini pertama kali dibuka oleh Daendels. Daendels hanya melakukan pengerasan dan pelebaran jalan karena jalur Anyer-Batavia dan Batavia-Buitenzorg sudah tersedia. Jumlah jarak yang dicapai melalui proyek ini sekitar 150 kilometer. Bachtiar, F., dkk (2022).

Pembuatan jalan yang layak untuk kereta kuda dan penunggang kuda merupakan bagian dari proyek pembangunan jalan raya yang akan menghubungkan Buitenzorg ke Cirebon. Pemimpin bumiputera dan tenaga kerja dibayar dengan 30.000 ringgit dana pembangunan. Selama kunjungannya ke Semarang, Daendels mendukung pembangunan jalan raya dari Cirebon ke Surabaya yang melintasi pantai utara Jawa. Daendels meminta bupati di daerah tetap melanjutkan proyek jalan tersebut karena akan mendongkrak perekonomian daerah secara signifikan. Aeni, S. N. (2021, Agustus).

Selama pemerintahan Daendels, Daendels bermaksud mendirikan pos-pos pinggir jalan agar ia bisa tetap berhubungan dengan anak buahnya di seluruh Pulau Jawa. Dia meminta para residen dan bupati untuk mengirimkan sejumlah pegawai untuk setiap karesidenan dan kabupaten untuk menangani pos pelayanan dalam waktu tiga puluh empat jam. Aeni, S. N. (2021, Agustus).

Daendels mengunjungi Surabaya di pantai untuk melihat perkembangan proyek pembangunan jalan raya dan sarana pemeliharaan. Menurut Rothenbuhler, megaproyek jalan raya ini bermanfaat untuk perlindungan. Dengan mempertimbangkan hal ini, Daendels mengambil keputusan untuk melanjutkan pembangunan jalan menuju titik paling timur Jawa. Damayanti, F., dkk (2023).

Dimulai dari Surabaya, pembangunan jalan melintasi Porong, Sidoarjo, dan Bangil hingga Pasuruan. Proyek dilanjutkan dan berakhir di Panarukan setelah sampai di Pasuruan. Rencana melanjutkan pembangunan ke Banyuwangi dibatalkan karena lebatnya hutan, melimpahnya satwa liar, dan medan rawa. Beberapa area yang di lalui jalan pos yaitu: “Anyer, Tangerang, Jakarta, Bogor, Cianjur, Bandung, Sumedang, Cirebon, Tegal, Pekalongan, Semarang, Demak, Kudus, Rembang, Tuban, Gresik, Surabaya, Probolinggo, Panarukan.” Damayanti, F., dkk (2023).

Adapun beberapa jalan raya yang di bangun oleh Daendles berada di beberapa tititk diantaranya:

1) Jalan Raya Di Pesisir Utara Jawa Tengah

Pemandangan pantai utara Jawa Tengah terletak di sepanjang pantai utara Jawa, dari Brebes di barat hingga Rembang di timur. Kota-kota besar seperti Tegal, Pekalongan, Kendal, Semarang, Demak, Kudus, Jepara, dan Pati terletak di wilayah ini. Pada abad ke-15 dan ke-16, negara-negara ini berdiri sendiri. Namun, pada abad ke-17, wilayah-wilayah tersebut disatukan dan disebut sebagai "pesisir" oleh Sultan Agung dari Kerajaan Mataram.Danang. M. (2021)

Sistem geografis dan budaya Kerajaan Mataram terdiri dari empat lingkaran

konsentris: Kuthagara adalah pusat pemerintahan, Negara Agung adalah wilayah raja, Mancanegara adalah wilayah bupati, dan Pesisir adalah wilayah terluar. Kuthagara adalah pusat pemerintahan, dan Negara Agung adalah wilayah raja dan tempat tanah gaji pejabat.Danang. M. (2021)

Pesisir terdiri dari dua bagian: Pesisir Wetan yang terletak di pantai timur dan Pesisir Kilen yang terletak di pantai barat. Wilayah dari Jepara hingga Surabaya termasuk di Pesisir Wetan, sementara wilayah dari Demak hingga Brebes termasuk di Pesisir Kilen. Terdapat 61.280 karya di Pesisir Wetan dan 30.550 karya di Pesisir Kilen. Wakil Kerajaan Mataram bertanggung jawab atas wilayah pesisir masing-masing. Danang. M. (2021)

Mataram, di bawah pemerintahan Sultan Agung, berusaha menguasai wilayah pantai utara Jawa dengan berbagai cara, seperti memilih penguasa lokal dan melakukan kunjungan teratur untuk menjamin bahwa penduduknya setia. Mataram melihat pesisir sebagai bukan hanya pinggiran, tetapi sebagai wilayah penting yang harus dikuasai. Meskipun mereka berada di bawah Mataram, penduduk pesisir memiliki identitas dan kekuasaan yang berbeda. Sebelum penaklukan Mataram, wilayah pesisir adalah kekuatan ekonomi mandiri yang fokus pada perairan. Namun, setelah penaklukan, perekonomian mereka menjadi terbatas oleh kekuasaan Mataram. VOC kemudian mengambil alih wilayah pesisir sebagai kompensasi atas bantuan mereka kepada pemberontakan. Akhirnya, VOC menguasai seluruh pesisir Jawa, mengubahnya menjadi Pantai Timur Laut Jawa. Danang. M. (2021)

Jalan-jalan di utara Jawa Tengah telah dibuat sejak Kerajaan Mataram, dan selama pemerintahan Sultan Agung. Pada tahun 1622, de Haan menulis perjalanan dari Tegal ke Mataram yang melewati banyak area di Pantai Utara Jawa Tengah, termasuk “Pemalang, Wiradesa, Pekalongan, Batang, Subah, dan Magelang.” Jalan-jalan yang menghubungkan Tegal ke Pemalang dan Batang ke Subah terkenal memiliki jembatan yang diciptakan dari kayu serta bambu yang memiliki atap yang terbuat dari ilalang. Selain itu, banyak jalan penting yang menghubungkan Mataram dengan berbagai wilayah. Yang paling sering digunakan adalah jalan ke Semarang; jalan ke barat melalui Tourajan menuju Tegal; dan jalan ke timur yang berakhir di Blambangan dengan cabang menuju Gresik dan Jorjan. Jalan penting berada di luar jalur utama. Danang. M. (2021)

Perjanjian antara Susuhunan dan Kompeni pada tanggal 11 November 1743 membagi wilayah Jawa di sepanjang pantai dan muara sungai, kecuali kabupaten pantai dan wilayah 600 roede. Jalan pesisir utara Mataram sangat penting untuk transportasi dan komunikasi antara pusat kerajaan di pedalaman dan pelabuhan utama seperti Tegal, Semarang, dan Jepara. Selain itu, jalan ini digunakan untuk transportasi, komunikasi, mobilisasi tentara, dan kedatangan wisatawan, termasuk orang Belanda. Sejarahnya, jalan ini digunakan untuk menghubungkan kerajaan Mataram dengan wilayah pesisir dan untuk mengendalikan wilayah tersebut, termasuk melakukan diplomasi dengan VOC dan melakukan pemberontakan. Danang. M. (2021)

2) Jalan Raya Pos Di Pantai Utara Jawa Tengan (Pantura)

Pada 1808, Daendels membuat Jalan Raya Pos dari Anyer hingga Panarukan dengan memanfaatkan jalan yang sudah ada, terutama yang dibangun oleh Kerajaan Mataram, untuk memenuhi kebutuhan militer dan ekonomi. Jalan ini berbeda dari Jalan Pantura biasa karena sebagian melintasi wilayah tengah Jawa Barat sebelum mencapai Pantura. Untuk mempermudah transportasi produk pertanian dan mobilisasi pasukan, pembangunan jalan ini lebih mengutamakan penggunaan jalan yang sudah ada daripada pembangunan jalan baru. Jalan Pos Daendels lebar 7,5 meter dan dilengkapi dengan tanda dan saluran air di sisi jalan untuk mencegah kerusakan. Di beberapa wilayah, seperti Karangsamboeng, perundingan dan peningkatan dana diperlukan

untuk melanjutkan pembangunan. Daendels didorong oleh kesulitan keuangan**.** Hartatik, E. S. (2016).

Awalnya, Hanya segelintir orang, termasuk kereta bangsawan pribumi dan kereta kuda pos pemerintah, yang diizinkan menggunakan proyek Jalan Raya Pos Daendels. Berdasarkan perintah, gerobak rakyat baru diperbolehkan melewati jalan ini pada tanggal 19 Agustus 1857. Sebelumnya, siapa pun yang ingin keluar wilayah harus memanfaatkan jalan samping Jalan Raya Pos yang kurang ideal. Hartatik, E. S. (2016).

Pasca dibangunnya Jalan Raya Pos, perjalanan Batavia ke Surabaya hanya memakan waktu sepuluh hari dibandingkan sekitar satu bulan sebelumnya. Surat pos dari Batavia ke Semarang juga membutuhkan periode sekitar dua hingga tiga minggu, tetapi kini hanya memerlukan tiga hingga empat hari. Jalan Raya Pos, yang terletak di Pantai Utara Jawa, menghubungkan Semarang dengan wilayah pedesaan, mengangkut produk perkebunan ke Pelabuhan Semarang**.** Hartatik, E. S. (2016).

2. Dampak Pembangunan Jalan Raya Pos Daendels

1) Perubahan Kebudayaan Masyarakat Kepulauan

Informasi penting tentang sejarah penjajahan Belanda di nusantara adalah pembangunan Jalan Raya Pos yang dilakukan Daendels. Pasca pembangunan Jalan Raya Pos Daendels, persepsi masyarakat terhadap jalan raya darat pun berkembang. Sebelum adanya Jalan Raya Pos, tepatnya sebelum adab ke 10, jalan dalan darat hanyalah sebuah jalan setapak atau jalanan yang lumayan lebar tapi tidak terawat.

Sebelum abad ke-19, penduduk nusantara tampaknya tidak terlalu menghargai jalan darat, hal ini terlihat dari kurangnya jalur pos. Hal ini karena, sebagai masyarakat kepulauan, masyarakat adat cenderung membayangkan jalan raya sebagai sungai dan laut. Oleh karena itulah jalur laut lebih ramai dibandingkan dengan jalur darat.

Pembukaan jalan darat menunjukkan bahwa jalan ini sukses membuat perilaku budaya baru pada ruang lingkup masyarakat kepulauan. Setelah adanya jalan raya Pos Daendels, masyarakat jadi lebih masyarakat lebih sering menggunakan jalur darat untuk berbagai kepentingan karena dirasa lebih efisien dan lebih menghemat waktu.

2) Perkembangan Transportasi

Pembangunan Jalan Raya Daendels menyebabkan terjadinya perkembangan transportasi masa itu. Dengan berkembangnya transportasi juga dapat mendorong mobilitas manusia dan barang masa itu. Selain itu, Pembangunan jalan raya pos ini juga dapat mempercepat jaringan komunikasi dengan mempersingkat lamanya pengiriman surat kala itu.

Jalan Raya pos Daendels ini dibangun juga untuk memperkuat kepentingan militer pada masa pemerintahan Daendels di Hindia Belanda. Jalan Raya Pos ini dapat mempermudah mobilitas penduduk Pulau Jawa dahulu disaat adanya serangan dari Inggris.

Masyarakat banyak memanfaatkan transportasi konvensional berbasis darat untuk membantu menyelesaikan permasalahan transportasi pada periode tersebut. Ada beberapa alat transportasi darat yang tersedia pada masa itu, antara lain gerobak dan cikar. Gerobak merupakan salah satu jenis kendaraan darat yang dapat digunakan untuk memindahkan barang atau penumpang. Satu atau dua ekor kerbau yang bergerak lambat menggerakkan moda transportasi ini. Baik bodi mobil maupun rodanya terbuat dari kayu.

Gerobak merupakan salah satu moda transportasi darat tambahan. Gerobak dan gerobak agak mirip satu sama lain, terutama berdasarkan bentuknya, namun moda transportasi ini ditenagai oleh seekor kuda, sehingga waktu tempuhnya lebih cepat. Bagi kuda sendiri, menjadi alat transportasi mempunyai kedudukan yang mulia di

masyarakat. Kuda dipandang sebagai representasi kekuasaan dan kemenangan.

3) Meningkatkan Perekonomian

Pembangunan Jalan Raya Pos Daendels ini memberikan banyak sekali manfaat bagi kehidupan masyarakat, tidak terkecualibagi perekonomian masyarakat. Setelah masyarakat mengenal jalur darat dan kegiatan distribusi barang mereka juga menjadi lancar.

Jalan Raya Pos Daendels ini dapat meningkatkan mobilitas barang masyarakat, karena dengan adanya jalan ini dapat memudahkan transportasi hasil Perkebunan dari daerah produksi ke Pelabuhan untuk di ekspor. Selain itu dengan mudahnya akses transportasi masa itu, transaksi di pasar juga menjadi meningkat, yang menyebabkan adanya perluasan pasar.

4) Terciptanya Kerja Paksa

Namun, diantara beberapa kemajuan positif yang terjadi setelah Pembangunan Jalan Raya Pos Daendels, ada juga dampak negative yang dialami oleh masyarakat pribumi kala itu. Saat Pembangunan proyek Jalan Raya Pos Daendels, masyarakat dipaksa untuk ikut serta dalam pembangunannya. Masyarakat pribumi yang ikut serta dalam Pembangunan proyek ini tidak mendapatkan upah yang sepadan dari pemerintahan Daendels. Hal inilah yang menyebabkan banyak masyarakat pribumi yang kehilangan nyawa akibat kerja paksa ini.

Pembanguan Jalan Raya Pos Daendels ini juga membebani masyarakat kala itu. Dalam Pembangunan proyek Daendels ini masyarakat pribumi menanggung beban yang sangat banyak. Pasalnya, kerja paksa yang diperintahkan oleh Daendels ini telah menyita waktu dan tenaga masyarakat yang bahkan bayaran yang mereka peroleh pun kurang sebanding terhadap tenaga dan waktu yang telah mereka keluarkan. Hal ini juga yang dapat menghambat pemenuhan kebutuhan sehari-hari masyarakat rpibumi yang dipekerjakan oleh Daendels masa itu.

CONCLUSION

Di bawah pemerintahan kolonial, Herman Willem Daendels, Gubernur Jenderal Hindia Belanda, memerintahkan pembangunan Jalan Raya Pos pada tahun 1808–1811. Tujuan utama dibangunnya Jalan Raya Pos Daendels ini adalah untuk memperkuat pertahan militer pada masa pemerintahan Daendels. Daendels membangun jalan ini sebagai pertahanan dari datangnya serangan Inggris di Pulau Jawa.

Pembangunan proyek besar yang dilakukan Daendels ini juga melibatkan masyarakat pribumi. Masyarakat pribumi dipaksa untuk ikut serta dalam Pembangunan Jalan Raya Pos ini. Perintah Daendels kepada masyarakat pribumi untuk Pembangunan jalan ini dimaknai sebagai perintah yang wajib ditaati. Mirisnya, perintah kerja dari Daendels ini tetap ditaati oleh masyarakat pribumi, walaupun sebernarnya mereka tidak pernah mendapatkan upah yang sepadan dengan tenaga dan waktu yang telah mereka keluarkan tersebut.

Namun, disamping terjadinya kerja paksa yang diperintahkan Daendels dalam Pembangunan Jalan Raya Pos ini, terdapat juga beberapa dampak positif yang masyarakat dapatkan setelah jalan raya ini ada. Pembagunan Jalan Raya Pos ini memberikan dampak positif seperti terjadinya kemajuan dalam perekonomian masyarakat. Akibat adanya Jalan Raya Pos Daendels, transportasi juga meningkat masa itu. Dengan berkembangnya transportasi, maka kegiatan distribusi barang masyarakat juga akan meningkat.

REFERENCE LIST

Irwan, A., dkk (2012). *Indonesia Dalam Arus Sejarah.* Jakarta: Ichtiar Baru Van Hoeve.

Aeni, S. N. (2021, Agustus). *Jalan Raya Pos; Sejarah Singkat Hingga Fakta Jalan Daendels*. Retrieved from DKatadata.co.id: https;//katadata.co.id

Bachtiar, F., dkk (2022). De Groote Postweg Sebagai Pemicu Perubahan Struktur Kota di Jawa Bagian Barat. *Jurnal Arsitektur dan Kota Berkelanjutan* , 54-61.

Damayanti, F., dkk (2023). Herman Willem Daendels Dalam Pusaran Kerja Paksa Pembangunan Jalan Raya Pos, Jalan Daendels. *Jurnal Pendidikan dan Penelitian Sejarah*.

Hartatik, E. S. (2016). Perkembangan Jalan Raya di Pantai Utara Jawa Tengah Sejak Matarah Islam Hingga Pemerintahan Daendels. *Jurnal Studi Sejarah* , 155-165.

Kurniawan, A. (2022). Sejarah Masa Pemerintahan Gubernur Jenderal H.W Daendels dan Jan Willem Jenssens di Pulau Jawa 1808-1811 . *Jurnal Adat*, 1-14.

Raharja, Y. K. (2024). Kebiajakan Pemerintahan Daendels Di Jawa 1808-1811. *Jurnal Pendidikan dan Sejarah*, 9-14.

Saidi, A. I. (2010). Jalan Raya Sebagai Desain Kebudayaan . *Jurnal Sosioteknologi*, 769-774.

Zamani, M. Z. (2022). Menelusuri Jalan Raya Pos Daendels Jakarta-Bogor Abad ke 19. *Jurnal UHAMKA*, 70-82.