

## PERKEMBANGAN JALAN RAYA DI PANTAI UTARA JAWA TENGAH SEJAK MATARAM ISLAM HINGGA PEMERINTAHAN DAENDELS

Endah Sri Hartatik

Program Doktor Ilmu- Ilmu Humaniora, Fakultas Ilmu Budaya Universitas Gadjah Mada;  
Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro

---

### ABSTRACT

This article analyze the development of the highway on the north coast of Central Java since the Islamic Mataram in the 17th century to the reign Daendels in the 19th century. This period is very important to know the emergence and development of highways who played a major role in the development of society in Java. Highway is a significant transportation in Java. The most important highway in Java is in the northern coast of Central Java. The highway has long historical roots, formerly the coastal highway then developed to be the post highway. The transformation process from the coastal highway to the post highway passed through a political process since Daendels governed Java in 1808. For the armed forces and economy exploitation, then it was established The Post Highway. In Central Java, the highway was built based on the coastal highway. Revitalization and transformation of the highway had caused economy development in the areas of cities and villages integrated by the highway networks and facilitated the administrative control for colonial rulers.

Keywords : Highway, Coast, Post Highway, Revitalization, Transformation.

### ABSTRAK

Tulisan ini bertujuan menganalisis perkembangan jalan raya di pantai utara Jawa Tengah sejak masa Mataram Islam di abad ke-17 sampai pemerintahan Daendels di abad ke-19. Periode ini sangat penting sebagai landasan historis perkembangan jalan raya pada periode setelahnya. Jalan raya merupakan sarana transportasi penting di Pulau Jawa. Salah satu jalan raya terpenting di Jawa adalah Jalan Raya di Pantai Utara Jawa Tengah. Jalan Raya ini memiliki akar historis yang panjang, semula merupakan Jalan Raya Pesisir kemudian berkembang menjadi Jalan Raya Pos. Proses transformasi dari Jalan Raya Pesisir menjadi Jalan Raya Pos melalui proses politik ketika Daendels menguasai Jawa pada tahun 1808. Untuk kepentingan angkatan perang dan eksploitasi ekonomi dibangunlah Jalan Raya Pos. Di Jawa Tengah jalan raya tersebut dibangun dengan mendasarkan diri pada Jalan Raya Pesisir. Revitalisasi dan transformasi jalan raya itu telah mengakibatkan perkembangan ekonomi di wilayah kota-kota dan desa-desa yang terintegrasi oleh jaringan jalan raya tersebut serta mempermudah kontrol administrasi bagi penguasa kolonial.

Kata kunci : Jalan Raya, Pesisir, Jalan Raya Pos, Revitalisasi, Transformasi.

## PENDAHULUAN

Jalan Raya merupakan salah satu sarana transportasi penting dalam perkembangan politik dan ekonomi di Pulau Jawa. Jalan raya menjadi sarana penghubung antar wilayah di daratan maupun antara wilayah daratan dengan laut melalui pantai. Di Pantai Utara Jawa Tengah kehadiran jalan raya telah ada jauh sebelum Penjajahan Belanda.

Jalan raya itu semula merupakan bagian dari Jalan Raya di Pesisir Utara Jawa yang merupakan bagian wilayah dari Kerajaan Mataram Islam. Sebutan pesisir berasal dari orang pedalaman yang mengacu wilayah di luar daerah pedalaman tersebut. Lombard mengemukakan bahwa “pesisir” mengacu bagian dari daerah pantai yang bermula dari Cirebon di sebelah barat, hingga Surabaya di sebelah timur (Lombard, 2000: 37). Konsep pesisir seperti ini mengacu pada pembagian wilayah pada masa kejayaan Kerajaan Mataram Islam, terutama pada masa Sultan Agung Hanyakra Kusuma. Sebutan “pesisir” ini muncul kembali pada awal abad XX untuk nama terbitan berkala milik Organisasi Pergerakan Nasional, *Insulinde*. Nama terbitan itu adalah *Pesisir Oetara*, tetapi isinya lebih terkait dengan pergerakan politik dan tidak terkait dengan Jalan Raya Pantai Utara Jawa Tengah (*Insulinde*, 1918 : Tahun I, No 13).

Jalan Raya Pesisir hingga Jalan Raya Pantura merupakan sarana mobilitas orang dan barang. Pada masa Mataram, Jalan Raya Pesisir berfungsi untuk kepentingan konsolidasi kekuasaan antara wilayah pedalaman hingga pesisir. Konsolidasi menyangkut hubungan antara pesisir dan pedalaman, serta dengan pelabuhan, yaitu Tegal dan Demak. Jalan Raya Pesisir juga sebagai media penghubung untuk diplomasi antara Mataram dengan utusan luar negeri, seperti utusan VOC. Ketika Daendels menguasai Pulau Jawa (1808-1811), jalan-jalan di Pesisir Utara Jawa Tengah itu sangat penting sebagai dasar pembangunan Jalan Raya Pos atau dikenal dengan nama “*de Groote Postweg*” yang menghubungkan wilayah Anjer

di bagian barat hingga Panarukan di bagian timur Pulau Jawa. Mengapa Daendels menggunakan Jalan Raya Pesisir Mataram dan bagaimana proses perubahan fisik dan sosial dari jalan raya tersebut menjadi pokok kajian artikel ini.

## METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian untuk menghasilkan artikel ini ada adalah metode sejarah. Prosedur yang dilalui secara berurutan meliputi: heuristik (pengambilan data), kritik (analisis sumber), interpretasi (analisis hubungan antar fakta) dan historiografi (penulisan sejarah). Sumber yang digunakan dalam penulisan artikel ini terdiri dari sumber tertulis yang berupa sumber primer dan sekunder. Sumber primer tersebut berupa arsip, majalah, koran dan terbitan lain seaman. Sumber sekunder terdiri dari buku-buku yang relevan dengan penelitian ini. Sumber primer, terutama diperoleh dari beberapa Lembaga Arsip, yaitu Arsip Nasional Indonesia di Jakarta, Badan Arsip Daerah Provinsi Jawa Tengah, dan Arsip Nasional Den Haag. Selain itu juga di sejumlah perpustakaan, yaitu Perpustakaan Daerah Propinsi Jawa Tengah, Perpustakaan Daerah Istimewa Yogyakarta, Perpustakaan Nasional Jakarta, Koleksi KITLV di Perpustakaan Universitas Leiden, Belanda.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Jalan Raya di Pesisir Utara Jawa Tengah

Secara geografis, Pesisir Utara Jawa Tengah merupakan wilayah yang membentang di sepanjang Pantai Utara Jawa dari Brebes di bagian barat hingga Rembang di bagian timur. Di antara wilayah tersebut terdapat sejumlah kota-kota penting dalam perkembangan sejarah Nusantara (Jawa), yaitu dari barat, Tegal, Pekalongan, Kendal, Semarang, Demak, Kudus, Jepara, dan Pati. Sampai dengan abad XV

dan XVI, wilayah-wilayah tersebut masih menjadi wilayah yang memiliki otonomi wilayah dan ekonomi secara terpisah-pisah, tetapi sejak abad ke-17, pada masa Sultan Agung disatukan menjadi satu kekuasaan Mataram dan dikenal dengan nama daerah “pesisir”.

Konsep “pesisir” muncul dalam konsep geografi politik dan budaya Kerajaan Mataram yang membagi wilayah menjadi empat lingkaran konsentris, yaitu: *Kuthagara*, *Negara agung*, *Mancanegara*, dan *Pesisir*. Struktur paling dalam adalah wilayah *Kuthagara*, kemudian diikuti dengan wilayah *Negara Agung*, *Mancanegara*, dan akhirnya *Pesisir* (Radjiman, 1995:56 dan Radya Pustaka Sala, 1895 No 270/D: 164-177). *Kuthagara*, berasal dari kata “kuta” “negara” mengacu pada wilayah tempat tinggal raja, tempat organisasi pemerintahan dikendalikan. *Negara Agung* adalah wilayah lingkaran kedua, tempat kekuasaan raja sangat kuat dan tempat tanah gaji para pejabat kerajaan berada. *Mancanegara* merupakan daerah lingkaran ketiga yang secara kekuasaan berada di tangan para bupati, wakil dari raja di daerah-daerah tersebut (Moertono, 1985:130-138). Di luar wilayah itu dikenal dengan wilayah Pesisir. Dalam pembagian wilayah tersebut, pesisir mengacu pada daerah terluar dari kerajaan Mataram. Lokasinya di Pantai Utara Jawa bagian tengah yang pada tahun 1930 masuk ke dalam Provinsi Jawa Tengah.

Daerah Pesisir dibagi menjadi dua, yakni *Pesisir Wetan* (pantai sisi timur), dan *Pesisir Kilen* (pantai sisi barat). Pesisir Wetan meliputi 15 wilayah dari Jepara ke arah timur hingga Surabaya. Sementara pesisir barat meliputi wilayah dari Demak ke arah barat hingga Brebes. Tiap-tiap wilayah di pesisir ditempatkan wakil Kerajaan Mataram diikuti dengan luas tanah dalam ukuran tertentu yang menjadi wilayah kekuasaannya. Wilayah pesisir wetan mencakup tanah seluas 61.280 *karya*, sementara pesisir kilen mencakup tanah seluas 30.550 *karya* (Moertono, 1985:51-56).

Konsep pesisir dimaknai sebagai bagian daerah yang ditaklukkan Mataram,

terutama sejak Pemerintahan Sultan Agung melakukan ekspansi ke wilayah Pantai Utara Jawa. Hubungan Pesisir dengan Mataram bukanlah merupakan hubungan spiritual pinggiran pusat sebagaimana dikemukakan oleh para ahli sebelumnya, seperti Anderson, dan Geertz. Hubungan pinggiran pusat adalah hubungan keterikatan antara daerah yang ditaklukkan dengan penguasa penakluk yang sifatnya rasional. Dalam hal ini Mataram berusaha untuk mengontrol wilayah pesisir dengan berbagai cara. Menempatkan orang yang dipercaya untuk berkuasa di wilayah ini sebagai salah satu strateginya. Selain itu juga kunjungan wajib pada hari-hari *pisowanan* merupakan cara untuk mengontrol kesetiaan wilayah Pesisir tersebut. Kunjungan utusan kerajaan ke wilayah Pesisir juga merupakan bagian dari kontrol Mataram terhadap wilayah yang menurut pandangan orang pedalaman sebagai pesisir). Dalam proses pengawasan ini sarana transportasi darat berupa jalan raya yang menghubungkan Mataram dengan pesisir diperlukan.

Nactegaal menegaskan bahwa berdasarkan sumber-sumber yang tersedia, membuktikan masyarakat Pesisir bukan dibentuk dari istana Mataram. Gambaran bahwa Istana Mataram sebagai pusat dan pesisir sebagai pinggiran (*periphery*), sangat subjektif. Kebanyakan penduduk Pantai Utara Jawa menyadari bahwa Mataram yang menguasai wilayahnya dilakukan dengan cara kekerasan.

Wilayah Pesisir menurut Nactegaal bukan merupakan kesatuan wilayah yang seragam. Wilayah ini dikuasai oleh penguasa-penguasa pesisir yang memiliki kekuasaan tiap regional dengan identitas sosial budaya sendiri. Dengan demikian masing-masing wilayah, seperti Cirebon, Tegal, Semarang, Kudus, Jepara, Pati, Tuban, dan Surabaya memiliki pola sosial budayanya sendiri terpisah dari satu dengan yang lain. Mereka sama-sama berada di bawah taklukan Kerajaan Mataram. Meskipun demikian, ada kesamaan dalam hal tradisi keagamaan, yakni Keislaman yang lebih puritan.

Sebelum penaklukan Mataram, dae-

rah-daerah tersebut merupakan kekuatan ekonomi dan politik yang mandiri. Oleh karena posisinya di wilayah pantai, maka mereka menjadi pintu gerbang yang menghubungkan perdagangan dari luar Pulau Jawa dengan pedalaman Jawa. Daerah tersebut berkembang ekonomi maritim yang berorientasi ke luar, bukan ke pedalaman. Akan tetapi setelah ditaklukkan oleh Sultan Agung orientasi ekonomi mereka menjadi lebih terbatas karena hubungan antar bangsa harus dipegang dengan izin Kerajaan Mataram, atau sebagai perwakilan Mataram (Nactegaal, 1996).

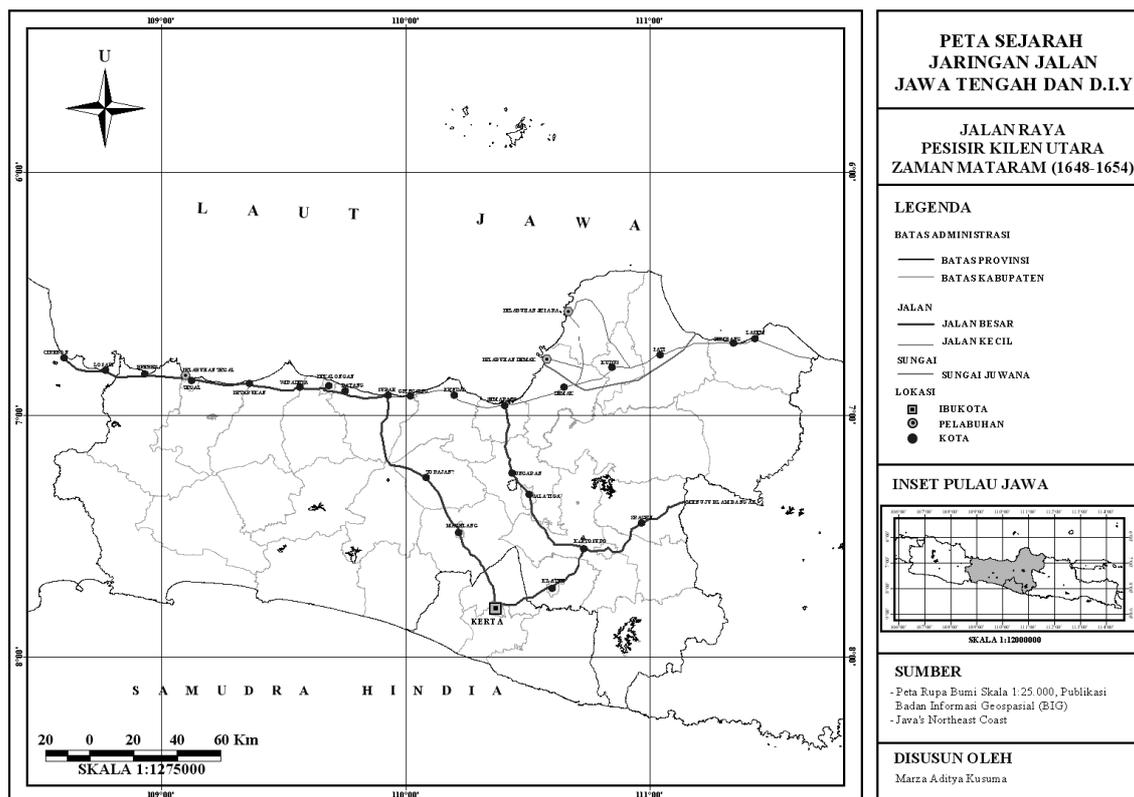
Daerah pesisir tersebut secara bertahap jatuh ke tangan VOC sebagai imbalan atas bantuannya kepada raja-raja Mataram sepeninggal Sultan Agung, yakni sejak Amangkurat II dalam menghadapi pemberontakan-pemberontakan. Pesisir utara dari Jepara hingga Tegal diserahkan kepada VOC sebagai hadiah bantuan VOC dalam menumpas Pemberontakan Pacina pada tahun 1741 (Van Niel, 2005: 5). Sementara itu Pesisir Timur diserahkan kembali kepada VOC setelah membantu pemberontakan Trunajaya tahun dan sejak tahun 1677, sehingga semua wilayah Pesisir Jawa telah di bawah kekuasaan VOC. Setelah ditaklukkan VOC, daerah-daerah yang oleh Mataram disebut Pesisir Barat dan Timur Jawa disebut Pantai Timur Laut Jawa (*Java's Northeast Coast*). Daerahnya membentang dari Losari hingga Surabaya dan sekitarnya (Kian, 2006:40-42).

Pembuatan jalan di wilayah Jawa Tengah bagian utara sudah terjadi sejak masa lalu, termasuk masa Kerajaan Mataram di bawah Sultan Agung. Hal itu terlihat dari laporan de Haan yang melakukan perjalanan pada tahun 1622 dari Tegal ke ibukota Mataram melalui beberapa tempat di Pantai Utara Jawa Tengah. Diceritakan bahwa dia berangkat dari Batavia menuju Tegal menggunakan jalur laut. Sementara itu perjalanan dari Tegal menuju Mataram menggunakan jalur darat, menggunakan armada kuda. Dalam laporan itu disebutkan nama-nama tempat yang dilalui untuk menuju ibu

Kota Mataram di Kerta, yaitu: Pemalang, Wiradesa, Pekalongan, Batang, Subah dan Magelang. Berdasarkan laporan ini, maka wilayah terakhir di Pantura yang dilewati adalah Subah, suatu wilayah di sebelah barat Gringsing tempat turunan tajam yang dalam tradisi lisan masyarakat setempat dikenal sebagai *Plelen*. Jalan yang dilalui dari Tegal hingga Pemalang merupakan jalan-jalan yang indah dan dilingkupi hutan. Sementara itu jalan-jalan dari Batang ke Subah juga kelihatan indah, dibangun melintasi sungai dan rawa-rawa yang menggunakan jembatan berbahan dasar balok kayu dan anyaman bambu. Di atas jembatan diberikan peneduh dengan menggunakan atap berbahan dasar ilalang (van Deventer, 1877 : 293). Jalan Tegal – Mataram melalui Subah ke arah selatan ini merupakan jalan paling terkenal pada waktu itu (van Milaan, 1942 No 4: 219)

Sesungguhnya ada sejumlah jalan penting yang menghubungkan antara ibukota Mataram dengan wilayah Pantai Utara Jawa. *Pertama*, jalan yang menghubungkan ibukota kerajaan itu ke arah utara, Semarang. Jalan ini merupakan jalan yang paling mudah dan pendek melalui pintu gerbang Tadie. Jalan ini paling sering dilewati, termasuk rakyat kebanyakan. *Kedua*, jalan ke arah barat yang menghubungkan Mataram dengan sejumlah wilayah atas dan berakhir di Tegal. Jalan itu sangat sulit dan pintu gerbang utama jalan ini bernama Tourajan. *Ketiga*, jalan ke arah Timur dan berakhir di Blambangan, dan memiliki jalan simpang ke arah (menuju) Gresik dan Jortan. Pintu gerbang atau jalan keluar jalan ini bernama Bongor mengacu kepada nama sungai terbesar di seluruh pulau, yang bermuara ke laut di daerah Gresik (*Indie*, April 1923-April 1924: 280-284 dan Schriecke, 1957).

Di luar jalur utama Mataram tersebut masih ada jalur penting lain yang menghubungkan antara Batavia sampai Semarang. Rute ini merupakan jalan sepanjang pantai utara Pulau Jawa. Pada awalnya jalan sepanjang pantai ini merupakan wilayah Susuhunan. Berdasarkan



Gambar 1. Jalan Raya Pesisir Utara Zaman Mataram Islam

perjanjian 11 November 1743 yang dibuat bersama Susuhunan, pada pasal 9 sub 30 kepada Kompeni, dengan pengecualian kabupaten-kabupaten pantai dan daerah seluas 600 *roede* diserahkan daerah sepanjang pantai laut dan sepanjang seluruh muara sungai-sungai yang bermuara ke laut yang mengelilingi seluruh Jawa (Filet, 1895:67; Joekes, 1946: 104; Colenbrander, 1926:195).

Jalan di pesisir utara Mataram memiliki peran utama dalam mobilisasi orang. Jalan tersebut menjadi penghubung antara wilayah pedalaman dengan pelabuhan. Pelabuhan terpenting waktu itu adalah Pelabuhan Tegal, Semarang, dan Jepara. Kerajaan Mataram yang berada di daerah pedalaman Pulau Jawa mengontrol wilayah pesisir itu dengan kuatnya, sehingga jalan pesisir menjadi sarana penting yang menghubungkan antara pusat kerajaan dengan daerah pelabuhan.

Fungsi jalan pesisir pedalaman antara lain untuk sarana transportasi dan komunikasi antara penguasa pesisir

dengan penguasa Mataram, mobilisasi tentara, dan menghubungkan tamu-tamu dari luar negeri. Sejumlah sumber menyebutkan bahwa orang-orang Belanda yang hendak menemui penguasa Mataram harus melalui Pelabuhan Tegal atau Semarang, kemudian melalui jalan darat di Pesisir Utara Jawa Tengah.

Fungsi jalan sebagai konsolidasi kekuasaan antara daerah Pesisir dengan Mataram cukup jelas. Tradisi menghadap raja ke Mataram setiap tahun atau saat diperlukan memerlukan jalan darat dari Pesisir ke Pedalaman. Demikian pula jalan darat digunakan sarana untuk mengerahkan pasukan jika penguasa bawahan menunjukkan tanda-tanda pemberontakan. Pada masa Senopati terjadi pemberontakan Pangeran Puger di Demak (1602-1605). Untuk menaklukkan wilayah ini, Mataram mengirim pasukan dari Mataram menuju Demak dengan 10.000 prajurit. Pangeran Puger menyiapkan hanya 5000 prajurit (De Graaf, 1990:4-5). Pada masa Sultan Agung di daerah Pesisir Utara diangkat Tumenggung Bahu Rekso

sebagai Bupati Kendal sekaligus gubernur pesisir utara bagian Barat. Bahu Rekso dipercaya membangun diplomasi dengan VOC yang berada di Jepara. Untuk kepentingan membangun loji, VOC meminta bantuan Bahurekso menyediakan batu bata (Schriecke, 1957:190).

Jalan Raya Pesisir menjadi sarana diplomasi antara orang Belanda dengan Mataram terlihat dari cerita perjalanan Hendrick de Haen. Pada tahun 1623 ia menjadi duta VOC ke Mataram. Untuk menuju ke Karta, ia turun di Pelabuhan Tegal. Perjalanan dari Tegal ke Karta melalui jalan pesisir dengan menggunakan kuda. Dengan demikian, pada saat itu jalan raya pesisir menjadi penghubung antara wilayah pelabuhan dengan pedalaman, pusat Keraton Mataram di Karta / Yogyakarta. Utusan Belanda berikutnya, Jan Vos pada tanggal 26 Agustus tahun 1624 tiba di Pelabuhan Demak, salah satu pelabuhan milik Mataram. Dari Demak pada tanggal 19 September, utusan ini berangkat ke Mataram dengan menggunakan Kuda Arab (De Graaf, 1990:75-6). Peta Jalan Pesisir Utara Masa Kerajaan Mataram dapat dilihat pada gambar 1.

### **Jalan Raya Pos di Pantai Utara Jawa Tengah**

Kepentingan militer dan eksploitasi ekonomi Pemerintahan Daendels terhadap Jawa memerlukan jalur darat yang utuh yang menghubungkan antar wilayah di pulau ini. Guna kepentingan itu Daendels memanfaatkan jalur-jalur darat yang sebelumnya sudah ada yang dibangun oleh penguasa bumiputra. Di Jawa Tengah jalan darat dibuat dengan memanfaatkan jalan raya yang telah dibangun oleh Kerajaan Mataram Islam dengan sejumlah modifikasi. Dengan kata lain terjadi proses revitalisasi dan modifikasi terhadap jalan raya tradisional yang sudah ada sebelumnya.

Jalan raya lintas Jawa ini dibangun pada tahun 1808 yang melintas jalan trans-Jawa dari Anyer hingga Panarukan. Jalan Raya ini tidak identik dengan Jalan Raya Pantai Utara Jawa atau Pantura

yang selama ini dikonsepsikan orang kebanyakan. Sebagian jalan raya melalui jalur tengah Jawa Barat, yakni jalur Bogor, Bandung, Sumedang, Karang Sambung menuju wilayah Pantai Utara Jawa, yakni Cirebon. Jalur Cirebon-Surabaya hampir semua memanfaatkan jalur pantai utara yang sudah ada yang telah dikembangkan sejak zaman Mataram hingga VOC.

Pembangunan Jalan Raya Pos Daendels baik di Priangan maupun di wilayah Pantai Utara Jawa sebenarnya menggunakan prinsip ekonomis karena tidak membangun jalan yang benar-benar baru, tetapi sebagian besar merupakan jalan-jalan yang sudah ada sebelumnya. Pembangunan tersebut dimungkinkan karena ia menginginkan transportasi produk pertanian dan mobilisasi pasukan tentaranya dapat dilakukan secara cepat (Gunardo, 2012, Nas dan Pratiwo, 2002).

Sumber penting untuk menjelaskan tentang kebijakan Daendels dalam pembangunan jalan raya adalah *besluit* yang dikeluarkan pada tanggal 5 Mei 1808 yang dimuat dalam karya Van den Chijs, *Nederlandsch Indie Plakaatboek, Vertiende deel 1804-1808* (Chijs, 1895:699-702). Dalam buku tersebut terdapat sejumlah keputusan yang terkait dengan pembangunan jalan raya.

Daendels akan memperluas jalan raya yang ada maupun membuat yang baru dengan lebar 7,5 meter dengan dibatasi lapisan batu yang memadai pada kedua sisinya, supaya jalan tersebut tidak terkikis air yang mengalir sehingga pada suatu saat juga dapat digunakan oleh angkutan dengan menggunakan kereta kuda dan gerobak.

Jalan yang dibuat oleh Daendels ini selain memiliki lebar 7,5 meter, setiap 1506,9 meter di beri tanda berupa *paal*/ tonggak dari batu yang fungsinya selain sebagai tanda panjang jalan juga berfungsi sebagai tanda untuk merawat dan memperbaiki jalan oleh distrik dan penduduk. Pada sisi kiri dan kanan jalan raya tersebut juga dibuat selokan yang berfungsi sebagai saluran air, sehingga air tidak menggenangi di jalan raya. Permukaan

jalan yang dahulu berupa rumput atau tanah kemudian diubah menjadi kerikil sehingga perjalanan antara Batavia ke Surabaya ditempuh hanya dalam waktu 5 hari saja. Pembangunan jalan raya dimulai dari arah Barat dari Batavia, Bogor, Bandung, Sumedang, Karang Sambung hingga Cirebon.

Setelah pembangunan jalan tersebut sampai di wilayah Karangsamboeng yang merupakan wilayah kesultanan Cirebon sehingga diperlukan negosiasi terlebih dahulu untuk membebaskannya dan keuangan tidak cukup untuk membayar upah pekerja jalan serta perbaikan jalan tersebut. Setelah negosiasi dengan Sultan Cirebon berhasil, maka pembangunan jalan raya tersebut dilanjutkan sampai ke Losari. Dengan adanya kesulitan dana tersebut, Daendels mengumpulkan semua penguasa termasuk para bupati yang berada di wilayah Jawa Tengah dan Jawa Timur pada tanggal 25 Mei 1808 di rumah dinas Residen Semarang di Jalan Bojong untuk meneruskan rencana pembangunan jalan raya dari Cirebon hingga Surabaya. Kesulitan yang dialami tersebut membuat negara memberikan hak penuh pembangunan jalan raya pos tersebut diserahkan kepada penguasa pribumi dengan menggunakan tenaga kerja wajib/*heerendiesten*. Alasan Daendels melanjutkan meneruskan pekerjaan jalan raya melewati Pantai Utara Jawa Tengah karena merupakan tanah pemerintah bukan penguasa di Vortenlanden. Pembangunan jalan raya antara Cirebon dan Surabaya tersebut dijalankan dengan kerja wajib kecuali di wilayah *prefectuur* (Marihandono, dkk, 2010 :118 dan Chjis, 1895:706). Pekalongan, yaitu daerah Gunung Padang di mana pekerja menghadapi kondisi tanah yang berbatu dan terjal sehingga membutuhkan dana untuk memberikan upah tambahan kepada pekerja (Marihandono, dkk, 2010: 18).

Pada tanggal 8 Mei 1808, Residen Cirebon diperintahkan untuk membangun jalan raya (dari jalan yang sudah ada) dari Karangsamboeng melewati Cirebon sampai Wirosari, sehingga dapat dilewati berbagai jenis alat transportasi

(kendaraan) dari dua arah. Oleh karena itu, lebar jalan harus sama dengan jalan dari Buitenzorg ke Karangsamboeng tersebut di atas.

Pada tanggal 22 Mei 1808, perintah yang sama diberikan kepada Residen Pekalongan, yaitu jalan raya yang melintas dari arah Timur ke Barat. Dari informasi yang ditulis Daendels kepada Pemerintah Tinggi (pusat) pada tanggal 15 Agustus 1809 sesudah perjalanannya dari Buitenzorg ke Surabaya, bahwa jalan raya yang dikenal dengan nama *Groote Postweg van Daendels* (Jalan Raya Daendels) untuk sebagian besar merupakan perbaikan (pengembangan) jalan-jalan yang sudah ada (Indie, April 1923-April 1924: 281-284).

Pada tanggal 27 Mei 1808, Marsekal Daendels memberikan perintah kepada Residen Pekalongan untuk memperbaiki jalan yang melintasi karesidenan itu, yang bunyinya sebagai berikut.

... diputuskan memerintahkan Residen Pekalongan dengan tugas, untuk membangun (memperbaiki) jalan-jalan besar dari arah timur sampai barat batas akhir karesidenan itu sehingga dalam dua musim (kemarau dan hujan) dapat digunakan (dilalui) berbagai alat transportasi, demikian juga untuk jalan-jalan di semua tempat, yang hanya sulit dilewati (sempit), harus diperluas sedemikian rupa menjadi 2 *roede Rhijnlandsch* ( 2 x 3,767 M = 7,53 M), pada kedua sisinya diletakkan tanggul seperti tong yang bulat dalam kelompok-kelompok dan jumlah yang cukup, agar jika teraliri air yang kemudian tidak bisa mengalir tidak akan menjadi rusak; kepadanya juga diberi tugas bahwa dalam mengerjakan pekerjaan itu adalah tanpa biaya dengan cara mempekerjakan penduduk tanpa upah. Akan tetapi untuk daerah yang tinggi di pegunungan yaitu Gunung Padang di Batang, yang tentu saja akan dikerahkan tenaga kerja yang besar dan berat agar lereng-lerengnya menjadi tidak terlalu terjal sehingga semua alat pengangkutan (transportasi) dapat melewatinya, kepadanya (residen) akan disediakan uang dari kas negara sebesar 2000 uang perak, untuk membayar

upah kerja selama hari-hari kerja yang sangat berat.

Cara yang paling tepat untuk membangun jalan dengan biaya sehemat mungkin adalah residen memerintahkan untuk menebang semua pohon jati yang ada di antara jalan dan pantai laut, dengan terlebih dahulu memastikan arah (batas) jalan baru yang akan dibangun, dan bekasnya nantinya bisa digunakan untuk kebun-kebun kopi yang menguntungkan. Selanjutnya pada setiap jarak 400 roede dipasang tiang (pal), yang berguna sebagai petunjuk pembagian wilayah dalam pemeliharaan jalan itu oleh penduduk pada setiap distrik. (Chijs, 1894 :770)

Jalur perbaikan jalan lain yang dianggap sulit adalah antara Semarang ke Kudus di mana jalan yang ada selalu tergenang air sepanjang 30 *morgen*, sehingga dibutuhkan sarana dan prasarana yang memungkinkan untuk menghindari bencana tersebut. Akibat genangan air tersebut, jalan tersebut tidak dapat digunakan baik oleh para pejalan kaki atau kereta kuda. Dalam usaha mengantisipasinya, Daendels memerintahkan pengeringan, peninggian dan pelebaran jalan supaya bisa digunakan secara maksimal. Usaha pertama yang dilakukan adalah membuat kanal/saluran air di sepanjang jalan tersebut menggunakan pasukan zeni yang dipimpin oleh Brigadir Jenderal von Wienkelman yang memadukan antara sungai Juwana, Tanggulangin, Demak, dan Semarang untuk dialirkan menuju laut. Fungsi lain dari pembuatan saluran air tersebut adalah nelayan dan penduduk dapat memanfaatkannya untuk jalur pelayaran perahu. Dengan proyek tersebut, genangan air dapat diantisipasi sehingga proyek pembangunan jalan dapat terselesaikan sampai kota Rembang pada awal bulan Juni 1808. Tugas pembangunan jalan dari Rembang sampai Surabaya dianggap tidak begitu mengalami kesulitan sehingga dapat terselesaikan dalam tempo 3 bulan. Pekerjaan tersebut memudahkan kereta kuda atau pedati untuk mengangkut hasil bumi dan pangan lainnya dari satu tempat ke tempat lain. Potensi wilayah yang dimiliki oleh Rembang dan Blora yang beru-

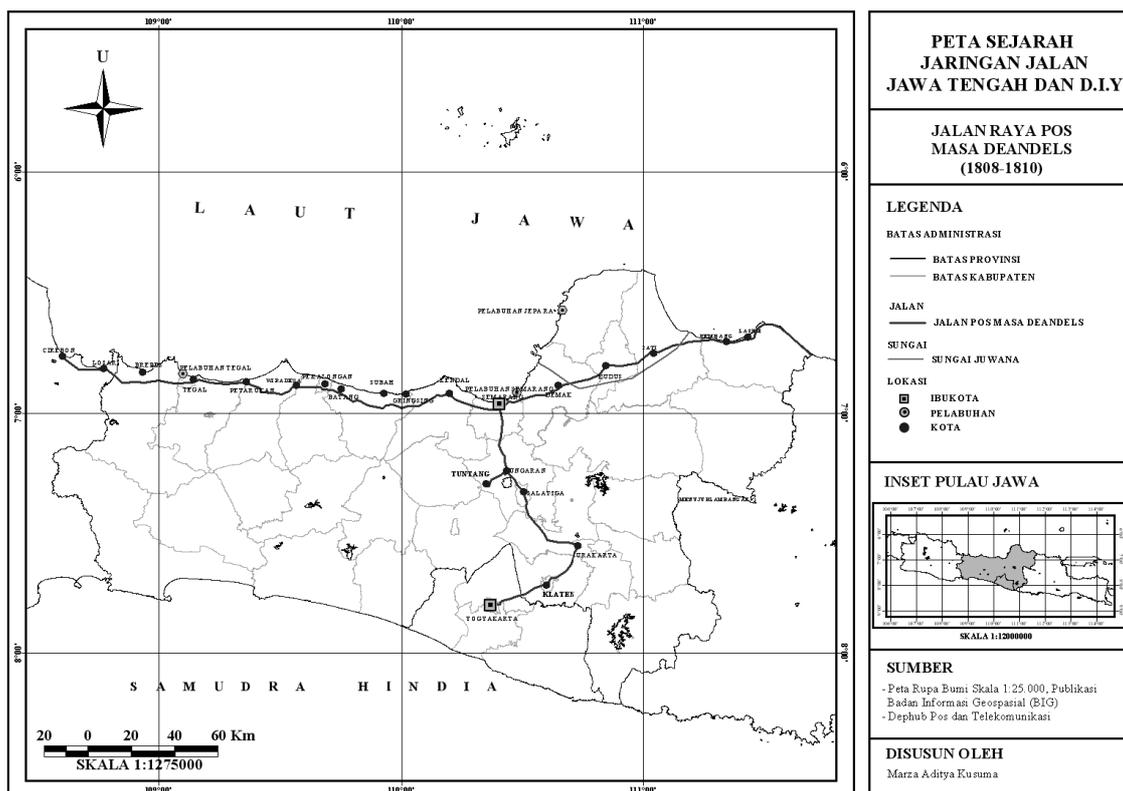
pa kayu jati menguntungkan proyek ini karena kayu jati dapat digunakan untuk membuat jembatan, pergudangan dan tempat pesanggrahan bagi para pengawas jalan.

Salah satu dampak ditimbulkan oleh pembangunan Jalan Raya Daendels adalah ukuran baru dalam penentuan ukuran panjang jalan yaitu *paal*. Ukuran baru jalan dengan *paal* 1 dimulai dari Batavia menuju Karangsembung. Ukuran 1 *paal* yang awal diawali lagi dengan nomor 1 dari Semarang ke barat menuju Karangsamboeng. Paal kemudian mulai angka 1 kembali dari Semarang menuju arah timur ke ujung Banyuwangi.

Di antara kota-kota di Jawa terdapat 3 kota besar yang menjadi sentra pelayanan pos di bawah seorang *prefectuur* yaitu Batavia, Semarang dan Surabaya (Chijs,1894,Jilid 14: 793 dan 810). Paket pos dan surat etersebut didistribusikan dari kantor pos besar tersebut sebanyak dua kali dalam 1 minggu yaitu pada hari Selasa dan hari Sabtu. Berdasarkan informasi dari sumber tersebut juga di peroleh data ada sekitar 50 dinas pos baik besar maupun lokal dari Batavia sampai dengan Surabaya (Marihandono,2010:119-120).

Banyak orang beranggapan bahwa Jalan Raya Pos tinggalan Daendels tersebut setelah sampai di Kota Semarang hanya berlanjut ke bagian timur saja akan tetapi berdasarkan tulisan ini diperoleh informasi bahwa Jalan Raya Pos tersebut setelah sampai di Kota Semarang terbagi menjadi dua bagian yaitu menuju arah timur dan yang lain menuju ke selatan yaitu menuju Surakarta dan Yogyakarta (Kompas, 2008:10-11 dan Raffles,1982:193).

Perjalanan kereta pos menggunakan jalan raya yang menuju arah timur melewati Karangtengah, Demak dan Kudus harus melewati 4 stasiun pos. Setelah sampai ke Kota Pati perjalanan dilanjutkan ke Kota Juwana yang untuk mencapai Kota Rembang harus menyeberangi sungai besar dengan menggunakan rakit. Perjalanan dari Kota Kudus sampai dengan Tuban setelah melewati Kota Lasem kereta kuda harus berhenti dalam



Gambar 2. Jalan Raya Pos Zaman Daendels

10 stasiun Pos.

Dampak yang ditimbulkan oleh proyek monumental Daendels lewat Jalan Raya Pos tersebut pada awalnya hanya kelompok tertentu yang dapat mempergunakan jalan raya tersebut antara lain kereta kuda pos milik pemerintah dan kereta milik kaum bangsawan pribumi yang diperbolehkan untuk melewati jalan raya tersebut. Sementara baru setelah dikeluarkannya surat keputusan No 4 tertanggal 19 Agustus 1857 pedati milik rakyat diperbolehkan mengakses jalan raya tersebut. Sebelum dikeluarkan SK tersebut rakyat biasa apabila akan pergi keluar daerah harus melewati jalan yang ada disisi jalan raya pos tersebut yang kondisi fisiknya cenderung lebih jelek. (Kompas, 2008: 12-14).

Sebelum Jalan Raya Pos tersebut dibangun, perjalanan antara Batavia sampai Surabaya pada musim kemarau selama kurang lebih 1 bulan. Akan tetapi, setelah jalan raya ini terselesaikan perjalanannya bisa ditempuh hanya 10 hari, sehingga waktunya lebih singkat. Surat

pos dari Batavia ke Semarang pada waktu musim penghujan akan sampai selama 3 minggu dan 2 minggu selama musim kemarau. Akan tetapi setelah proyek Jalan Raya Pos ini selesai, surat pos dapat diantarkan dari Batavia ke Semarang hanya dengan waktu 3-4 hari (Dephup, 1980). Keberadaan Jalan Raya Pos dapat dilihat dalam gambar 2.

Meskipun Jalan Raya Pos berlokasi di Pantai Utara Jawa, namun jaringan yang dibangun sampai ke pedalaman. Jalan raya Pos telah menghubungkan antara Semarang dengan Tanah Kerajaan yang pada masa Tanam Paksa menjadi jaringan mobilitas transportasi produk perkebunan di pedalaman menuju Pelabuhan Semarang (Hartatik, 2014).

### SIMPULAN

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa alan raya di wilayah Pantai Utara Jawa Tengah telah memiliki akar historis sejak abad ke-17. Akan tetapi

jalan raya tersebut belum membentuk satu kesatuan unit yang menghubungkan antar kota-kota di Jawa Tengah dari Brebes hingga Rembang. Jalan Raya di Pantai Utara Jawa Tengah ketika itu dikenal sebagai jalan pesisir. Sebutan pesisir terkait dengan geopolitik Mataram Islam yang menempatkan wilayah Pantai Utara Jawa Tengah sebagai wilayah Pesisir. Kehadiran Jalan Raya Pesisir terkait dengan kontrol politik dan ekonomi Mataram terhadap penguasa-penguasa di Pantai Utara. Jalan Raya Pesisir mengalami proses revitalisasi dan unifikasi pada awal abad ke-19 ketika Daendels berkuasa di Jawa dan membangun Jalan Raya Post yang menghubungkan wilayah Anjer hingga Panarukan. Jalan Raya Pesisir yang semula terpisah oleh halangan alam berupa perbukitan dan sungai dihubungkan satu sama lain hingga membentuk kesatuan wilayah dari Brebes-Tegal hingga Rembang. Kehadiran Jalan Raya Pos tersebut telah mengubah jaringan transportasi Pulau Jawa yang semula terpisah-pisah menjadi disatukan dalam jaringan jalan raya. Jaringan jalan raya tersebut telah memudahkan control administrasi bagi penguasa terhadap wilayah-wilayah yang dilalui jalan raya dan pertumbuhan ekonomi di Kota-kota dan desa-desa yang dilalui atau terintegrasi dengan jalan raya tersebut.

#### UCAPAN TERIMA KASIH

Artikel ini merupakan bagian dari disertasi dengan judul “*Dari Jalan Pesisir Menjadi Jalan Raya Pantura* (Sejarah Jalan Raya Di Pantai Utara Jawa Tengah Abad XX)” di Program Doktor Ilmu- Ilmu Humaniora Fakultas Ilmu Budaya Universitas Gadjah Mada. Ucapan terima kasih saya sampaikan kepada Pembimbing Utama saya Prof Dr Suhartono dan Pembimbing Pendamping Prof Dr Bambang Purwanto, MA.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. 1895. *Serat Wadu Adji*. Sala: Radya Pustaka no. 270/D.
- Colenbrander, H.T. t.t *Koloniale Geschiedenis*. Jilid II. The Hague: Rijktarchief in Zuid Holland.
- De Graaf, H.J. 1990. *Puncak Kekuasaan Mataram, Politik Ekspansi Sultan Agung*, Jakarta: Grafiti Pers
- Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Pos dan Telekomunikasi. 1980. *Sejarah Pos dan Telekomunikasi di Indonesia*. Jakarta: Dephub Ditjen Pos dan Telekomunikasi.
- Filet, P.W. 1895. *De verhouding der Vorsten op Java tot de Ned. Ind. Regeering*. Corpus Diplomaticum V
- Hartatik, Endah Sri. 2014. “The Development of Agroindustry and Transportational Network in the Central Java during Dutch Colonization”. *Paramita: Historical Studies Journal*, 24 (1), p. 1-16.
- Hartatik, Endah Sri. 2016. “Dari Jalan Pesisir Menjadi Jalan Raya Pantura (Sejarah Jalan Raya di Pantai Utara Jawa Tengah Abad XX)”. *Disertasi*. Program Studi Ilmu- ilmu Humaniora Fakultas Ilmu Budaya Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta
- Gunarto, Imam. 2012. *Infrastruktur Ekonomi Abad XIX : Pembangunan Jalan Raya Daendels sebagai Media Integrasi Ekonomi di Wilayah Priangan*. Jakarta : Limas.
- Indie: Geillustreerd Weekblad voor Nederlandsch en Kolonien*, Zevende Jaargang, April 1923-April 1924, Haarlem: Cliches en Druk van Joh. Enshede en Zonen.
- Insulinde*, Tahun I, no 13, tahun 1918, Cirebon, Koleksi KITLV
- Joekes, L.V, 1946. “Het gedeelte Batang - Weleri van den Grooten Postweg op Java, met een kaartje’, 1943-1946, met aantekeningen en correspondentie.” *Verschenen in Bijdragen van het KITLV*, 104 (2 en 3).
- Kian, Kwee Hui. 2006. *The Political Economy of Java's Nertheast Coast c. 1740-1800: Elte Synergy*, Leiden- Boston Brill
- Kompas. 2008. *Ekspedisi Anjer-Panarukan: Laporan Jurnalis Kompas*. Jakarta: PT Kompas Media Nusantara.
- Lombard, Denys, 2000. *Nusa Jawa Silang Dunia: Batas-batas Pembaratan*. Jilid I. Jakarta: Gramedia.
- Marihandono, Djoko, dkk. 2010. Kebijakan politik dan ekonomi; Rezim Napoleon

- Bonaparte di Jawa 1806-1811, Bandung: Lubuk Agung.
- Moertono, Soemarsaid. 1985. *Negara dan Usaha Bina Negara di Jawa Masa Lampau: Studi Tentang Mataram II, abad XVI sampai Abad XIX*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Nactegaal, Luc. 1996. *Riding The Dutch Tiger: the Dutch East Indies Company and the Northeast of Java 1680-1743*. Leiden: KITLV Press.
- Nas Peter J.M dan Pratiwo. 2002. "Java and de Groote Postweg, la Grande route, The great Mail Road, jalan raya Pos." *Bijdragen Tot de taal, Land en Volkenkunde*, 154 (4).
- Radjiman. 1995. "Sistem Apanage dan Lungguh dalam Pola Penguasaan, Pemilikan dan Penggunaan Tanah Secara Tradisional di Praja Kejawen Serta Pengaruhnya Bagi Kehidupan Ekonomi Masyarakat di Masa Kolonial." *Laporan Penelitian Mandiri*. Fakultas Sastra Universitas Sebelas Maret Surakarta.
- Rafless, Thomas Stamford. 2008. *The History of Java*. Terjemahan. Jakarta: PT Buku Kita.
- Schriecke. 1957. *Indonesian Sociological Studies*. Vol. II. The Hague dan Bandung: W. Van Hoeve Ltd.
- Van den Chijs, J.A. 1894a. *Nederlandsch Indie Plakaatboek, Viertiende deel 1804-1808*. Batavia: Landsdrukkerij.
- Van der Chijs, J.A. 1894b. *Plakaat Boek 1602-1811*. Jilid 14. Batavia: Laadsdrukkerij.
- Van den Chijs, J.A. 1895. *Nederlandsch Indie Plakaatboek, Viertiende deel 1804-1808*. Batavia: Landsdrukkerij.
- Van Deventer, Marinus Lodewijk. 1877. de Opkomst van het Nederlandsch Gezag in Oost Indie, iv de, hlm. 293; deel V, hlm. 31. "Extract uit Journael van't gepasserde op de reyse naar den Mataram, beginnende den 24 Mei 1623 gehouden der De Haan".
- Van Milaan, P.M. 1942. *Beschouwingen over het 17e eeuwse Mataramse wegennet, Sociaal Geographische Mededeelingen* No. 4.
- Van Niel, Robert. 2005. *Java's Northeast Coast: a Study in Colonial Encroachment and Dominance*. Leiden: CNWS.