

LAMPIRAN

Lampiran 1



Peta Cilacap Tahun 1926. Sumber: KITLV

Lampiran 2.



Foto Dermaga Pelabuhan Cilacap Tahun 1908. Sumber: KITLV

Lampiran 3.



Foto Barak Tentara Di Cilacap Tahun 1908. Sumber: KITLV

Lampiran 4.



Foto Gedung Pertemuan Serdadu Di Cilacap Tahun 1908. Sumber: KITLV

Lampiran 5.



Foto Kaliyasa Dilihat Dari Brug atau Jembatan Menceng Tahun 1908.

Sumber: KITLV

Lampiran 6. Arsip Staadsblad Nederlandsche Indie

[61]

(1^o Julij 1836) aan de contributie zijn onderworpen geworden.

Afschrift, enz.

Accordeert met het register der besluiten van den Vice-President, waarnemenden Gouverneur Generaal van Nederlandsch Indië;

De *Algemeene Secretaris*,
C. VISSCHER.

(No. 40).

Openstelling van de havens van Singkel en van Baros en sluiting van die van Tapoes en alle andere plaatsen, gelegen tusschen Singkel en Tappanoelie, voor den groen en transito handel, en van toepassing verklaring van de voor Sumatra's Westkust gearresteerde tarieven voor alle de havens dier kust.

Besluit van den Vice-President, waarnemenden Gouverneur Generaal van Nederlandsch Indië, van den 3^{den} November 1844, no. 3.

Gelezen, enz.

De Raad van Indië gehoord;

Is goed gevonden en verstaan:

Eerstelyk: Te bepalen:

- a. dat de havens van *Singkel* en van *Baros*, voor den grooten en transito handel zullen zijn opengesteld, en worden gebragt onder dezelfde verordeningen als die voor *Tappanoelie*;
- b. dat daarentegen *Tapoes* en alle andere plaatsen gelegen tusschen *Singkel* en *Tappanoelie*, voor den grooten en transito handel zullen zijn gesloten, en mitsdien op dezelve van toepassing zijn, de bepalingen, voorkomende bij art. 49 van het reglement op de inkomende en uitgaande regten ter *Westkust van Sumatra*, geïnstitueerd bij resolutie van den 31^{sten} December 1825 no. 17, zullende deze havens alzoo alleen toegankelijk wezen voor Inlandsche vaartuigen, ter gemelde kust te huisbehoorende en op jaarpassen varende;

Ten tweede: Ten overvloede te verklaren, dat behoudens de hieronder te vermelden wijzigingen, de, voor *Sumatra's Westkust*, bij publicatie van den 1^{sten} Januarij 1838, (Staatsblad no. 1), geïnstitueerde tarieven, voor alle de ha-

Lampiran 7. Arsip Staadsblad Nederlandsche Indie

vens dier kust toepasseljk zullen zijn, en de inkomende en uitgaande regten daarnaar, in verband met het aldaar vigerend tol-reglement, zullen worden geheven.

Ten derde: Met alteratie in zoo ver van de evengemelde tarieven no. 8 en no. 7, (Staatsblad 1838 no. 1).

a. het uitgaande regt van *Benzoïn*, vasttestellen, als volgt:

voor 1ste soort op f 8 de pikol.

» 2de » » - 6 » »

» 3de » » - 4 » »

en op de *helft*, wanneer de uitvoer onder *Nederlandsche* of *daarmede gelijkstandige* vlag, geschieft;

b. te bepalen, dat als tijdelijke maatregel de invoer van *Javasch* en *vreemd* zout te *Tappanoelie* en meer *noordelijke* havens zal zijn toegestaan, het *eerste* vrij van regten, en het *vreemde* zout, tegen betaling van een inkomend regt van één gulden per pikol.

Ten vierde: Enz.

Ten vijfde: Te bepalen, dat de bovenstaande verordeningen in werking zullen worden gebragt met den 1sten Januarij 1842.

Ten zesde: Enz.

Afschrift, enz.

Accordeert met het register der besluiten van den Vice-President, waarnemenden Gouverneur Generaal van Nederlandsch Indië;

De Algemeene Secretaris,
C. VISSCHER.

(No. 41). *Vermindering der toegestane procento's voor de kultures, voor de nieuwlings in eenige residentie of afdeeling benoemd worende Europeesche ambtenaren.*

Besluit van den Vice-President, waarnemenden Gouverneur Generaal van Nederlandsch Indië, van den 14den November 1843, no. 2.

Gelezen, enz;

Gelet op de Resolutie van den 20sten Februarij 1835 no. 5 (Staatsblad no. 11);

De Raad van Nederlandsch Indië gehoord;

Is goedgevonden en verstaan:

Eerstelijk: Met wijziging in zoo ver van de daaromtrent bestaande vroegere verordeningen, te bepalen, dat voortaan

Lampiran 8. Arsip Staadsblad Nederlandsche Indie

122

bepalen: dat, te rekenen van af 10. Januarij 1848, het verpleeggeld in de militaire hospitalen zal bedragen:

Voor ambtelooze personen, die verlangen als lijders der 1ste klasse verpleegd te worden f 4:60.
 » gezagvoerders en stuurlieden van koopvaardij-schepen (als lijders der 1ste klasse verpleegd wordende) 3:—
 » ambtelooze personen, in de 2de klasse verpleegd wordende 1:60.
 » opvarenden van koopvaardij-schepen, beneden den rang van stuurnan (als lijders der 2de klasse verpleegd wordende) 1:60.
 » inlandsche opvarenden van koopvaardij-schepen (in de 3de klasse verpleegd wordende) 1:—
 voor elken persoon en voor elken dag.

Afschrift, enz.

Accordeert met het register der besluiten van den Minister van Staat, Gouverneur Generaal van Nederlandsch Indië;

*De Algemeene Secretaris,
C. VISSCHER.*

(No. 56.) *Verklaring, dat de haven van Tjilatjap (Residentie Banjoemaas), voortaan zal behoren onder de zoodanige, welke voor den kleinen handel zijn opengesteld.*

Besluit van den Minister van Staat, Gouverneur Generaal van Nederlandsch Indië, van den 29sten November 1847, no. 3.

Gelet op de kabinets-missive, gedagteekend *Bandjar Negara*, 5 Augustus jl. no. 216, bij welke de beschouwingen van den Minister van Staat, Gouverneur Generaal, zijn mededeeld aan de generale directie van financien, over den toestand, de behoefté en de toekomst van het aan de Zuidkust van Java gelegene *Tjilatjap*;

Eindigende deze beschouwingen met de verklaring, dat in het algemeen de maatregelen van het bestuur de strekking zullen bekomen, om *Tjilatjap* meer en meer tot een voorname punt van militaire en commerciële kracht te maken, en wordende daarbij onder anderen speciaal de aandacht gevestigd op de wenschelijkheid, dat dadelijk overgegaan worde tot de openstelling der uitmuntende haven van *Tjilatjap* voor de kustvaart, als een middel, om aan de rijst en

Lampiran 9. Arsip Staatdsblaad Nederlandsche Indie

123

andere hoofdproducten eenen voordeeligen uitweg te verschaffen naar het noorderstrand, waar de rijst meestal schaarsch en duur is, — om daarentegen te *Tjilatjap* eene stapelplaats te verkrijgen, waar de inlandsche bevolking der naburige gewesten, zich van al hare benoodigheden kan voorzien, en om, door den alzoo ontstaanden ruilhandel, degelijk bijtreden tot de ontginnung der uitgestrekte vruchtbare maar nog onbebouwde gronden, welke in de omstreken van *Tjilatjap* gevonden worden.

Gelezen de missives van den Directeur der Middelen en Domeinen, enz.;

De Raad van Indië gehoord;

Is goedgevonden en verstaan:

Eerstelijk: Te verklaren dat de haven van *Tjilatjap* (residentie *Banjoemaas*), voortaan zal behooren onder de zoodanige, welke voor den *kleinen handel* zijn opengesteld, en dat daarop alzoo van toepassing zullen zijn, het bepaalde bij art. 2 van de publikatie van 31 December 1825 (staatsblad no. 48), en alle zoodanige verordeningen, welke voor de, voor den *kleinen handel* op *Java* opengestelde havens in het algemeen bestaan.

Ten tweede: Enz.

Afschrift, enz.

Accordeert met het register der besluiten van den Minister van Staat, Gouverneur Generaal van Nederlandsch Indië;

De Algemeene Secretaris,
C. VISSCHER.

(No. 57.) *Bepaling, dat de aangekondigde gedeelten der nieuwe Wetgeving in geheel Nederlandsch Indië zullen worden ingevoerd op den eersten Mei van het Jaar 1800 acht en veertig.*

PUBLIKATIE.

VAN WEGE EN IN NAAM DES KONINGS.

*De Minister van Staat,
Gouverneur Generaal van Nederlandsch Indië.*

De Raad van Nederlandsch Indië gehoord;

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, Salut! doet te weten:

dat hij,

gelet hebbende:

Lampiran 10. Transkrip Wawancara Dengan M. Unggul Wibowo

Tanya: Menurut Pak Unggul, alasan dibangunnya Pelabuhan Cilacap itu karena motif apa?

Jawab: Ya jelas dibangunnya Pelabuhan Cilacap karena motif ekonomi, hasil bumi yang dari selatan Jawa yang terdiri dari wilayah varat Priangan, Bagelen atau Jogja. Sebelum ada pelabuhan Cilacap, satu-satunya jalan menuju Pelabuhan Tegal dan Cirebon. Kontur tanah ditengah pulau jawa terdiri dari pegunungan, kalau dibawa ke utara agak repot, dan pada waktu itu masih diangkut dengan gerobak atau pedati. Sehingga bisa dikatakan hasil bumi dari masa tanma paksa maupun setelah era masa tanam paksa atau sistem modal swasta itu belum bisa di angkut ke Belanda seluruhnya, sehingga ketika ada seseorang yang diutus untuk memetakan teluk penyu.

Tanya: Sejak tahun berapa dimulai pemetaannya?

Jawab: Jadi pemetaan selatan Jawa itu diawali dari banyaknya kapal-kapal yang akan menuju Batavia tapi karena ada angin musim barat, sehingga menyasar sampai selatan jawa. Harusnya kapal-kapal belanda melalui selat malaka, akan tetapi belanda tak mau bertemu portugis yang menguasai selat malaka. Sehingga mereka menyusuri pantai barat sumatera dan selat sunda. Tapi ketika mendekati selat sunda kapal mereka terbawa angin ke selatan dan terdampar di teluk pengandaran. Kapal yang terdampar di teluk penandaran biasanya akan dipandu menuju Batavia. Ekspedisi ini pada akhirnya menemukan informasi bahwa titik barat dari teluk penyu memungkinkan untuk dibuat pelabuhan. Informasi ini menjadi informasi yang penting, dengan adanya potensi pelabuhan ini pengiriman hasil alam ke eropa bisa bisa terselesaikan dengan cepat dan efisien. Waktu itu belum bernama Cilacap, tapi Donan.

Tanya: Siapa yang memberi nama Cilacap?

Jawab: Pemberian nama Cilacap dari teori yang ada saya mengambil kesimpulan bahwa nama Cilacap ini kan sebetulnya begini, ada cerita wilayah Cilacap ini sering mendapat gangguan bajak laut. Sehingga kerajaan Mataram mengirim pasukan untuk mengatasi bajak laut, pasukan ini yang ditugaskan adalah Raden Kartanegara, raden ini tidak pernah sampai ke Cilacap, pasukannya hanya sampai ke Ayah, Kebumen. Kemudian menyerahkan komandonya ke Raden Ronggobetorono yang meneruskan sampai cilacap. Dia dengan parijirnya yang berjumlah 40 orang menyusuri jalur pantai untuk

menuju Cilacap, dan sampai di ujung pantai teluk penyu. Disitu prajuritnya mendirikan perkampungan dengan konsep benteng. Karena terletak di ujung tanah yang lancip, oleh para prajurit itu disebut sebagai tlacap. Dalam kamus bahasa jawa artinya bagian ujung yang lancip, biasanya dalam motif batik. Ada berbagai teori yang masih diperdebatkan, tapi saya yakin penamaan nama Cilacap berasal dari kata tlacap. Dan kebetulan perkampungan yang didirikan oleh prajurit mataram terletak di desa cilacap, sebelum menjadi nama kabupaten.

Tanya: Kenapa tidak menggunakan nama Donan saja?

Jawab: Nah itu ada ceritanya. Jadi Tlacap ketika sebagian prajurit mataram sedang bertani, benteng diserang bajak laut, bahkan raden Ronggobetorono dibunuh dan tubuhnya dipotong-potong. Berkembangnya cilacap menjadi kabupaten itu pertama menjadi kepatihan cilacap, dan pindahan dari dayeuhluhur. Tapi karena cilacap dikembangkan menjadi pelabuhan maka kepatihan dari dayeuhluhur dipindahkan ke cilacap, tetapi patihnya tak mau dipindah ke cilacap, karena patih dayeuhluhur mendapat infomasi bahwa cilacap daerahnya kumuh dan sanitasinya buruk, banyak penyakit, sehingga dia memilih pension daripada di mutasi ke cilacap. Akhirnya ditunjuk orang lain yang bernama Raden Tjakradimeja, anak dari bupati banyumas kasepuhan yang ditugaskan untuk mengatur cilacap. Dia memilih rumah dinas dan kantor di wilayah desa tlacap atau cilacap, sehingga belanda tidak menyebutnya donan karena bukan patih donan, dan pada waktu itu donan masih wilayah ngabehi, lebih rendah dari kepatihan. Dan kepatihan berdiri di desa cilacap, sehingga menjadi kepatihan cilacap lalu berkembang menjadi onder-regentschap setingkat dibawah kabupaten. Penguasanya karena orang jawa maka terkenal dengan nama rangga.

Tanya: Apakah dengan dikirimnya Tjakradimeja ke Cilacap ada hubungannya dengan mobilisasi rakyat cilacap untuk membangun pelabuhan cilacap?

Jawab: Jelas ada, karena dia (Tjakradimeja) ketika dilantik menjadi bupati dia nunggak semi atau menuruni nama ayahnya, sehingga namanya menjadi adipati tjakrawedana, sedangkan tjakrawedana nama asli bupati banyumas kasepuhan. Fokus pertama pada pembangunan kota cilacap dahulu, dan ketika kota cilacap dibangun memiliki dua tujuan, yaitu membuka pelabuhan dan menjadi basis pertahanan. Makanya pembangunan pelabuhan ini berjalan seiringan dengan pembangunan basis pertahanan, termasuk benteng karang bolong, banju njappa, dan benteng pendem.

Tanya: Berarti pembangunan pelabuhan didukung dengan dibangunnya benteng untuk melindungi pelabuhan?

Jawab: Bisa disebut demikian, tapi system pertahanan jawa pada saat itu masih model pertahanan pantai,tapi berubah tahun 1892 dengan model pasukan bergerak. Kenapa cilacap dipilih sebagai basis pertahanan pantai, karena ada kaitannya dengan pendaratan Inggris. Inggris juga menjadi rival belanda dalam upaya menguasai daerah rempah-rempah.

Tanya: Semenjak ditutupnya Konstantinopel, apakah Belanda dengan Inggris mulai bersaing?

Jawab: Inggris sebenarnya agak belakangan menjelajah dunia, dan belanda sudah sejak lama sebelum inggris. Dan belanda lebih berhasrat menguasai rempah-rempah, karena komoditi rempah di eropa seperti emas memiliki harga jual yang tinggi.

Tanya: Dengan dibangunnya pelabuhan, dampak apa yang berpengaruh ke perkembangan kota cilacap?

Jawab: Pelabuhan itu sendiri dibangun sekitar 1847, ketika cilacap akan dikembangkan menjadi kota pelabuhan salah satu pemasalahan yang sulit diatasi pada saat itu permasalahan jalur transportasi. Sebagian besar wilayah Cilacap berupa rawa-rawa, sehingga akses jalan darat ke cilacap susah. Makanya waktu itu sebelum terbentuk karasidenan banyumas yang ada hanya di tawangmangu, dan orang yang ditugaskan untuk membentuk karasidenan cilacap dari Karasidenan pekalongan. Termasuk ketika akan membangun cilacap masih termasuk kewenangan residen pekalongan, dia mengutus orang untuk melakukan survey di cilacap guna menemukan jalur trasportasi yg memungkinkan guna mengangkut hasil bumi di berbagai pelosok di selatan jawa ke pelabuhan cilacap. Yang ditugasi bernama JEZ Amutech, dia ahli pengairan, untuk menemukan jalur, untuk melakukan survey dia melakukan sendiri, emgukur panjang sugai, memetakan alur sungai yang ada di wilayah banyumas sampai cilacap. Dia bisa membuat peta jalur sungai, dan melalui rekomendasi amutech jalur ini yang memungkinkan awal pembangunan pelabuhan, jadi jalur transportasi awal cilacap melalui sungai. Cuma ada satu kendala besar, sungai serayu tidak bisa dilayari kapal sampai ke laut, karena di muara sungai serayu terjadi pendangkalan. Sehingga akhirnya dibuat kanal dekat muara sungai serayu ke pelabuhan cilacap, dan itu bukan hal sepele. Empat kali belanda membuat kanal dengan biaya besar. Proyek pertama air tidak bisa mengalir, sampai akhirnya bupati mengerahkan rakyatnya untuk menggali saluran kanal. Gagal sampai empat kali, akhirnya belanda mendatangkan insinyur dari bogor, dia menggunakan teknik water pas supaya ketinggian saluran bisa diatur, tapi untuk jarak yang jauh sulit juga

untuk mengatur itu. Sehingga sampai putus asa, sampai residen D. Seriere, kietika dia sudah sampai ke wilayah banyumas dia menghuentian pekerjaan menggali saluran. Ketika putus asa, residen banyumas mendapat informasi bahwa ketika belanda sedang sibuk membangun saluran, sebetulnya orang2 cina di banyumas sudah rutin menerima kiriman garam dari pelabuhan cilacap, hal ini yang membuat residen menjadi penasaran. Akhirnya mereka mensurvery berdasarkan informasi itu menggunakan perahu kecil dari banyumas menyusuri sungai serayu sampai dekat muara serayu ada sungai kecil namanya sunagi winong. Mereka menyusuri sungai winong, kemudian sungai ini masuk ke sebuah rawa2. Kemudain residen banyumas tetap menyusuri rawa-rawa ini, dan rawa2 ini berakhir dengan sebuah sungai, namanya suagai kelapa yang sekarang berada di sekitar wilayah pelabuhan perikanan cilacap, sungai kelapa itu disusuri terus sampai tahu-tahu sudah sampai di muara kaliyasa sekarang, dekat markas kopasus. Begitu sampai situ, residen kaget karena mereka sudah sampai di Cilacap. Akhirnya residen banyumas memerintahkan untuk membuat alur2 rawa, yang akhirnya dikenal sebagai kaliyasa. Kaliyasa berarti sungai buatan, jadi kaliyasa bukan poyek yang dibuat belanda, namun membuat alur di rawa-rawa menjadi sungai, sehingga menghubungkan sungai kelapa dengan sungai winong. Setelah dibuat alur itu jadi jelas rutenya dari muara serayu sampai cilacap, itu kemudian jadi jalur transportasi pertama ke cilacap dari banyumas.

Tanya: Apakah dibangunnya kaliyasa sebelum atau pada saat pelabuhan itu sedang dikerjakan?

Jawab: Ya berjalan seiringan. Karena pelabuhan itu sendiri sebetulnya bukan membangun pelabuhan dalam pengertian bekerja membuat rumah dan sepertinya, tapi pembangunan gudang-gudang dahulu untuk menampung hasil bumi karena kapal pada saat itu belum bisa mengangkut hasil bumi yang banyak, sedangkan hasil dari tanam paksa selalu datang berlimpah menuju pelabuhan cilacap.

Tanya: Apakah Pelabuhan Cilacap pernah mengalami masa kejayaan? Jika pernah, sejak kapan sampai kapan?

Jawab: Cilacap mencapai masa kejayaan saat tanam paksa, karena pada era tanam paksa mulai dari priangan timur sampai cilacap banyak sekali ditanam tanaman kopi, makanya dalam buku saya beri judul pelabuhan ekspor kopi, jadi hasil bumi berupa kopi ini cukup melimpah di wilayah selatan jawa dari priangan timur sampai ke jogja. Kopi ini pada saat itu diangkut melalui pelabuhan cilacap. Jadi Cilacap mencapai masa kejayaannya pada masa tanam paksa sebagai pelabuhan ekspor kopi dari jawa ke Belanda.

Tanya: Lalu daerah mana saja yang mengirim hasil alamnya melalui Pelabuhan Cilacap?

Jawab: Itu ya kalo sebelah barat dari priangan timur, ciamis, banjar, diangkut melalui sungai citandui yang berakhir di segara anakan kalo jalur tengah dari banyumas, bagelen, sama jogja. Kopi termasuk tanaman yan paling banyak di tanam di cilacap, bupati cilacap peratama dianggap sukses menjadi bupati. Ia berhasil mengalirkan air yang ada di rawa dengan membangun semacam irigasi untuk dialirkan ke laut, sehingga rawa-rawa ini bisa diubah menjadi sawah. Jadi pada masa bupati pertama banyak dibangun sawah. Kemudian, dia mendorong penanaman kopi sampai jutaan tanaman.

Tanya: Saat krisis ekonomi 1929, apakah berdampak besar ke pelabuhan cilacap?

Jawab: Nah, Pelabuhan Cilacap ini sebelumnya sudah mengalami penurunan fungsi, yang menyebabkan penurunan peran pelabuhan cilacap adalah dibangunnya jalur kereta api ke Batavia. Padahal awalnya kereta api ini sangat membantu pelabuhan cilacap, karena jalur kereta api yang dibangun pertama jogja-semarang dan yang kedua jalur jogja-cilacap yang dibangun 1867 sampai tahun 1888. Pada saat awal selesai pembangunan rel sangat membantu pengiriman dan memperlancar pengangkutan nasional ke pelabuhan cilacap. Dari utara ada SDS atau kereta api lembah serayu yang dimiliki oleh swasta, dan yang dari jogja dimiliki oleh pemerintah. Awal-awalnya sukses besar, kemudian dilanjutkan pembangunan rel sampai ke jawa barat, kemudian sampai ke Batavia. Setelah sampai ke Batavia justru menjadi malapetaka bagi Pelabuhan Cilacap, karena hasil bumi semula diangkut ke cilacap akhirnya memilih diangkut ke Batavia. Mereka memilih Batavia, karena dari perhitungan ekonomis biaya kapal dari Pelabuhan Cilacap dengan kapal dari Batavia itu lebih murah kapal di Batavia.

Tanya: Jarak ke Batavia dibandingkan dengan ke cilacap lebih jauh ke Batavia, apakah tidak menambah biaya?

Jawab: Ya itu tetap dianggap lebih menguntungkan diangkut dengan kereta api dibanding dengan kapal.

Tanya: Di Jawa kan selain Pelabuhan Cilacap ada Pelabuhan Semarang dan Pekalongan, apa biaya di pelabuhan utara jawa sama dengan di Pelabuhan Cilacap?

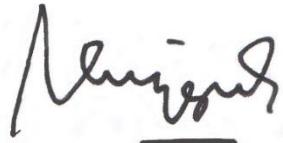
Jawab: Lebih murah yang utara Jawa, karena jalur utara merupakan jalur perdagangan yang ramai dan tidak memutar jika dibandingkan dengan pelabuhan di selatan

Tanya: Kapan puncak kemunduran Pelabuhan Cilacap?

Jawab: Puncak kemundurannya terjadi ketika jalur kereta api dari jawa selatan sampai ke Batavia, karena hampir semua pengangkutan hasil bumi diangkut ke Batavia.

Dengan ini menyatakan adalah benar bahwa pada hari Sabtu tanggal 16 Februari 2015 telah melakukan wawancara langsung dengan saya M. Unggul Wibowo, M. Pd. (Kepala Sekolah SMA N 1 Sidareja) sebagai Narasumber.

Cilacap, 16 Februari 2015



Mokhammad Unggul Wibowo, M. Pd.