

BAB II

AWAL PERKEMBANGAN PELABUHAN CILACAP

A. Pelabuhan

Port dalam bahasa Indonesia dapat diartikan sebagai pelabuhan, tetapi lebih jauh *port* lebih ditekankan pada aktivitas ekonomi dari pelabuhan.¹ Pelabuhan (*port*) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang dan angin untuk berlabuhnya kapal-kapal.² Sebuah pelabuhan dapat dikatakan sebagai rumah bagi kapal, dimana berbagai perlengkapan untuk kehidupan kapal disediakan. Ketika kapal layar masih satu-satunya alat untuk melaut, maka perlengkapan kapal biasanya disediakan oleh toko-toko milik orang Cina. Etnis Arab dan Melayu juga hidup berdampingan di sekitarnya. Kepadatan pelabuhan menuntut sebuah manajemen pengelolaan agar tidak mengganggu arus pengiriman. Pelabuhan adalah satu objek yang disadari baik oleh pemerintah maupun masyarakat sebagai sarana penting bagi perekonomian. Oleh sebab itu, berbagai kegiatan hingga permukiman pada umumnya berawal dari pelabuhan.

Pelabuhan seluruh Nusantara dibagi menjadi tiga kategori, yang pertama yaitu pelabuhan besar, yang kedua pelabuhan sedang, dan yang ketiga pelabuhan kecil. Pelabuhan besar yang mewakili Pulau Jawa pada era Hindia Belanda antara lain Tanjung Priuk di Batavia, Surabaya, Semarang, dan Cilacap. Sementara pelabuhan besar selain di Pulau Jawa adalah *Emmahaven* (Padang), Makasar, dan Belawan-Deli.

¹ Rhoads Murphey, "On Evolution" dalam Frank Broeze (ed), *Brides of The Sea: Port Cities of Asia from the 16th-20th Centuries*, Kinsington: New South Wales University Press, 1989.

² Bambang Triatmodjo, *Pelabuhan*, (Yogyakarta: Beta Offset), 2008, hlm.3.

Pelabuhan kategori sedang antara lain Cirebon, Banyuwangi, Banjarmasin, Pontianak, Bengkulu, Palembang, Ambon, dan Manado. Sisanya merupakan pelabuhan kategori kecil yang berjumlah lebih dari 450 pelabuhan. Pelabuhan besar yang menjadi konsentrasi pemerintah yang utama, sebab pelabuhan ini ditujukan untuk kepentingan ekspor-impor. Sejak ada di dunia, manusia membutuhkan tiga hal pokok kebutuhan manusia, yaitu pangan, sandang, dan papan.

Perkembangan selanjutnya manusia hidup berkelompok menyesuaikan dengan alam di sekitarnya. Jenis-jenis kelompok manusia ini kemudian memproduksi guna mencukupi kebutuhan dan saling berkomunikasi. Untuk mendapatkan ketiga kebutuhan tersebut di mana kadang-kadang tidak dapat di penuhi oleh kelompok tertentu, maka kebutuhan tambahan tersebut dapat di penuhi dari kelompok lainnya. Hal ini di sebabkan hasil dari satu daerah kelompok berlainan dengan hasil dari daerah kelompok lainnya, maka untuk memenuhi kebutuhannya dilakukan pertukaran hasil antara barang-barang yang berlebih dengan hasil kekurangan kelompok tersebut. Pertukaran ini awalnya dalam bentuk barter yaitu bentuk perdagangan yang paling sederhana di mana pertukaran ini bersifat pertukaran hasil produksi sebagaimana adanya. Selanjutnya sesuai dengan kemajuan peradaban manusia, bentuk barter ini berubah menjadi bentuk perdagangan seperti sekarang, yaitu dengan menggunakan uang atau valuta lainnya yang di sesuaikan nilainya.³

Salah satu bentuk hubungan atau komunikasi guna menunjang terjadinya suatu perdagangan yaitu angkutan. Angkutan dibutuhkan karena adanya pusat-pusat produksi yang berbeda letak dengan pusat-pusat konsumsi. Perbedaan ini menyangkut

³ Bambang Triatmodjo, *op. cit.*, hlm. 11.

kelainan hasil produksi satu daerah dimana jika di jual ke daerah lain dapat menaikkan nilai barang tersebut. Maka secara singkat dapat dikatakan bahwa fungsi utama angkutan adalah memperpendek jarak, memindahkan hasil produksi, dan melancarkan hubungan dua atau lebih suatu tempat. Contohnya, pemerintah Hindia Belanda membangun Pelabuhan Cilacap dengan tujuan untuk mengurangi biaya transportasi hasil bumi dari kebijakan tanam paksa dari wilayah pedalaman Banyumas menuju ke pelabuhan di Semarang, Tegal, dan Cirebon yang memakan biaya sangat banyak bila menggunakan jalur darat. Sehingga di buatlah jaringan komunikasi yang pertama kali dibuat di Cilacap berupa sarana transportasi sungai dari daerah pedalaman Banyumas melalui Sungai Serayu sampai sungai Kaliyasa.⁴ Sarana transportasi tersebut adalah dengan memanfaatkan aliran Sungai Serayu dan membuat sebuah terusan yang menuju langsung ke Pelabuhan Cilacap.

Perkembangan angkutan ini sesuai pula dengan teknologi, berkembang dalam bentuk jasa-jasa angkutan darat, laut, dan udara. Dengan terjalannya daerah-daerah tersebut dalam jaringan jasa angkutan, maka nilai ekonomis suatu jenis barang menjadi naik ketika sampai di tempat tujuannya, dengan demikian timbul suatu motivasi untuk mendapatkan keuntungan yang berarti pula mendorong pertumbuhan ekonomi daerah tersebut.⁵ Kapal sebagai sarana pelayaran mempunyai peran sangat penting dalam sistem angkutan laut maupun sungai yang lebar dan besar. Hampir semua barang impor, ekspor, dan muatan dalam jumlah sangat besar di angkut dengan

⁴ Purnawan Basundoro, *Transportasi Dan Ekonomi di Karesidenan Banyumas Tahun 1830-1940, Tesis*, (Yogyakarta:Fakultas Sastra, Universitas Gadjah Mada). hlm. 94.

⁵ Seodjono Kramadibrata, *Perencanaan Pelabuhan*, (Bandung: Ganeca Exact, 1985), hlm. 12.

kapal, walaupun di antara tempat-tempat dimana pengangkutan dilakukan terdapat fasilitas angkutan lain yang berupa angkutan darat dan udara. Hal ini mengingat kapal mempunyai kapasitas yang jauh lebih besar daripada sarana angkutan lainnya. Sebagai contoh pengangkutan muatan hasil bumi dari tanam paksa yang berjumlah ratusan pikul, bila di angkut melalui darat menggunakan gerobak maka akan memakan waktu banyak dan membutuhkan ratusan gerobak untuk mengangkut hasil tanaman ekspor menuju Pelabuhan Cilacap dari pedalaman Banyumas. Oleh karena itu, dengan memanfaatkan Kali Serayu semua hasil bumi yang akan diekspor bisa diangkut dengan menggunakan kapal menuju Pelabuhan Cilacap dengan cepat dan hanya membutuhkan sedikit biaya. Dengan demikian untuk muatan dalam jumlah besar, angkutan dengan kapal akan memerlukan waktu lebih singkat, tenaga kerja lebih sedikit dan biaya lebih murah. Selain itu untuk angkutan barang antar pulau atau negara, kapal merupakan satu-satunya sarana yang paling sesuai.

Hal ini sesuai dengan ambisi pemerintah Hindia Belanda untuk meningkatkan efisiensi transportasi hasil bumi dari pedalaman Banyumas menuju Pelabuhan Cilacap yang selanjutnya akan diekspor ke Eropa. Sebelum pengirimannya melalui Cilacap, komoditi kopi dari wilayah Dayeuhluhur diangkut melalui Kalipucang kemudian dibawa ke Batavia. Akan tetapi untuk menghemat biaya dan menghindari kegagalan pengangkutan kemudian dialihkan ke Cilacap.⁶ Pemerintah Hindia Belanda berusaha keras untuk mengisi kas negara Kerajaan Belanda yang terkuras habis akibat Perang Diponegoro (1825-1830) dan Perang Belgia (1830-1831), sehingga muncul gagasan

⁶ Susanto Zuhdi, *Cilacap (1830-1942) Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*, Jakarta: KPG (Kepustakaan Populer Gramedia), 2002, hlm. 16.

untuk menerapkan kebijakan tanam paksa. Sistem tanam paksa digagas Johannes Van De Bosch.⁷

B. Kedatangan Orang Belanda

Pantai Selatan dengan lautannya yang terbuka dan mempunyai gelombang yang sangat tinggi dan besar, banyak kapal tenggelam di kawasan tersebut, sehingga jarang disinggahi oleh pelaut. Kawasan selatan Pulau Jawa memiliki beberapa pelabuhan, seperti Cilacap dan Pacitan, yang tampaknya aman sebagai daerah perdagangan yang cukup ramai. Kawasan pantai selatan mulai mendapatkan perhatian dari VOC, setelah pada Maret 1692, sebuah kapal Belanda bernama *Lek* yang berlayar dari Tanjung Harapan menuju Batavia terdampar di teluk *Dirk de Vries*. Gubernur Jenderal memerintahkan Kapal *Wildshut* yang dipimpin Pieter De Gilde untuk menolong kapal *Lek* yang terdampar.⁸

Pada saat yang bersamaan kapal bernama *Saamslag* terdampar juga di teluk *Dirk De Vries*. Pieter De Gilde berusaha menolong kedua kapal tersebut dan memandu keduanya menuju Batavia. Peristiwa terdamparnya kapal VOC, memicu keinginan VOC untuk mengenal keadaan kawasan tersebut. Ketika kapal *Wildshut* di tugaskan menolong kapal *Lek*, Pieter De Gilde juga membawa seseorang pembuat peta bernama Hendrick Jansen Roos.⁹

⁷ Daliman, *Sejarah Indonesia Abad XIX-Awal Abad XX*. (Yogyakarta: FISE UNY), hlm.30.

⁸ Thomas Stamford Rafles, *The History of Java*, (Yogyakarta: Narasi), 2008, hlm.6.

⁹ Unggul Wibowo, *Orang-orang Belanda di Pintu Darurat*. (Jakarta: Putra Sukses, 2006), hlm. 4.

Peta karya Roos tersebut di beri judul Teluk *Dirk de Vries, Mauritius, dan Yeluk Penyru*. Peta tersebut menjadi sumber informasi yang penting mengenai keadaan pantai di bagian selatan Pulau Jawa. Kelemahan dari peta tersebut adalah penggambaran bahwa Segara Anakan merupakan sebuah danau dan Pulau Nusakambangan bukan merupakan sebuah pulau melainkan sebagai daratan yang menyatu engan Pulau Jawa. Ketidak teraturan peta karya Roos menyebabkan pada tahun 1692 sebuah kapal pesiar *Silida* yang berlayar dari Sri Lanka menjadi tersesat di kawasan tersebut da tahun 1697 sebuah kapal *Veght* tersesat di perairan selatan Jawa.

Gubernur Jenderal VOC William Van Outhroon memberikan perintah guna melaksanakan ekspedisi dan eksplorasi dengan pembuatan peta yang lebih akurat. Ekspedisi tersebut bertujuan untuk membantu kapal supaya tidak terdampar lagi di kawasan pantai selatan Jawa. Ekspedisi ini dipimpin oleh Cornelis Coops dan melepas jangkar dari Batavia taggal 26 April 1698 dengan dua kapal, *Hoer* dan *Wesel*.¹⁰ Selain untuk membuat peta yang lebih akurat, ekspedisi tersebut juga bertujuan untuk memberikan informasi lebih lanjut tentang sumber daya alam yang mungkin dapat mendatangkan keuntungan, misalnya mengenai danau di daerah Priangan yang di duga dapat menghasilkan mutiara.¹¹ Coops melakukan pemetaan secara cermat di pantai selatan Jawa, terutama di Pulau Nusakambangan dan sekitarnya. Peta yang dibuat Coops menyebutkan posisi Sungai Donan menggambarkan bahwa Pulau Nusakambangan merupakan sebuah pulau dan Segara Anakan bukan sebuah danau.¹²

¹⁰ Soedarmadji, *Hari Jadi Kabupaten Cilacap (Alternatif dari alternatif)*.(Purwokerto: TP, 1990), hlm. 27.

¹¹ Unggul Wibowo, *op.cit.*, hlm. 4.

¹² Soedarmadji, *op.cit.* hlm. 27.

Coops menjelaskan bahwasannya Segara Anakan memiliki dua muara yang berada di sebelah barat dan timur. Muara sebelah barat lebih luas, lebar, dan dalam, sedangkan muara sisi timur berbentuk selat dan terdapat karang-karang yang muncul di atas permukaan laut.¹³ Hasil penelitian Coops mendorong VOC untuk menguasai kawasan selatan Jawa dan ingin mengembangkan daerah kekuasaan baru di wilayah selatan Jawa. Tapal Batas Kerajaan Mataram dan kekuasaan VOC Belanda sejak penandatanganan pada tanggal 12 Juli 1706 berada di daerah Donan. Dalam perjanjian tapal batas, Pulau Nusakambangan menjadi milik VOC. Gubernur Jenderal VOC, Van Riebeeck memerintahkan Albert Van Petten pada tanggal 17 Juli 1711 untuk melanjutkan pemetaan pantai selatan Jawa yang dilakukan oleh Cornelis Coops.¹⁴

Albert Van Petten kemudian melaksanakan ekspedisi menggunakan kapal *Bombardier* dan sekoci *Noordster*. Pemetaan diawali dari Selat Bali sampai Pulau Nusakambangan, lalu dilanjutkan sampai Selat Sunda. Hasil pemetaan terdiri dari 5 set, 3 set peta berskala 1:120.000 dengan memetakan sepanjang Pulau Nusakambangan sampai Selat Sunda. Dua set peta lainnya berskala 1:60.000, yang terdiri dari 1 set peta Tanjung Dirk De Vries, Teluk Mauritius, dan Pulau Nusakambangan, yang melengkapi peta sebelumnya dan kedalaman lautnya.¹⁵

Pada tanggal 5 Agustus 1738, VOC menerima laporan dari penduduk Pulau Nusakambangan bahwa sebuah kapal Inggris bernama Royal George berlabuh di

¹³ *Ibid*, hlm. 28.

¹⁴ Uggul Wibowo, *op.cit.*, hlm. 6.

¹⁵ *Ibid.*, hlm. 7.

Pulau Nusakambangan dan bermaksud membeli nila dan kopi.¹⁶ Kekhawatiran VOC terhadap Inggris, membuat VOC memutuskan mengirimkan ekspedisi ekplorasi pada 31 Maret 1739 ke Pulau Nusakambangan. Tujuan dari ekspedisi yang dipimpin oleh Paulus Paulusz adalah untuk menghadang kapal asing dan melengkapi peta kedalaman teluk dan sungai di sekitar Pulau Nusakambangan. Hasil dari penelitian Paulusz menyebutkan sudut barat Teluk Penyu terbentuk oleh ujung Pulau Nusakambangan dan dapat di gunakan untuk berlabuh kapal. Informasi yang di peroleh tim ekspedisi menjadi awal pembuka daerah selatan Jawa yang belum di keal sebelumnya. Wilayah Donan menjadi kekuasaan Pemerintah Hindia Belanda pada ahun 1830 setelah Pemerintah, berhasil memadamkan perlawanan Pangeran Diponegoro dan meminta ganti rugi yaiu wilayah Bagelen dan Banyumas. Pemerintah Hindia Belanda mulai mewujudkan keinginannya guna mengembangkan Cilacap sebagai daerah pelabuhan.

C. Awal Pembangunan

Kota Cilacap merupakan daerah yang berpotensi sebagai kota pelabuhan. Hal inilah yang menjadikan Pemerintah Hindia Belanda berkepentingan mengembangkan wilayah Cilacap. Perhatian serius ini terlihat dari usul Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Johannes Graaf Van Den Bosch ketika pertama kali wilayah Banyumas dimasukkan ke dalam kekuasaan Pemerintah Hindia Belanda. Keberadaan Kota dan Pelabuhan Cilacap tidak dapat di pisahkan dari sebuah pulau yang berada di selatan Kota Cilacap dengan nama Pulau Nusakambangan. Pulau Nusakambangan memiliki

¹⁶ *Ibid.*, hlm. 6.

panjang 40 km dan lebar 6 km, melindungi Pelabuhan Cilacap dari ganasnya ombak Samudera Hindia. Pelabuhan Cilacap memiliki kedalaman perairan di sekitar dermaga yang relatif tenang dan lebih mudah di layari, sehingga Cilacap di kenal sebagai pelabuhan alam yang aman bagi perahu dan kapal besar untuk berlabuh. Wilayah Cilacap pada masa Kerajaan Mataram merupakan daerah kekuasaan Kerajaan Mataram dan masuk dalam wilayah Mancanegara Kulon. Ketika Residen Banyumas berdiri tahun 1831, wilayah Cilacap belum termasuk *afdeling* tersendiri, tetapi masih termasuk Dayeuluhur yang berada dalam wilayah *Regentschap* (Kabupaten Purwokerto).¹⁷ Berarti dalam hal ini wilayah Cilacap masih termasuk kedalam wilayah Karesidenan Banyumas dan belum menjadi daerah yang berdiri sendiri, sehingga kebijakan-kebijakan pemerintah mengenai tanam paksa yang berlaku di Cilacap merupakan kebijakan yang di berlakukan di Karesidenan Banyumas.

Pembukaan Pelabuhan Cilacap sesuai dengan kebijakan sistem tanam paksa yang mulai di terapkan oleh pemerintah Hindia Belanda terhitung sejak tahun 1830. Sistem tanam paksa yang dicetuskan oleh Johannes Van Den Bosch memiliki tujuan untuk mengatasi kesulitan keuangan yang di alami pemerintah Hindia Belanda yang di akibatkan oleh perang Diponegoro. Sistem tanam paksa telah menimbulkan peningkatan kegiatan ekspor terhadap pemerintah Hindia Belanda. Sistem tanam paksa menghasilkan produk pertanian untuk komoditas ekspor, hasil-hasil pertanian komoditas ekspor perlu segera di angkut menuju pasar Eropa guna di lelang.¹⁸

¹⁷ Susanto Zuhdi, *op.cit.*, hlm. 13.

¹⁸ Anne Booth, *Sejarah Ekonomi Indonesia*. (Jakarta: LP3ES. 1988). hlm. 28.

Pelabuhan Cilacap yang sebelumnya dikenal sebagai Pelabuhan Donan, mulai berkembang ketika digunakan untuk kepentingan yang lebih besar setelah produk pemerintah harus diekspor ke pasar Eropa. Kopi merupakan jenis utama yang diekspor dari Cilacap. Inilah yang membuat Pemerintah Hindia Belanda berkepentingan memberikan perhatian serius terhadap Cilacap. Perhatian ini bisa di lihat dari usul Gubernur Jenderal Hindia Belanda saat itu Johannes Graaf Van Den Bosch (1830-1841) ketika pertama kali wilayah Banyumas di masukkan ke dalam kekuasaan Pemerintah Hindia Belanda. Dalam usul yang disampaikan terhadap Dewan Hindia Belanda pada tanggal 31 Agustus 1831, Van Den Bosch menyatakan bahwa wilayah Banyumas merupakan kawasan yang sangat subur dan cocok untuk budidaya tanaman indigo dan tebu.¹⁹

Usul Gubernur Jenderal Van Den Bosch tentang pengembangan Pelabuhan Cilacap dan pembangunan jaringan komunikasinya ini di setuju oleh Dewan Hindia, dan pada tahun yang sama (1831) dimulailah pembangunan Pelabuhan Cilacap dengan beberapa kelengkapannya.²⁰ Daerah Banyumas selatan atau wilayah Cilacap berdekatan langsung dengan pantai yang bisa di jadikan sebagai pelabuhan dengan tujuan pejabat pemerintah yang menghendaki hasil-hasil tanam paksa bisa dibawa ke negeri induk yaitu Belanda. Hal tersebut dipandang mendatangkan keuntungan karena penghematan jarak pengiriman barang yang menuju pelabuhan lain. Pelabuhan yang memungkinkan untuk mengangkut hasil bumi Banyumas pada waktu itu adalah

¹⁹ Manguwinata, *Sejarah Tjakrawedana*, jilid VI, Banjoemas:, hlm. 1300. Dalam Eko Priatno Triwarso, *Kota Cilacap Tahun 1848-1942, Skripsi*, Yogyakarta: Fakultas Sastra, Universitas Gadjah Mada, 2001, hlm. 39

²⁰ Eko Priatno Triwarso, *op. cit.*, hlm. 40.

Pelabuhan Cirebon dan Pelabuhan Semarang, tetapi letak kedua pelabuhan tersebut cukup jauh dari wilayah Banyumas. Pada tahun 1839 Pemerintah Hindia Belanda berkepentingan untuk meningkatkan status Cilacap sebagai *onder afdeling*, dikarenakan adanya peningkatan pembangunan Pelabuhan Cilacap.²¹

Pada tahun 1847 secara resmi Pelabuhan Cilacap dibuka untuk pelayaran oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda Jan Jacob Rouchosen. Pembukaan Pelabuhan Cilacap ini di kukuhkan dengan Besluit nomor 1 tanggal 29 November 1847, pada awalnya pelabuhan ini hanya di khsuskan bagi perdagangan skala kecil dan aktivitas bongkar muatnya hanya terbatas pada barang-barang milik pemerintah. Menurut *Staatsblad van Nederlandsch Indie no. 65 tahun 1858* dan *Staatsblad van Nederlandsch Indie no. 7 tahun 1859* pada tanggal 1 Mei 1859 Pemerintah Hindia Belanda memperlihatkan keinginan kuatnya untuk menjadikan Pelabuhan Cilacap sebagai pelabuhan besar dan bebas yang melayani kegiatan ekspor impor barang, baik barang milik pemerintah maupun milik swasta, bersama dengan Pelabuhan Cirebon dan Pelabuhan Pasuruan, sedangkan 15 pelabuhan lainnya hanya melayani kegiatan ekspor saja.²²

Peningkatan status Pelabuhan Cilacap dari pelabuhan kecil menjadi pelabuhan yang melayani kegiatan ekspor impor membawa dampak yang cukup besar bagi perkembangan Kota Cilacap. Dengan berkembangnya Pelabuhan Cilacap, maka

²¹ Pemerintah Hindia Belanda memutuskan untuk meningkatkan status pemerintahan Cilacap menjadi *onder afdeling* bersamaan dengan ditingkatkannya pembangunan Pelabuhan Cilacap, peningkatan ini di kukuhkan berdasar *Besluit* nomor 1 tanggal 17 Juli 1839, lihat, Sukarto Kartoatmojo, *Hari Jadi Kabupaten Daerah Tingkat II Cilacap*, Cilacap: Pemda Tingkat II Cilacap, 1990, hlm. 7.

²² Eko Priatno Triwarso, *op.cit.*, hlm. 42.

peningkatan sarana dan prasarana fisik Kota Cilacap menjadi syarat utama yang harus di upayakan oleh Pemerintah Hindia Belanda sebagai usaha untuk mendukung meningkatnya peran Pelabuhan Cilacap di bidang ekonomi. Dalam observasi di lapangan, saya tidak menemukan secara terperinci tentang tahapan pembangunan fisik Pelabuhan Cilacap, yang terdapat pada arsip hanyalah tanggal pelaksanaan dan penyelesaian pembangunan Pelabuhan Cilacap.

Sungai Serayu yang menghubungkan wilayah pedalaman Banyumas dengan Pantai Cilacap diharapkan bisa menjadi sarana pengangkutan hasil bumi secara masal dari daerah pedalaman Banyumas menuju Pelabuhan Cilacap.²³ Berbeda dengan pelabuhan-pelabuhan pantai utara (Semarang, Pekalongan, Tegal, dan Cirebon) yang sejak dulu sudah termasuk dalam jaringan lalu lintas pelayaran dan perdagangan utama, baik pelayaran domestik maupun internasional, Pelabuhan Cilacap berpotensi berkembang berkat dukungan daerah pedalaman yang subur dan kaya hasil pertanian. Kegiatan pelayaran di pantai selatan Jawa memang tak seramai pantai utara Jawa. Beberapa pelabuhan seperti Prigi, Panggul, dan Pacitan di Jawa Timur, Cilaut Eureun dan Pelabuhan Ratu (*Wijnkoopsbaai*) di Jawa Barat, telah lama pula mempunyai kegiatan pelayaran antar pantai.²⁴

Bila dibandingkan dengan pantai utara, kegiatan di pantai selatan lebih cenderung ke skala kecil dan jenis komoditas yang di perdagangan tidak dalam jumlah yang besar. Penyebabnya adalah jenis perahu yang digunakan sangat bergantung pada musim angin tenggara yang menggerakkan perahu-perahu layar itu

²³ Purnawan Basundoro, *op. cit.*, hlm. 94.

²⁴ Susanto Zuhdi, *op. cit.*, hlm. 10.

memasuki perairan Cilacap dengan panduan perahu-perahu kecil. Sepanjang pelayaran, mulai dari pintu masuk di bagian timur sampai dermaga Donan, sungai yang bermuara di sebelah barat Cilacap begitu tenang.

Sebelum kereta api, jaringan komunikasi Pelabuhan Cilacap dengan daerah pedalaman dilakukan melalui jalan darat dan sungai.²⁵ Gambaran kondisi jalan darat di Karesidenan Banyumas dapat di uraikan sebagai berikut:²⁶

1. Jalan darat dari sudut bagian barat laut sepanjang 140 km, dapat di lalui dengan gerobak menuju ibukota Banyumas.
2. Jalan sepanjang 58 km dari Banjarnegara ke Purbalingga. Jalan ini jarang di gunakan orang karena medannya yang bergunung-gunung.
3. Jalan di bagian paling selatan Banyumas merupakan penghubung Karangbolong (Bagelen) dengan Cilacap, sepanjang 58 km. Sebagai daerah paling barat di Jawa Tengah, Banyumas mempunyai hubungan tidak saja dengan daerah lain di wilayah itu, juga dengan daera-daerah di Jawa Barat. Dengan demikian ada tiga bagian jalan yang menghubungkan daerah ini dengan daerah lain, yaitu ke utara: Brebes, Tegal, dan Pekalongan, ke timur: Wonosobo (Kedu) dan Bagelen, dan ke barat: Cirebon dan Priangan.

Sungai Citandui merupakan sungai terpanjang yang dapat di layari ke pedalaman. Muara sungai ini berada di bagian barat Segara Anakan. Perahu-perahu dengan mudah dapat melayari Segara Anakan yang tenang menuju timur yang mengarah ke Pelabuhan Donan. Segara Anakan juga sangat penting karena dapat di gunakan oleh

²⁵ *Ibid.*

²⁶ *Ibid.* hlm. 11.

penduduk Sunda di bagian timur (Priangan dan Cirebon) dan penduduk Jawa di bagian timur (Banyumas). Sementara itu Sungai Serayu merupakan sungai yang paling utama berperan di daerah Banyumas dan di sebagian Bagelen. Kelemahannya mungkin muara sungai ini tidak berada di dekat wilayah Dermaga Donan, melainkan di Samudera Hindia, kira-kira 20 km di sebelah timur Cilacap. Dengan demikian perahu-perahu harus menyusuri samudera yang bergelombang besar.

Jaringan komunikasi yang pertama kali dibuat di Kota Cilacap berupa sarana transportasi sungai dari daerah pedalaman Banyumas menuju Cilacap, karena pada masa ini jaringan transportasi darat belum memungkinkan untuk pengangkutan massal. Sarana transportasi tersebut adalah dengan memanfaatkan Sungai Serayu dan membuat sebuah terusan yang menuju ke Pelabuhan Cilacap. Pembangunan terusan sebenarnya telah di mulai sejak tahun 1832, akan tetapi karena mengalami beberapa kendala, baru pada tahun 1836 pembangunan terusan dapat diselesaikan.²⁷ Salah satu kendala pembangunan terusan ini disebabkan karena pemerintah Hindia Belanda ingin membuat terusan dari Sungai Serayu langsung menuju Kali Donan, akan tetapi penyambungan ini mengalami kesulitan. Kesulitan disebabkan karena air tidak dapat di alirkan menuju Kali Donan, masalah ini akhirnya dapat di atasi ketika pemerintah Hindia Belanda mengetahui bahwa sebenarnya ada sebuah sungai kecil dari Sungai Serayu yang mengarah ke selata tetapi sungai kecil ini hilang di rawa-rawa. Kemudian setelah Ir. Tromp yang seorang Insinyur pengairan yang ditugaskan membangun terusan ini mengetahui adanya sungai kecil yang hilang di rawa-rawa, maka Tromp

²⁷ Purnawan Basundoro, *op., cit.* hlm. 28.

memerintahkan untuk memagari rawa-rawa dengan bambu di kanan kirinya untuk dibuat terusan yang kemudian di lanjutkan sampai ke selatan menuju Kota Cilacap.²⁸

D. Terusan Kali Yasa

Sungai Serayu yang menghubungkan wilayah pedalaman Banyumas dengan pantai Cilacap diharapkan menjadi sarana pengangkutan hasil bumi secara massal dari daerah pedalaman Banyumas menuju Pelabuhan Cilacap. Akan tetapi aliran Sungai Serayu ternyata tidak mengarah langsung kearah Pelabuhan Cilacap, oleh karena itu pemerintah Hindia Belanda mengeluarkan kebijakan untuk membuat sebuah kanal guna melancarkan arus lalu lintas antara Sungai Serayu dan Pelabuhan Cilacap. Padahal untuk menyusuri sepanjang pantai dari muara Sungai Serayu menuju ke Pelabuhan Cilacap bukanlah pekerjaan mudah, karena sepanjang pantai selatan selalu di terjang ombak besar yang berasal dari Samudera Hindia, sedangkan bila kapal besar ingin memasuki muara Sungai Serayu akan mengalami kesulitan karena tepat berada di muara sungai terdapat gundukan-gundukan pasir yang cukup tinggi.

Oleh karena itu, Satu-satunya jalan yang dapat menghubungkan Sungai Serayu menuju Pelabuhan Cilacap dengan aman adalah dengan membuat terusan yaitu terusan Kali Yasa, dengan adanya terusan ini, selain memperlancar pengangkutan hasil bumi daerah Banyumas menuju Pelabuhan Cilacap, juga terciptanya hubungan komunikasi antar daerah, khususnya komunikasi Kota Cilacap dengan daerah-daerah di wilayah Karesidenan Banyumas.

²⁸ Purnawan Basundoro, *op.cit.*, hlm. 102.

Pemerintah Hindia Belanda mengutus J.E.Z Amuttetsz untuk melakukan penelitian sebelum mengeksekusi proyek pembuatan kanal. Proyek pembangunan kanal pertama ini di mulai pada tahun 1831 yang di bangun antara Sungai Serayu di dekat muara dan jalan keluar Pulau Nusakambangan sebelah timur, namun proyek tersebut gagal.²⁹ Upaya menggali kanal telah berlangsung berkali-kali sampai berhasil membuat Kanal Kali Yasa. Misalnya penggalian Kanal Kesugihan dua kali dilaksanakan, tetapi selalu mengalami kegagalan mengalirkan air.

Sejarah pembuatan kanal yang menghubungkan Sungai Serayu dengan Pelabuhan Cilacap merupakan salah satu dari banyak contoh salah urus pekerjaan yang gagal. Kegagalan tersebut antara lain disebabkan oleh masalah tenaga kerja (*heerendienten*), yang harus di datangkan dari tempat jauh. Selain itu hujan juga sering turun.³⁰ Meskipun curah hujan di daerah Cilacap setiap tahun rata-rata hanya 1,9 cm per hari, lebih kecil jika dibanding dengan Parigi (pantai selatan Priangan Timur) yang rata-rata curah hujannya 2,2 cm, tetapi jumlah curah hujan tiap hari dalam setahunnya adalah yang paling tinggi, baik di antara kota-kota pantai utara maupun selatan Jawa, 192 cm.³¹ Proyek kedua siap dilakukan dengan alokasi dana f 14.000. Ketika Seriere tiba di Banyumas untuk memangku jabatan residen, pekerjaan penggalian kanal itu telah berjalan selama dua tahun. Setiap hari dikerahkan tenaga kerja sebanyak 1800 orang di bawah perintah dua bupati.³²

²⁹ Unggul Wibowo, *op.cit.*, hlm. 22.

³⁰ *Ibid.* hlm. 161.

³¹ Susanto Zuhdi, *op.cit.*, hlm. 19

³² *Ibid.*

Setiap 14 hari mereka bergantian menyediakannya. Biaya pembangunan kanal melalui rawa-rawa luas ini, termasuk pengeringannya sebesar 90.000 gulden. Proyek kanal kedua dimulai dari muara Sungai Serayu ke arah hulu menuju Sungai Donan. Proyek kedua ini akhirnya selesai pada pertengahan tahun 1833.³³ Ketika Terusan Kali Yasa selesai dibangun, produk dari pedalaman Banyumas lebih cepat dikirim ke Cilacap tanpa melalui pantai selatan Jawa. Sebagai perasaan gembira menyambut selesainya pekerjaan terusan itu, tidak kurang dari Gubernur Jenderal Dominique Jacques De Erens mendampingi Pangeran Hendricks yang datang langsung dari Negeri Belanda untuk mengunjungi Jawa, tahun 1837, menyempatkan diri melakukan perjalanan air dari Banyumas ke Cilacap, yang ditempuh dalam waktu sembilan hari.³⁴

Pekerjaan pembuatan terusan Kali Yasa (dalam Bahasa Jawa Kali Yoso, Yoso berarti *gawe* atau *digawe* yang berarti di buat, dan *kali* yang berarti sungai, sehingga Kali Yoso atau Kali Yasa secara harfiah bisa di artikan sebagai sungai yang di buat) belum menggunakan teknologi yang modern, sehingga hasilnya pun tidak sesuai dengan harapan. Pada waktu-waktu tertentu, permukaan air Kali Yasa turun, sehingga menjadi dangkal. Pengusaha Luitenhage dan kawan-kawan pernah mengeluhkan masalah ini kepada Gubernur Jenderal. Dia memohon supaya prasarana menuju Pelabuhan Cilacap melalui terusan Kali Yasa segera di perbaiki, misalnya kesiapan

³³ Unggul Wibowo, *op.cit.*, hlm. 23.

³⁴ Susanto Zuhdi, *loc.cit.*

perahu-perahu penolong pada saat aliran kanal dangkal dan di sediakan gudang dekat pelabuhan.³⁵

³⁵ *Kolonial Verslag 1885 no. 785. ANRI.*