

**PELABUHAN CILACAP PADA MASA PEMERINTAH HINDIA BELANDA
TAHUN 1830-1942**

SKRIPSI

Diajukan Kepada Fakultas Ilmu Sosial
Universitas Negeri Yogyakarta Untuk
Memenuhi Salah Satu Persyaratan
Guna Memperoleh Gelar
Sarjana Pendidikan



Oleh:
Aland Budi Permana
10406244029

**PROGRAM STUDI PENDIDIKAN SEJARAH
JURUSAN PENDIDIKAN SEJARAH
FAKULTAS ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI YOGYAKARTA
2015**

PERSETUJUAN

Skripsi yang berjudul “Pelabuhan Cilacap Pada Masa Pemerintah Hindia Belanda
Tahun 1830-1942” ini disetujui oleh pembimbing untuk diujikan.



Yogyakarta, 24 April 2015
Pembimbing


Sudrajat, M. Pd.
NIP. 19730524 200604 1 002

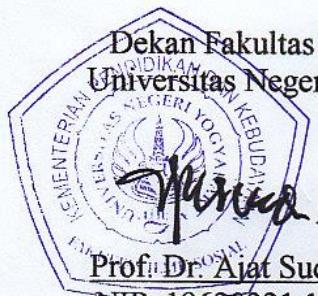
PENGESAHAN

Skripsi berjudul "Pelabuhan Cilacap Pada Masa Pemerintah Hindia Belanda Tahun 1830-1942" ini telah dipertahankan di depan Dewan Pengaji Skripsi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Yogyakarta pada tanggal 6 Juni 2015 dan dinyatakan telah memenuhi syarat guna memperoleh gelar Sarjana Pendidikan.



Nama	Jabatan	Tanda Tangan	Tanggal
Dr. Dyah Kumalasari, M. Pd.	Ketua Penguji		3 Juni 2015
Sudrajat, M. Pd.	Sekretaris Penguji		1 Juni 2015
Harianti, M. Pd.	Penguji Utama		29 Mei 2015

Yogyakarta, 11 Juni 2015



Prof. Dr. Ajat Sudrajat, M.Ag.
NIP. 19620321 198903 1 001

PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya

Nama : Aland Budi Permana

NIM : 10406244029

Jurusan : Pendidikan Sejarah

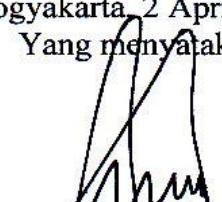
Judul Skripsi : Pelabuhan Cilacap Pada Masa Pemerintah Hindia Belanda

Tahun 1830-1942

menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa skripsi ini adalah benar-benar hasil pekerjaan saya sendiri dan sepanjang pengetahuan saya tidak berisi materi yang dipublikasikan atau ditulis oleh orang lain atau telah digunakan sebagai persyaratan penyelesaian studi di Perguruan Tinggi lain, kecuali pada bagian-bagian tertentu yang saya ambil sebagai acuan dengan mengikuti kaidah ilmiah yang lazim.

Apabila ternyata pernyataan ini terbukti tidak benar, sepenuhnya menjadi tanggung jawab saya.

Yogyakarta, 2 April 2015
Yang menyatakan,


Aland Budi Permana
NIM. 10406244029

MOTTO

Ada empat hal yang akan menjaga seluruh dunia; ilmunya orang-orang bijak,
keadilannya para penguasa, doanya orang-orang saleh,
dan jiwa kesatria dari para pemberani

(Hadist Nabi Muhammad S.A W)

Sejarah adalah seperti sebuah peta ajaib

(Ibn Khaldun)

Kemenangan yang sempurna adalah mengubah hati orang yang membencimu
dengan segala kelembutan dan kebaikan hatimu

(Jenderal Salahudin Al-Ayyubi)

HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan untuk Ibu dan Ayah kandung, terima kasih atas dorongan kalian yang memberikan saya motivasi dengan kata-kata yang indah.

Terima kasih atas dorongan untuk saudara-saudariku tercinta Mas Budi, Mbak Ririn, Vita, dan Indah yang memotivasiiku dengan kata-kata yang bijak, dan juga Budhe Eti yang selalu mempertanyakan kelulusanku hingga memacu mempercepat penyelesaian skripsi ini

ABSTRAK

Pelabuhan Cilacap Pada Masa Pemerintah Hindia Belanda Tahun 1830-1942

Oleh
Aland Budi Permana
10406244029

Pembangunan Pelabuhan Cilacap pada awalnya dari ide Van Den Bosch setelah mengunjungi Residensi Banyumas pada tahun 1831 dengan tujuan untuk mengirimkan hasil tanam paksa dari wilayah Jawa Tengah bagian selatan. Tujuan penelitian ini bertujuan untuk: (1) mengetahui kondisi umum di wilayah kabupaten Cilacap; (2) mengetahui latar belakang dan awal perkembangan Pelabuhan Cilacap; (3) mengetahui dampak pembangunan Pelabuhan Cilacap; (4) mengetahui penyebab kemunduran aktivitas Pelabuhan Cilacap.

Penelitian ini menggunakan metode sejarah kritis. Menurut Kuntowijoyo langkah-langkah penelitian yang meliputi pemilihan topik, heuristik, kritik sumber, intepretasi, dan historiografi. Dalam penerapan metode sejarah kritis meliputi proses mengumpulkan data dan sumber, menguji data dan sumber tersebut, menganalisis data dan sumber dengan disertai kritik, baik kritik intern maupun kritik ekstern yang kemudian disajikan dalam tulisan karya sejarah.

Hasil dari penelitian menemukan beberapa fakta yang diperoleh sebagai berikut; (1) wilayah Cilacap sebelum dibangun pelabuhan kondisi geografisnya berupa rawa-rawa dan menjadi sarang penyakit malaria. Sebelum dikuasai Belanda, Cilacap masuk kedalam wilayah Kerajaan Mataram Islam, dan setelah dikuasai Belanda menjadi bagian Residensi Banyumas; (2) Cilacap memiliki pelabuhan alam yang aman karena letaknya yang tidak menghadap langsung ke Samudera Hindia dan tertutup oleh Pulau Nusakambangan sehingga memiliki perairan yang tenang. Pada tahun 1831 Gubernur Jenderal Hindia Belanda Van Den Bosch mengunjungi Banyumas dan mengusulkan untuk mengembangkan Pelabuhan Cilacap guna membantu mengekspor hasil tanam paksa yang melimpah menuju Eropa, dan pada tahun yang sama dimulailah pembangunan Pelabuhan Cilacap dengan beberapa kelengkapannya; (3) Pelabuhan Cilacap yang awalnya dikenal dengan nama Pelabuhan Donan, mulai berkembang ketika pemerintah harus mengekspor hasil-hasil dari pedalaman sekitar Cilacap ke Eropa. Kemudian pada tahun 1859 di tingkatkan lagi sebagai pusat kegiatan perdagangan besar. Seiring dengan perkembangan Pelabuhan Cilacap dibangun jaringan kereta api dari Yogyakarta ke Cilacap yang dimulai pada tahun 1879 sampai 1887, berkat adanya jalur kereta api tersebut, perkembangan Pelabuhan Cilacap mulai tampak pada akhir tahun 1888; (4) Kemunduran Pelabuhan Cilacap dipicu oleh resesi ekonomi dunia dan pembangunan jaringan rel kereta api dari Cilacap ke Batavia. Menurunnya jumlah ekspor gula dari pedalaman Banyumas karena kurangnya tingkat permintaan dari akibat depresi ekonomi dunia. Puncaknya terjadi saat menjelang perang dunia kedua. Aktivitas pelabuhan Cilacap mulai dialihkan untuk keperluan perlindungan Kota Cilacap dari serangan udara Jepang.

Kata Kunci: Pelabuhan, Cilacap, Hindia Belanda, 1830-1942

KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Allah subhana wa ta'ala atas segala rahmat serta hidayah dan inayahNya, sehingga skripsi yang berjudul “Pelabuhan Cilacap Pada Masa Pemerintah Hindia Belanda Tahun 1830-1942” dapat terselesaikan dengan baik. Penulisan skripsi ini untuk memenuhi sebagian persyaratan guna meraih gelar sarjana pendidikan pada Program Studi Pendidikan Sejarah, Universitas Negeri Yogyakarta. Penulisan skripsi ini dimaksudkan untuk mengetahui pengaruh dari hasil pembangunan Pelabuhan Cilacap bagi pemerintah Hindia Belanda..

Proses penulisan skripsi ini dapat berjalan lancar berkat dukungan dari berbagai pihak, secara langsung maupun tidak langsung. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Allah S.W.T yang menjadi tempat dan permohonan atas keluh kesah, hingga dapat menyelesaikan skripsi ini.
2. Bapak Prof. Dr. Rochmat Wahab, M.Pd, M.A, selaku Rektor UNY yang telah memberi kesempatan untuk berkuliah di kampus ini selama kurang lebih empat tahun.
3. Bapak Prof. Dr. Ajat Sudrajat, M.Ag, selaku Dekan FIS yang telah memberi kemudahan dalam melakukan kegiatan aktifitas akademik maupun non akademik di Fakultas Ilmu Sosial..
4. Bapak M. Nur Rokhman M. Pd., selaku ketua Jurusan Pendidikan Sejarah yang telah memberi kemudahan dalam melakukan kegiatan aktifitas akademik maupun non akademik.

5. Bapak Sudrajat, M.Pd, selaku pembimbing skripsi yang sudah berkenan menjadi pembimbing penulis yang telah mempermudah serta memberi bimbingan, arahan dan masukan dalam pengerjaan skripsi ini.
6. Bapak Zulkarnaen, M.Pd, selaku Dosen Pembimbing Akademik yang telah berkenan menjadi Pembimbing akademik kami siswa Pendidikan Sejarah kelas Non Reguler 2010.
7. Para Dosen Jurusan Sejarah Ibu Harianti, Ibu Terry, Pak Aman, Ibu Dyah, Ibu Taat, Pak Supardi dan Ibu Rhoma, yang memberikan berjuta ilmu dan pengetahuan yang bermanfaat bagi penulis.
8. Pak Mokhammad Unggul Wibowo yang dengan sabar dan kooperatif memberikan data dan penjelasan untuk penulisan ini.
9. Oktandi dan Dicky Kristiadi selaku mentor dan kawan seperjuangan dalam membimbing penulisan ini.
10. Mas Budi, Mba Ririn, Vita, Indah, dan Wahyu Wibawa selaku sepupu yang selalu mendukung kelulusan saya.
11. Novian “Modod” Husada dan Fendi “Pendi” Aditya selaku kawan seperjuangan mencari sumber arsip di Jakarta yang mau membantu menyediakan tempat bernaung selama di Jakarta.
12. Yan Driya Samodra merupakan teman yang mau meminjamkan kamar untuk tempat pelarianku guna mengerjakan skripsi ini selama seminggu dan terima kasih atas tumpangannya.
13. Teman hangout sejati Farid “Tequilla” Fauzi, Fajar “Dawnz” Ramadhan, dan Rahmat “Mamat Pendekar” Dahriy yang selalu membuat kegilaan dan kata-

kata puitis yang bermakna jauh dari bahan obrolan, tanpa kalian saya sulit menjalani hidup dengan tertawa

14. Kawan Band Orkes Melayu Dangdut Kampus Dicky, Mamo, Wanul, Aji, dan Sabrek yang selalu menghibur para tetua di kampus
15. Keluargaku di Mahasiswa Sejarah Non-Reguler angkatan 2010, Arif, Wahyu, Ajie, Mamo, Sabri, Ruby, Panji “Endog”, Yoda, Yogi, Novian, Yan, Wanul, Fendi, Panji H, Fahmi, Nisa, Mela, Chusna, Sinung, Yuli, Raeni, Annisa, Rina, Ika, Dewi, Dhani, Sito dan Senja terima kasih kalian telah memberi warna yang berbedabeda dalam hidupku selama di perkuliahan.
16. Staf Perpustakaan UPT UNY, Staf Perpustakaan FIS, Pengurus Lab Sejarah UNY, Staf Perpustakaan Kolese Ignatius, Staf Library Center Yogyakarta, Staf Perpustakaan Nasional, serta Staf Perpustakaan FIB UGM yang telah memberi banyak kemudahan dalam mengakses data untuk penulisan skripsi ini.
17. Budhe Eti yang selalu memberikan nasihat dan perbaikan gizi di saat-saat kritis dan stress memikirkan skripsi.
18. Serta yang terakhir, terimakasih kepada semua pihak yang tidak bisa kami sebutkan satu per satu telah membantu penggerjaan skripsi ini sehingga dapat diselesaikan sesuai dengan yang diharapkan.

Tak ada gading yang tak retak, tak ada manusia yang sempurna. Demikian juga dengan penulis dan isi dari skripsi ini yang jauh dari sempurna. Harapan penulis, skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi para pembaca dan perkembangan ilmu pengetahuan.

Yogyakarta, April 2015

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN.....	iv
MOTTO.....	v
PERSEMBAHAN.....	vi
ABSTRAK.....	vii
KATA PENGANTAR.....	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	x
DAFTAR ISTILAH.....	xi
BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah.....	8
C. Tujuan Penelitian.....	9
D. Manfaat Penelitian.....	10
E. Kajian Pustaka	10
F. Historiografi yang Relevan.....	14
G. Metode Penelitian.....	16
1. Pemilihan Topik.....	17
2. Heuristik.....	18
a. Sumber Primer.....	19
b. Sumber Sekunder.....	20
3. Kritik Sumber.....	21
a. Kritik Eksternal.....	22

b. Kritik Internal.....	22
4. Interpretasi	23
5. Historiografi.....	24
H. Pendekatan Penelitian	
1. Pendekatan Politik.....	25
2. Pendekatan Ekonomi	25
I. Sistematika Pembahasan.....	26

BAB II. AWAL PERKEMBANGAN PELABUHAN CILACAP

A. Pelabuhan	28
B. Kedatangan Orang Belanda	32
C. Awal Pembangunan	35
D. Terusan Kali Yasa	42

BAB III. PENGARUH PERKEMBANGAN PELABUHAN CILACAP

TERHADAP SEKTOR PEREKONOMIAN

A. Berawal Dari Tanam Paksa	46
B. Dari Dermaga Kecil Menjadi Pelabuhan Ekspor	51
C. Angkutan Kereta Api	54
D. Persaingan Dengan Pelabuhan Utara Jawa	60
1. Persaingan Pelabuhan Cilacap Dengan Pelabuhan Cirebon ..	63
2. Cilacap Menyaangi Semarang	64
E. Persaingan Dengan Pelabuhan Singapura	69
F. Dampak Pembangunan Pelabuhan	75

1. Tercipta Lapangan Pekerjaan.....	75
2. Meningkatkan Perekonomian dan Kesejahteraan Rakyat.....	77
BAB IV. PERAN PELABUHAN CILACAP TERHADAP SEKTOR PERTAHANAN	
A. Rencana Awal Pembangunan Benteng	80
B. Menjelang Masa Perang	86
C. Eksistensi Pelabuhan Bagi Militer.....	99
D. Cilacap Menjadi Pintu Gerbang Terakhir.....	100
BAB V. KEMUNDURAN PELABUHAN CILACAP	
A. Kondisi Sosial Ekonomi Indonesia Tahun 1928-1945	110
B. Dampak Krisis Ekonomi.....	114
1. Menurunnya Jumlah Ekspor di Pelabuhan Cilacap	114
2. Permintaan Pasar Lokal Meningkat	118
C. Ekspansi Ekonomi Jepang	119
BAB VI. KESIMPULAN	124
DAFTAR PUSTAKA	127
LAMPIRAN	129

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Peta Cilacap Tahun 1926.....	130
Lampiran 2. Foto Dermaga Pelabuhan Cilacap Tahun 1908.....	131
Lampiran 3. Foto Barak Tentara Di Cilacap Tahun 1908.....	132
Lampiran 4. Gedung Pertemuan Serdadu Di Cilacap Tahun 1908.....	132
Lampiran 5. Kaliyasa Dilihat Dari Brug atau Jembatan Menceng Tahun 1908.	133
Lampiran 6. Arsip Staadsblad Nederlandsche Indie.....	134
Lampiran 7. Arsip Staadsblad Nederlandsche Indie.....	135
Lampiran 8. Arsip Staadsblad Nederlandsche Indie.....	136
Lampiran 9. Arsip Staadsblad Nederlandsche Indie.....	137
Lampiran 10. Transkrip Wawancara Dengan M. Unggul Wibowo.....	138

DAFTAR ISTILAH

<i>Afdeling</i>	: Afdeling merupakan bagian dari suatu karesidenan. Suatu afdeling dapat terdiri dari beberapa onderafdeling (setingkat kabupaten pada masa sekarang)
Bahu	: Ukuran luas tanah; 1 Bahu: 7096,5 m ²
Besluit	: Surat keputusan yang dibuat oleh pemerintah Hindia Belanda
<i>Cultuurstelsel</i>	: Tanam Paksa
<i>Cultuurprocenten</i>	: Prosenan tanaman adalah hadiah dari pemerintah bagi penguasa pribumi / kepala desa yang dapat menyerahkan hasil panen melebihi target dengan tepat waktu
<i>De Sociteit</i>	: Gedung pertemuan
<i>De Zenuw-Oerleg</i>	: Perang urat syaraf
<i>Kustvaart</i>	: Pelayaran pantai
<i>Mobile Veldleger</i>	: Pasukan yang mempunyai mobilisasi yang tinggi
NHM	: <i>Nederlandsche Handel Maatschappij</i> (NHM) adalah sebuah Perusahaan dagang milik Belanda
NISM	: Perusahaan kereta api swasta pertama di Hindia Belanda

<i>Onder afdeling</i>	: Wilayah setingkat kecamatan
Pal	: Tonggak batu sebagai tanda jarak, antara satu tonggak dan tonggak yang lain berjarak 1,5 km
<i>Regentschap</i>	: Daerah seorang wakil regent atau penguasa
Restorasi Meiji	: suatu gerakan pembaruan yang dipelopori oleh Kaisar Mutsuhito
SDS	: Perusahaan kereta api milik swasta yang melayani jalur lembah serayu dari Semarang sampai Banyumas
<i>Staatsblad</i>	: Lembaran negara atau undang-undang
<i>Staatsmobilisarieraad</i> : Dewan Mobilisasi Negara	
<i>Staatspoorwegen</i>	: Perusahaan kereta api milik pemerintah Belanda
<i>Tweede Kamers</i>	: Majelis Rendah atau dewan perwakilan daerah
<i>Verslag</i>	: Laporan kejadian penting Hindia Belanda
<i>Vorstenlanden</i>	: Daerah kekuasaan raja yang diberi kekuasaan untuk menjalankan pemerintahannya sendiri
<i>Vluchthavendiest</i>	: Tempat pengungsian

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Cilacap merupakan kabupaten yang terletak di barat daya Provinsi Jawa Tengah, tepatnya di wilayah eks Karesidenan Banyumas bagian selatan, dengan luas wilayah 2.138,50 km² yang mencakup 23 kecamatan. Pulau Jawa merupakan satu pulau besar yang ada di Indonesia. Pulau Jawa memiliki batas utara dan selatan, batas utara adalah Laut Jawa dan di sebelah selatan adalah Samudera Hindia. Pada bagian selatan terdapat Pulau Nusakambangan yang membentuk Pelabuhan Cilacap.¹

Wilayah Cilacap secara geografis berada di sebelah barat daya Jawa Tengah, berbatasan langsung dengan provinsi Jawa Barat dan Samudra Hindia karena letaknya berada di pinggir pantai, sehingga berpotensi menjadi sebuah kota pelabuhan. Pegunungan yang membujur dari barat ke timur memisahkan Jawa Tengah menjadi bagian utara dan selatan. Daerah yang sekarang menjadi Kabupaten Cilacap, pada masa Pemerintah Hindia Belanda termasuk dalam wilayah Residen Banyumas yang memiliki batas di sebelah utara yaitu Residen Tegal dan Pekalongan, sebelah barat berbatasan dengan Residen Cirebon dan Priangan Selatan, sebelah selatan berbatasan dengan laut selatan dan sebelah timur berbatasan dengan Residen Bagelen.² Pembagian *Afdeling*³

¹ Thomas Stamford Raffles, *The History of Java*. Yogyakarta: Narasi, 2008, hlm. 5.

² *Algemeene Opgaven Residentie Banjoemas 1831*. ANRI

³ *Afdeling* menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah seksi; bagian; divisi.

dalam Residen Banyumas yaitu: *Afdeling* Banyumas yang memiliki luas 428 pal⁴, *Afdeling* Purbalingga yang memiliki luas 690 pal, *Afdeling* Purwokerto yang memiliki luas 520 pal, *Afdeling* Dayeuluhur yang memiliki luas 1270 pal, dan *Afdeling* Banjarnegara memiliki luas 900 pal. *Afdeling* Dayeuluhur merupakan cikal bakal berdirinya Kabupaten Cilacap yang memiliki 4 distrik yaitu Distrik Majenang yang memiliki luas 494 pal. Distrik Dayeuluhur memiliki luas 196 pal, Distrik Penggadingan yang memiliki luas 494 pal atau 741 km, dan Distrik Jeruk Legi yang memiliki luas 434 pal atau 651 km.⁵ Terdapat satu distrik yang masuk dalam Kabupaten Cilacap saat ini, tetapi pada masa Pemerintah Hindia Belanda di masukkan ke dalam *Afdeling* Banyumas yaitu Distrik Adiraja yang memiliki luas 280 pal.⁶

Kelima distrik yang merupakan cikal bakal Kabupaten Cilacap memiliki jumlah penduduk yang bervariasi dan yang terpadat yaitu distrik Adiraja yang total penduduknya 13.241 jiwa, sementara Distrik Majenang memiliki penduduk sebanyak 2135 jiwa, untuk Distrik Penggadingan memiliki penduduk sebanyak 3295, dan untuk Distrik Jeruk Legi memiliki penduduk sebanyak 7487, dan telah terdapat 9 warga Eropa yang bertempat tinggal di Distrik Jeruk Legi.⁷ *Besluit* tanggal 27 Juni 1842 No.10 menetapkan *Pattenschap* Dayeuluhur di pisahkan dari Kabupaten Purwokerto dan Distrik

⁴ Pal menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah tonggak batu sebagai tanda jarak, antara satu tonggak dan tonggak yang lain berjarak 1,5 km

⁵ *Statistiek der Residentie Banjoemas*, Staat Litt A, No. 1. ANRI

⁶ *Ibid.*

⁷ *Statistiek der Residentie Banjoemas*, Staat Litt A, No. 2. ANRI

Adiraja di pisahkan dari Kabupaten Banyumas, dan di jadikan satu menjadi *Afdeling* Cilacap dengan ibukota di Kota Cilacap. Batas *Afdeling* Cilacap di kukuhkan dengan resolusi tanggal 22 Agustus 1831 No.1 dengan isi sebagai berikut:

Dari muara Sungai Serayu ke hulu menuju titik tengah ketinggian Gunung Prenteng. Dari sana menuju puncak, turun kearah tenggara ke atas Pegunungan Kendeng dan terutama di atas puncak Gunung Duwur, menuju puncak Gunung Gumelem (Igit Melayat). Dari sana kearah barat sepanjang pantai menuju muara Sungai Serayu.⁸

Afdeling Cilacap berubah menjadi Kabupaten Cilacap berdasarkan *Besluit* Gubernur Jenderal tanggal 21 Maret 1856 No.21 yang tercatat memiliki luas wilayah 241.281,7 Ha, yang terdiri dari dua *Control Afdeling* yaitu *Control Afdeling* Cilacap dan *Control Afdeling* Majenang.⁹ Ibukota Kabupaten Cilacap adalah Kota Administratif Cilacap yang terletak di bagian selatan wilayah Kabupaten Cilacap dengan topografi berupa dataran rendah dan pantai.¹⁰ Perkembangan pembentukan Kota Cilacap di awali dari bagian timur, yaitu suatu kampung bernama Klapalima. Kota Cilacap terletak pada posisi 7° 45' 30" Lintang Selatan dan 109° 3' 33" Bujur Timur.

Secara tradisional pelabuhan-pelabuhan di pantai utara Jawa telah lama berkembang karena ramainya jalur pelayaran dan menjadi tempat

⁸ Soedarmaji, Hari Jadi Kabupaten Cilacap (Alternatif dari Alternatif), Purwokerto: TP, 1990, hlm. 120.

⁹ Eko Prianto Triwarso, Kota Cilacap tahun 1848-1942. *Skripsi*, Yogyakarta: Fakultas Sastra Universitas Gadjah Mada, 2001, hlm. 14.

¹⁰ Anonim, *Ensiklopedia Nasional Indonesia Indonesia*, Jakarta: PT. Cipta Adi Pustaka, 1989, hlm. 117.

persinggahan para pedagang yang menunggu berhentinya hembusan angin muson barat yang terkenal sangat ganas dan membahayakan pelayaran. Tahun 1830 menjadi “permulaan periode penjajahan dalam sejarah Jawa¹¹. Sejak tahun itu Pemerintah Hindia Belanda menerapkan sistem tanam paksa *Cultuurstelsel* yang memeras habis-habisan kekayaan tanah dan penduduk Hindia-Belanda, terutama Jawa. Rakyat dipaksa menyisihkan sekurangnya seperlima lahan pertanian untuk tanaman ekspor yang laku dipasaran dunia terutama Eropa yaitu kopi, nila, gula, dan kayu manis.

Kota Cilacap merupakan daerah yang berpotensi sebagai kota pelabuhan. Hal inilah yang menjadikan Pemerintah Hindia Belanda memiliki kepentingan, dan memberikan perhatian serius terhadap perkembangan kota Cilacap. Perhatian serius ini terlihat dari usul Gubernur Jendral Hindia Belanda Johannes Graaf Van Den Bosch (1830-1841) ketika pertama kali wilayah Banyumas dimasukkan ke dalam kekuasaan Pemerintah Hindia Belanda. Dalam Usul yang disampaikan kepada Dewan Hindia pada tanggal 31 Agustus 1831, Van Den Bosch mengemukakan bahwa pertama wilayah Banyumas merupakan satu kawasan yang sangat subur dan sangat cocok untuk budidaya tanaman indigo dan tebu.¹²

Daerah Banyumas Selatan (Cilacap) berdekatan langsung dengan daerah pantai yang dapat dijadikan sebagai pelabuhan untuk mengirim hasil bumi ke

¹¹ M.C. Ricklefs, *Sejarah Indonesia Modern 1200-2008*, Jakarta: Serambi, 2010, hlm. 2.

¹² R.M.M Mangkuwinata, *Sejarah Tjakrawedana*, jilid VI, (Banjoemas: Manuskrip), hlm.1300. Dalam Eko Prianto Triwarso, *op. cit.*, hlm. 18.

Eropa. Hal ini sejalan dengan orientasi pejabat Pemerintah Hindia Belanda yang menghendaki hasil-hasil tanam paksa yang dibawa ke negeri induk sehingga Pelabuhan Cilacap dapat digunakan sebagai pintu gerbang untuk mendistribusikan barang-barang hasil bumi dari wilayah Banyumas ke negeri induk yaitu Kerajaan Belanda.

Hal tersebut di pandang mendatangkan keuntungan karena penghematan jarak pengiriman barang yang menuju ke pelabuhan lain.¹³ Sungai Serayu yang menghubungkan wilayah pedalaman Banyumas dengan Pesisir Cilacap diharapkan menjadi sarana pengangkutan hasil bumi secara massal dari daerah pedalaman Banyumas menuju Pelabuhan Cilacap. Usul Gubernur Jenderal Hindia Belanda Van Den Bosch tentang pengembangan Pelabuhan Cilacap dan pembangunan jaringan komunikasinya ini disetujui oleh Dewan Hindia, dan pada tahun yang sama (1831) dimulailah pembangunan Pelabuhan Cilacap dengan beberapa kelengkapannya.

Jaringan komunikasi yang pertama kali dibuat di Cilacap berupa sarana transportasi sungai dari daerah pedalaman Banyumas melalui Sungai Serayu sampai sungai Kaliyasa.¹⁴ Sarana transportasi tersebut adalah dengan memanfaatkan aliran Sungai Serayu dan membuat sebuah terusan yang menuju langsung ke Pelabuhan Cilacap. Pembangunan terusan ini sebenarnya

¹³ Pelabuhan yang memungkinkan untuk mengangkut hasil bumi dari Banyumas pada waktu itu adalah pelabuhan Cirebon dan Pelabuhan Semarang, tetapi letak kedua Pelabuhan tersebut cukup jauh dari wilayah Banyumas.

¹⁴ Purnawan Basundoro, *Transportasi Dan Ekonomi di Karesidenan Banyumas Tahun 1830-1940*, Tesis, (Yogyakarta:Fakultas Sastra, universitas Gadjah Mada), hlm. 94.

telah dimulai sejak tahun 1831 tetapi karena mengalami beberapa kendala, baru pada tahun 1836 pembangunan terusan ini dapat diselesaikan.¹⁵ Alasan pemerintah membangun terusan Kali Yasa sebagai sarana transportasi sungai ini dikarenakan muara sungai Serayu tidak tepat menghadap langsung ke arah Pelabuhan Cilacap, sehingga menyulitkan distribusi pengiriman barang dari pedalaman Banyumas ke Cilacap. Padahal untuk menyusuri sepanjang pantai dari muara Sungai Serayu menuju Pelabuhan Cilacap bukanlah sebuah pekerjaan yang mudah untuk dilakukan, dikarenakan sepanjang pantai selalu terkena ombak besar yang notabene menghadap langsung ke Samudra Hindia. Apabila ada kapal besar yang ingin memasuki muara Sungai Serayu akan mengalami kesulitan karena tepat di tengah muara sungai terdapat gundukan pasir yang lumayan tinggi.

Oleh karena itu, satu-satunya jalan yang dapat menghubungkan Sungai Serayu menuju Pelabuhan Cilacap dengan aman adalah dengan membuat sodetan atau terusan yaitu terusan Kali Yasa. Dengan adanya terusan ini, disamping memperlancar pengangkutan hasil bumi dari pedalaman Banyumas menuju Pelabuhan Cilacap, juga terciptanya hubungan komunikasi antar daerah khususnya komunikasi Kota Cilacap dengan daerah-daerah di Karesidenan Banyumas. Pada tahun 1839 pemerintah Hindia Belanda berniat untuk meningkatkan status Cilacap sebagai *onder afdeling*, dikarenakan adanya peningkatan pembangunan Pelabuhan Cilacap.¹⁶ Tahun 1847 secara

¹⁵ *Ibid*, hlm. 102.

¹⁶ Sukarto Kartoatmodjo, *Hari Jadi Kabupaten Daerah Tingkat II Cilacap*, (Cilacap: Pemda Tingkat II Cilacap), hlm. 7.

resmi Pelabuhan Cilacap dibuka untuk pelayaran oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda Jan Jacob Rouchosen (1845-1851). Pembukaan pelabuhan Cilacap ini dikukuhkan dengan *besluit* nomor 1 tanggal 29 November 1847, pada awalnya pelabuhan ini hanya di khususkan bagi perdagangan skala kecil dan aktivitas bongkar muatnya hanya terbatas pada barang-barang milik pemerintah.¹⁷ Peningkatan status Pelabuhan Cilacap membawa dampak besar bagi pertumbuhan Kota Cilacap.

Bila suatu kota pelabuhan berkembang menjadi kota yang maju maka secara otomatis pemerintah atau penguasa merasa khawatir dengan kehadiran kekuatan-kekuatan asing untuk menaklukan kota yang berkembang pesat dan tentunya memiliki pendapatan yang besar dari aktivitas perdagangan. Sehingga hal ini berimplikasi pada pembangunan infrastruktur kota pelabuhan, salah satunya adalah sektor pertahanan yaitu dengan pembangunan benteng pertahanan guna melindungi kota pelabuhan dari invasi musuh yang berniat untuk merebut wilayah pelabuhan.

Oleh karena itu sektor pertahanan dan keamanan di Kota Cilacap berhasil mencuri perhatian pemerintah Hindia Belanda. Menurut observasi lapangan tertulis angka tahun 1861 sampai dengan tahun 1870 pada bangunan benteng Cilacap. Hal ini membuktikan bahwa pemerintah Hindia Belanda membangun sebuah benteng pertahanan yang terbuat dari susunan bata merah dengan struktur bangunan masif, bernama benteng *Kusbatterij op de landtong te*

¹⁷Pemberitaan Sumber-Sumber Sejarah No. 8, “*Ikhtisar Keadaan Politik Hindia Belanda Tahun 1839-1848*”. ANRI. Dalam Eko Prianto Triwarso, *op. cit.*, hlm. 26.

Tjilatjap atau yang lebih sering disebut dengan Benteng Pendem Cilacap. Benteng ini terletak di sebelah tenggara kota Cilacap atau tepatnya berada di pintu masuk Selat Pulau Nusakambangan yang menuju langsung ke Pelabuhan Cilacap.¹⁸

Berdasar letak geografis, posisi Pelabuhan Cilacap sangat strategis maka selain menjadi pelabuhan perdagangan, pemerintah Hindia Belanda juga memiliki keinginan untuk menjadikan Pelabuhan Cilacap sebagai basis pertahanan. Tidak seperti pelabuhan-pelabuhan di pantai utara Jawa Tengah, wilayah Cilacap mempunyai arti penting yang strategis terutama dalam masa perang.¹⁹ Dalam sistem pertahanan pemerintah Hindia Hindia Belanda di Jawa, pelabuhan pantai selatan itu berfungsi sebagai tempat evakuasi apabila Belanda tidak mampu bertahan menghadapi musuh. Ketika pasukan Jepang menduduki Jawa, Pelabuhan Cilacap berguna sebagai pintu gerbang terakhir pengungsian pegawai pemerintah Hindia-Belanda menuju Australia.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas maka diajukan beberapa rumusan masalah, sebagai berikut:

1. Bagaimana awal berkembangnya Pelabuhan Cilacap?

¹⁸ Novida Abbas, *Hasil Seni Bangun Bergaya Indis, Studi Kasus Kelestarian Sejumlah Benteng di Jawa Tengah*, dalam *Diskusi Ilmiah Arkeologi VIII*, (Yogyakarta: IAAI Komda DIY, IAAI Komda Jateng, SPSP DIY, SPSP Jawa Tengah, Museum Benteng Yogyakarta, 1997), hlm. 4.

¹⁹ Susanto Zuhdi, *Cilacap (1830-1942) Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*, Jakarta: KPG (Kepsutakaan Populer Gramedia), 2002, hlm.159

2. Bagaimana pengaruh perkembangan Pelabuhan Cilacap terhadap sektor perekonomian?
3. Bagaimana peran Pelabuhan Cilacap terhadap sektor pertahanan?
4. Bagaimana kemunduran Pelabuhan Cilacap?

C. Tujuan Penelitian

Penelitian kali ini memiliki dua tujuan yang terdiri dari tujuan umum dan tujuan khusus. Pemaparan lebih lanjut adalah yang tertulis sebagai berikut.

1. Tujuan umum adalah sebagai berikut.
 - a. Mengembangkan kemampuan berpikir kritis, sistematis, analitis, dan obyektif sesuai dengan metodologi dalam mengkaji suatu peristiwa.
 - b. Mempraktikan penerapan metodologi penelitian dalam penyusunan karya sejarah.
 - c. Memperoleh gelar Sarjana Pendidikan dari Universitas Negeri Yogyakarta.
 - d. Menambah pembendaharaan karya sejarah, khususnya sejarah lokal.
2. Tujuan Khusus adalah sebagai berikut.
 - a. Mengetahui awal berkembangnya Pelabuhan Cilacap.
 - b. Mengetahui pengaruh perkembangan Pelabuhan Cilacap terhadap sektor ekonomi.
 - c. Mengetahui peran Pelabuhan Cilacap terhadap sektor pertahanan.
 - d. Mengetahui penyebab kemunduran aktivitas Pelabuhan Cilacap.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian kali ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi pembaca dan penulis sendiri. Adapun pemaparan lebih lanjut mengenai harapan-harapan dari manfaat yang diperoleh dalam skripsi ini, antara lain berikut ini.

1. Bagi Pembaca adalah sebagai berikut.
 - a. Pembaca dapat memperoleh wawasan mengenai kawasan sekitar Cilacap pada tahun 1830-1942.
 - b. Pembaca dapat mengetahui kepentingan-kepentingan Pemerintah Hindia Belanda dalam hal pembangunan Pelabuhan Cilacap.
2. Bagi Penulis adalah sebagai berikut.
 - a. Sebagai tolak ukur untuk mengetahui kemampuan penulis dalam merekontruksi dan menganalisis peristiwa sejarah.
 - b. Sebagai upaya untuk melatih untuk berpikir kritis dan objektif dalam menyiapkan permasalahan yang ada.

Skripsi ini diharapkan dapat menambah wawasan kesejarahan, terutama mengenai keadaan/kondisi yang terjadi di sekitar Cilacap pada tahun 1830-1942.

E. Kajian Pustaka

Kajian pustaka ini diperlukan dalam penulisan karya ilmiah, guna memperoleh data selengkap mungkin sehingga hasilnya dapat dipertanggungjawabkan. Kajian pustaka merupakan telaah terhadap pustaka

atau teori yang menjadi landasan pemikiran.²⁰ Kajian pustaka memiliki peran yang penting dalam suatu penulisan karya ilmiah. Melalui kajian pustaka, penulis akan mendapatkan literatur atau pustaka yang akan digunakan dalam penulisan sejarah. Hal ini bertujuan agar peneliti atau penulis dapat memperoleh informasi atau data-data yang lengkap terkait tentang hal yang akan dikaji.

Awal mula perkembangan Pelabuhan Cilacap. Produksi pertanian hasil tanam paksa yang melimpah mendorong pemerintah Hindia Belanda kian giat mengekspor kopi, nila, gula, dan kayu manis ke pasar dunia terutama Eropa. Demi mendukung pelaksanaannya, pemerintah membangun sarana angkutan dan membuka berbagai pelabuhan di Jawa. Pada masa-masa itulah Pelabuhan Cilacap perlahan tapi pasti mulai naik daun sebagai pelabuhan laut atau *zee haven* untuk perdagangan terbuka yang sebelumnya hanya sebagai tempat untuk barter ikan asin, garam, atau terasi dari pesisir wilayah Cilacap dengan komoditas pertanian dari daerah pedalaman Cilacap. Dalam tempo kira-kira satu abad, Cilacap telah berkembang dari pelabuhan terpencil yang tak banyak diketahui banyak orang menjadi sebuah pelabuhan ekspor komoditi dari wilayah Karesidenan Banyumas dan menjadi pintu gerbang ekspor wilayah Jawa Tengah bagian selatan. Buku yang menjadi landasan pemikiran dalam rumusan masalah ini berjudul “Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di

²⁰ Jurusan Pendidikan Sejarah, *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Skripsi*. Yogyakarta: Jurusan Pendidikan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial UNY, 2013, hlm. 3.

Jawa” yang diterbitkan oleh Kepustakaan Populer Gramedia karya Susanto Zuhdi.

Pengaruh perkembangan Pelabuhan Cilacap terhadap sektor ekonomi. Dalam rumusan masalah ini dijelaskan bagaimana dampak pembangunan Pelabuhan Cilacap di bidang ekonomi dan pertahanan di wilayah Cilacap. Kegiatan perdagangan di Cilacap pada awalnya hanya dilakukan dengan cara barter, tapi setahun setelah pemerintah Kolonial Belanda merebut wilayah mancanegara barat (Banyumas) dari wilayah Kerajaan Mataram Islam yang berpusat di Yogyakarta, pemerintah Hindia Belanda segera melihat potensi Cilacap sebagai Pelabuhan untuk kegiatan pelayaran. Dalam rumusan masalah ini buku yang menjadi landasan dalam penulisan skripsi ini adalah buku Karya milik Sudarto yang berjudul Sejarah Cilacap yang diterbitkan oleh Pemda Cilacap tahun 1975.

Pelabuhan Cilacap yang sebelumnya dikenal sebagai Pelabuhan Donan, mulai berkembang ketika digunakan untuk kepentingan yang lebih besar setelah produk pemerintah harus di ekspor ke pasar Eropa. Seiring dengan perkembangan aktivitas Pelabuhan Cilacap tentunya terjadi peningkatan transaksi ekonomi dan berdampak pada tumbuhnya perekonomian di wilayah Cilacap. Sudah menjadi hal yang lumrah, naluri manusia untuk selalu bersikap waspada, dan hal ini yang telah dipikirkan oleh pihak pemerintah Hindia Belanda untuk menjadikan sekitar area Pelabuhan Cilacap sebagai tangsi pertahanan sebagai usaha untuk melindungi Pelabuhan Cilacap dari serangan musuh yang tak terduga.. Oleh karena itu pada tahun 1861 sampai tahun 1870,

Pemerintah Hindia Belanda membangun sebuah benteng pertahanan yang dibuat darisusunan bata merah dengan struktur bangunan masif. Dalam rumusan masalah ini buku yang menjadi landasan penulisan skripsi ini adalah milik Ungkul Wibowo yang berjudul “Orang-orang Belanda di Pintu Darurat”.

Pada masa depresi tahun 1930-an terlihat korelasi antara ekspor dan impor beras di Pelabuhan Cilacap yang menggambarkan kondisi sosial ekonomi masyarakat. Dua tahun kemudian tidak ada impor beras, sedangkan ekspor tepung tapioca masih tetap berlangsung, meskipun jumlahnya jauh berkurang dibanding tahun 1928. Kesulitan memenuhi bahan pangan terjadi pada tahun 1933. Hal itu terlihat dari tidak adanya kegiatan ekspor tapioka maupun impor beras. Kehidupan social ekonomi terlihat mulai pada pasca depresi tahun 1934-1935. Pada masa itu terjadi peningkatan impor beras dan ekspor tapioca disbanding tahun sebelumnya. Namun impor beras merosot kembali pada tahun 1936. Tahun berikutnya ekspor tepung tapioka meningkat, sehingga dapat menggantikan kebutuhan pangan beras.

Jika pengaruh depresi khususnya dalam bidang ekspor telah banyak menimpa petani di daerah pedalaman, lalu bagaimana terhadap penduduk kota?. Kelompok masyarakat kota yang marginal di kota Cilacap lebih berat dalam menghadapi pengaruh depresi. Selain depresi ekonomi, masalah kesehatan juga salah satu penyebab kemunduran aktivitas Pelabuhan Cilacap. Pada bulan-bulan terakhir tahun 1913 terjadi wabah malaria yang menyebabkan banyak orang Pribumi dan Eropa terkena demam yang tinggi. Akibat wabah epidemik malaria di wilayah Pelabuhan Cilacap, banyak

penduduk pribumi yang tewas dan mengakibatkan kekurangan buruh di Pelabuhan Cilacap.

Masalah sosial politik juga yang menjadi faktor kemunduran aktivitas Pelabuhan Cilacap. Tenaga buruh menjadi unsur pokok dalam struktur ekonomi yang makin berkembang. Pekerjaan-pekerjaan mendirikan bangunan, perluasan prasarana pelabuhan membutuhkan banyak tenaga kerja buruh. Kegiatan buruh Cilacap dapat diketahui lewat beberapa kali usaha mereka melakukan aksi-aksi menuntut kenaikan upah. Baik secara langsung atau tidak langsung, kegiatan tersebut diduga ada hubungannya dengan Sarekat Islam di wilayah Karesidenan Banyumas.

F. Historiografi Yang Relevan

Menurut Kuntowijoyo, sejarah merupakan rekonstruksi masa lalu.²¹ Historiografi yang relevan adalah karya-karya tulis ilmiah yang memiliki keterkaitan pembahasan dengan penelitian yang akan diajukan, maka fungsi dan kedudukan historiografi yang relevan telah ada dengan yang akan digarap adalah menyempurnakan dan mengisi kekurangan, memperluas penelitian yang telah ada, menyumbangkan studi kasus yang baru secara lebih tuntas, serta dapat juga membantah atau menolak teori juga pemikiran yang telah ada, melakukan reinterpretasi pada masalah-masalah yang tidak perlu.²²

²¹ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, Yogyakarta: Bentang Pustaka. 1999, hlm. 18.

²² Daliman, *Metode Penelitian Sejarah*, Yogyakarta: Ombak, 2012, hlm. 46.

Historiografi yang relevan dapat berupa buku, disertasi, tesis ataupun skripsi yang kevalidannya dapat dipertanggungjawabkan. Dalam penulisan sejarah, penggunaan historiografi yang relevan merupakan hal yang pokok sebelum melakukan penulisan sejarah. Maksud dari historiografi yang relevan adalah untuk dapat membedakan karya-karya ilmiah sejarah yang telah ada sebelumnya. Baru sedikit penelitian yang membahas tentang Pelabuhan Cilacap, namun ada beberapa penelitian yang sedikit menyinggung tentang Pelabuhan Cilacap, yaitu Tesis dari mahasiswa UGM yang bernama Purnawan Basundoro yang berjudul “Transportasi Dan Ekonomi di Karesidenan Banyumas Tahun 1830-1940”, membahas tentang perkembangan transportasi dan ekonomi di wilayah Banyumas. Dalam tesis tersebut disebutkan bahwa Pelabuhan Cilacap memiliki peran penting dalam mengirim komoditas hasil bumi di wilayah Banyumas, sehingga bisa menghemat biaya pengiriman yang membengkak. Dalam tesis tersebut, Purnawan Basundoro terfokus hanya pada moda transportasi yang digunakan oleh masyarakat Banyumas pada waktu itu, dan pengangkutan hasil perkebunan milik pemerintah Hindia-Belanda. Dalam penelitian ini penulis berusaha menjelaskan tentang dampak dari pembangunan Cilacap terhadap sektor perekonomian dan pertahanan

Kemudian skripsi dari mahasiswa UGM yang bernama Eko Priatno Triwarso dengan judul “Kota Cilacap Tahun 1848-1942”, yang membahas tentang lahirnya kota Cilacap yang berawal dari sebuah wilayah terpencil dan banyak terdapat rawa yang bernama Donan berubah menjadi sebuah kota setelah Belanda merebut wilayah Mancanegara Kulon milik Kerajaan

Mataram setelah Perang Diponegoro. Dalam skripsi tersebut, Eko menjelaskan tentang keadaan wilayah Cilacap pada umumnya sejak mulai dibangunnya Pelabuhan Cilacap sampai datangnya pasukan Jepang ke Hindia-Belanda. Dalam penelitian ini penulis berusaha menjelaskan dampak dari dibangunnya Pelabuhan Cilacap, bagaimana Cilacap bisa berkembang menjadi kota pelabuhan dan bisa bersaing dengan pelabuhan di utara Jawa.

G. Metode Penelitian

Kuntowijoyo menyebut dengan istilah metode sejarah, pengertiannya adalah sebuah petunjuk pelaksanaan dan petunjuk teknis mengenai bahan, kritik, interpretasi dan penyajian sejarah.²³ Sejarah juga memiliki metode sendiri yang menggunakan pengamatan. Karena ketika kita melakukan sebuah penelitian dan penulisan sejarah menggunakan metode sejarah. Jika suatu pernyataan tidak didukung oleh bukti-bukti sejarah, maka pernyataan tersebut ditolak. Metode sejarah dapat diartikan sebagai metode penelitian dan penulisan sejarah dengan menggunakan cara, prosedur atau teknik yang sistematik sesuai dengan asas-asas dan aturan ilmu sejarah yang sudah ditentukan.

Menurut Louis Gottschalk metode sejarah sebagai proses menguji dan menganalisis secara kritis, rekaman, dokumen-dokumen, dan peninggalan masa lampau yang otentik dan dapat dipercaya, serta membuat interpretasi dan

²³ Kuntowijoyo, *Metodologi Sejarah Edisi Kedua*. Yogyakarta: Tiara Wacana, 2003, hlm. 19.

sintesis atas fakta-fakta tersebut menjadi kisah sejarah yang dapat dipercaya.²⁴

Menurut Kuntowijoyo metode sejarah yaitu sebagai petunjuk pelaksanaan dan teknis tentang bahan, kritik dan interpretasi sejarah serta penyajian dalam bentuk penulisan.

Penulis dalam skripsi ini akan menggunakan metode penelitian sejarah *historis* yang mengacu pada metode sejarah dari Kuntowijoyo. Penelitian sejarah terdiri dari lima tahap, yaitu pemilihan topik, pengumpulan sumber *heuristik*, kritik sumber atau verifikasi, interpretasi, dan penulisan *historiografi*.²⁵ Tahapan demi tahapan akan penulis paparkan secara lebih lanjut di bawah ini.

1. Pemilihan Topik

Sejarah memiliki topik bahasan yang sangat luas. Berbagai permasalahan manusia yang muncul dari zaman ke zaman bisa saja diangkat sebagai bahan kajian penelitian sejarah. Meskipun peristiwa yang tersebut sebagai bahan kajian, topik yang terlalu luas dapat mengakibatkan kajian yang kurang mendalam, oleh karena itu dalam penelitian sejarah topik harus dibatasi. Topik penelitian yang baik harus mampu mengungkapkan permasalahan yang akan digarap. Topik yang baik juga harus memenuhi persyaratan yaitu pertama menarik, dalam hal ini ada terdapat unsur kebaruan yang belum pernah dimunculkan. Adanya unsur orisinalitas, menyentuh hal yang bersifat kemanusian.

²⁴ Daliman, *op. cit.*, hlm. 27.

²⁵ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, *op.cit.*, hlm. 89.

Kedua, judul yang layak artinya judul penelitian memiliki nilai kesejarahan. Ketiga, mudah dikerjakan jika memiliki ciri-ciri; judul tersebut *familiar*, memiliki ruang lingkup terbatas, ketersediaan sumber dan informasi sejarah, memiliki kemampuan intelektual, memiliki kedekatan emosional (merasa senang dengan topik tersebut), memiliki dukungan sosial (tidak kontroversial), dapat diuji kembali.²⁶

Sejarah memiliki topik bahasan yang sangat luas. Berbagai permasalahan manusia yang muncul dari zaman ke zaman bisa saja diangkat sebagai bahan kajian penelitian sejarah. Meskipun peristiwa yang tersebut sebagai bahan kajian, topik yang terlalu luas dapat mengakibatkan kajian yang kurang mendalam, oleh karena itu dalam penelitian sejarah topik harus dibatasi.

Topik penelitian yang baik harus mampu mengungkapkan permasalahan yang akan digarap. Topik yang baik juga harus memenuhi persyaratan yaitu pertama menarik, dalam hal ini ada terdapat unsur kebaruan yang belum pernah dimunculkan. Adanya unsur orisinalitas, menyentuh hal yang bersifat kemanusiaan. Kedua, judul yang layak artinya judul penelitian memiliki nilai kesejarahan. Ketiga, mudah dikerjakan jika memiliki ciri-ciri; judul tersebut *familiar*, memiliki ruang lingkup terbatas, ketersediaan sumber dan informasi sejarah, memiliki kemampuan intelektual, memiliki kedekatan emosional (merasa senang

²⁶ Daliman, *op.cit.*, hlm. 38.

dengan topik tersebut), memiliki dukungan sosial (tidak kontroversial), dapat diuji kembali.²⁷

Saya memilih topik penelitian tentang Pelabuhan Cilacap karena ruang lingkup penelitian yang terbatas. Selain itu pemilihan topik tentang Pelabuhan Cilacap ini memiliki ketersediaan sumber dan informasi sejarah seperti arsip tentang keputusan pemerintah membangun Pelabuhan Cilacap, narasumber yang dapat dipertanggungjawabkan, dan beberapa buku yang dapat mendukung penelitian ini.

2. Heuristik

Pengumpulan sumber sejarah merupakan tahap kedua yang harus dilakukan. Hal tersebut dimaksudkan, guna memperkaya data, dalam merekonstruksi sebuah topik peristiwa sejarah, berdasar pada pandangan awal saat memilih topik penelitian. Pengumpulan sumber dilakukan pada bulan Juni 2014 di Arsip Nasional Jakarta, bulan September di Perpusda Cilacap, bulan Oktober di perpustakaan FIB UGM, dan terakhir bulan Desember di perpustakaan Ignatius Kotabaru Yogyakarta. Sumber sejarah, menurut bahannya, dibagi menjadi dua, yaitu tertulis dan tidak tertulis atau dokumen atau *artifact* (artifak). Serta tidak melupakan tentang sumber lisan, ingatan-ingatan dari pelaku sejarah, sanak keluarga atau kerabat dekat dapat dijadikan sebagai sumber sekunder dan bahkan sumber primer.

²⁷ *Ibid.*

Sumber kuantitatif juga dapat dimanfaatkan, data-data yang berisikan angka-angka dapat menjadi pendukung penelitian sejarah.²⁸

Sumber yang digunakan dalam skripsi yang berjudul “Peran Pelabuhan Cilacap Terhadap Pemerintah Hindia Belanda 1830-1942” diperoleh melalui penelusuran pustaka. Sumber sejarah tersebut diperoleh dari perpustakaan antara lain yaitu Perpustakaan Pusat UNY, Laboratorium Sejarah, Perpustakaan Fakultas Ilmu Sosial, Perpustakan Pusat Sanata Dharma, Perpustakaan Fakultas Ilmu Budaya UGM, Perpustakaan Kota Yogyakarta, Perpustakaan *Library Center* Malioboro, Perpustakaan Ignatius. Sumber-sumber yang diperoleh kemudian dikategorikan sifatnya, sebagai berikut.

a. Sumber Primer

Menurut Louis Gottschalk sumber primer adalah kasaksian seseorang dengan mata kepalanya sendiri atau dengan alat mekanis yang selanjutnya disebut saksi pandangan mata.²⁹ Sedangkan menurut Nugroho Notosusanto, sumber primer merupakan sumber yang keterangannya diperoleh secara langsung dari orang yang menyaksikan peristiwa itu dengan mata kepala sendiri. Sebagai sumber sejarah, sumber primerlah yang harus dikejar karena sumber inilah yang paling valid dan reliable. Klasifikasi sumber primer adalah manuskrip, arsip, surat-surat, buku harian, dan lain sebagainya. Oleh

²⁸ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, op.cit., hlm. 94.

²⁹ Louis Gottschalk, *Understanding History: A Primer Of Historical Method*, a.b. Nugroho Notosusanto, *Mengerti Sejarah*, Jakarta: UI Press, 1986, hlm. 94.

karena itu dalam penulisan ini menggunakan sumber primer antara lain:

Laporan Kolonial 1896. ANRI.
 Lembaran Negara Hindia Belanda. ANRI.
 Laporan Residensi Banjoemas 1838. ANRI

b. Sumber Sekunder

Menurut Nugroho Notosusanto, sumber sekunder merupakan sumber yang diperoleh oleh pengarang dari orang lain atau sumber lain.³⁰ Adapun sumber sekunder yang digunakan dalam penulisan ini adalah:

Susanto Zuhdi, 2000, *Cilacap (1830-1942) Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*, Jakarta: KPG (Kepsutakaan Populer Gramedia)

Sriyadi Adisumarta, 2001, *Kabupaten Cilacap*, Cilacap: Harian Kompas edisi 2 Februari 2001

Sudarto, et.al, 1975, *Sejarah Cilacap*, Cilacap: Pemda Tk. II

3. Kritik Sumber

Setelah mengumpulkan sumber sejarah, selanjutnya diadakan kritik sumber (verifikasi). Seluruh sumber yang telah dikumpulkan harus terlebih dahulu diverifikasi sebelum digunakan. Ada terdapat dua aspek yang dikritik yaitu otesntisitas (keaslian sumber) dan kredibilitas (tingkat kebenaran informasi) sumber sejarah. Peneliti atau sejarahwan harus selektif dalam menggunakan sumber sejarah, karena harus mengutamakan kebenaran. Sehingga peneliti harus bisa membedakan mana yang benar

³⁰ Nugroho Notosusanto, *Norma-Norma Dasar Pemikiran dan Penelitian*, Jakarta: Dephan, 1971, hlm. 30.

dan mana yang palsu. Karena masih banyak sumber sejarah yang meragukan. Kritik sumber merupakan proses kerja ilmiah yang harus dipertanggungjawabkan agar terhindar dari fantasi, manipulasi atau fabrikasi. Selain itu kritik sumber sangat penting guna mendapatkan objektivitas suatu kejadian. Setelah sumber diverifikasi, maka dapat dikatakan sebagai fakta sejarah. Karena hanya data sejarah yang terpercaya sajalah yang dapat digunakan dalam penelitian sejarah sebagai bukti-bukti sejarah. Terdapat dua jenis kritik sumber, *eksternal* dan *internal*. Kritik *eksternal* dimaksud untuk menguji otentisitas (keaslian) suatu sumber. Kritik *internal* dimaksudkan untuk menguji kredibilitas dan reabilitas sumber.³¹

a. Kritik Eksternal

Kritik eksternal adalah usaha untuk mendapatkan otentisitas sumber melakukan penelitian fisik terhadap sumber. Kritik eksternal mengarah pada aspek luar dari sumber. Kritik eksternal juga merupakan uji otentisitas (keaslian) suatu sumber, agar diperoleh sumber yang sungguh-sungguh asli bukan tiruan atau palsu. Kritik ini dilakukan dengan cara meneliti jenis bahan, gaya bahasa, penulisan, ungkapan-ungkapan, identitas pengarang.

b. Kritik Internal

Kritik internal merupakan kritik yang mengacu pada kredibilitas sumber, artinya apakah isi dokumen ini terpercaya, tidak dimanipulasi,

³¹ Daliman, *op.cit.*, hlm. 66

mengandung bias, dikecohkan, dan lain sebagainya. Kritik internal ditujukan untuk memahami isi teks. Arti lain kritik internal ingin menguji lebih jauh lagi mengenai isi dokumen. Setelah selesai menguji otentisitas (keaslian) suatu sumber, selanjutnya peneliti atau sejarahwan berlanjut ke uji kredibilitas atau uji reabilitas. Artinya peneliti harus menentukan seberapa jauh dapat dipercaya kebenaran dan isi informasi yang disampaikan oleh suatu sumber atau dokumen sejarah.³² Kritik ini dilakukan dengan cara membandingkan berbagai sumber yang ada, sehingga diperoleh fakta yang merupakan unsur utama untuk memperoleh informasi. Kesamaan yang terdapat dalam beberapa sumber, menunjukkan bahwa sumber tersebut terpercaya.

4. Interpretasi

Interpretasi adalah upaya penafsiran atas fakta-fakta sejarah dalam kerangka rekonstruksi realitis masa lampau. Arti lain interpretasi merupakan suatu kesan, pendapat terhadap suatu pandangan sejarahwan. Perkembangan interpretasi pada abad 19 banyak dipengaruhi oleh aliran idealis. Sementara pada abad 20 interpretasi sejarah lebih merupakan hasil penilaian pribadi terhadap realitas sejarah, karenanya interpretasi lebih tentative. Proses kerja interpretasi yang melibatkan aktivitas mental seperti seleksi, analisis, konspirasi, serta kombinasi dan berujung pada sintesis.

Kegiatan interpretasi ini penulis berusaha menganalisis sumber-sumber yang ada. Kemudian menyusul sumber-sumber tersebut dalam

³² Daliman, *op.cit.*, hlm. 72.

bentuk penulisan skripsi. Sehingga di dalam interpretasi perlu diadakan analisis sumber untuk mengurangi unsur subyektivitas dalam suatu penulisan sejarah selalu ada yang dipengaruhi latar belakang, motivasi, pola pikir dan lain-lain. Subyektivitas adalah hak sejarahwan, tetapi bukan berarti sejarahwan dapat melakukan interpretasi sekehendaknya sendiri. Sejarahwan harus berada dibawah bimbingan metodologi sejarah sehingga subjektivitas dapat diminimalisir. Tahap interpretasi ini dibagi dalam dua langkah yaitu analisis dan sintesis. Analisis merupakan kegiatan untuk menguraikan sedangkan sintesis berarti mengumpulkan.

5. Historiografi

Menurut Kuntowijoyo, sejarah merupakan rekonstruksi masa lalu.³³ Historiografi merupakan proses akhir dalam metode penelitian sejarah, yang kemudian dituangkan menjadi sebuah kisah sejarah dalam bentuk tulisan. Aspek kronologis sangat penting dalam penulisan sejarah karena dapat mengetahui perubahan dan perkembangan yang terjadi dalam suatu peristiwa sejarah. Tahap ini diperlukan suatu imajinasi historis yang baik sehingga fakta-fakta sejarah menjadi kajian utuh, sistematis serta komunikatif.

H. Pendekatan Penelitian

Untuk mengungkapkan suatu peristiwa dalam penulisan sejarah, perlu diadakan beberapa pendekatan agar permasalahan yang diteliti dapat

³³ Kuntowijoyo, *op.cit.*, hlm. 18.

diungkapkan secara menyeluruh. Untuk lebih mempertajam dan memperjelas permasalahan yang terjadi maka pembahasan ini difokuskan pada pendekatan politik dan ekonomi.

1. Pendekatan Politik

Pendekatan politik menurut Sartono Kartodirdjo adalah pendekatan yang mengarah pada struktur kekuasaan, jenis kepemimpinan, hirarkhi sosial, pertentangan dan lain sebagainya.³⁴ Menurut Deliar Noer pendekatan politik merupakan suatu pendekatan yang digunakan untuk mengungkapkan segala sesuatu, tindakan atau kegiatan yang berhubungan dengan kekuasaan bertujuan mempengaruhi, mengubah atau mempertahankan suatu bentuk atau tatanan masyarakat, individu atau kelompok tertentu.³⁵ Dalam pendekatan politik ini digunakan untuk melihat situasi dan kondisi politik saat dibangunnya Pelabuhan Cilacap sampai situasi saat menjelang Perang Dunia.

2. Pendekatan Ekonomi

Pendekatan ekonomi menurut Arkersmit adalah pendekatan yang meneliti atau menyelidiki bagaimana manusia memuaskan kebutuhan akan keinginan materialnya sambil memperhatikan bahwa saran-saran yang dapat mereka pergunakan, memaksa mengadakan suatu penelitian.³⁶

³⁴ Sartono Kartodirdjo, *Pendekatan Ilmu Sosial dan Metodologi Sejarah*, Jakarta: Gramedia, 1992, hlm. 144.

³⁵ Deliar Noer, *Pengantar ke Pemikiran Politik*, Jakarta: Rajawali, 1995, hlm. 8.

³⁶ Ankersmit, *Refleksi Tentang Sejarah: Pendapat-Pendapat Tentang Filsafat Sejarah*, Jakarta: Gramedia, 1987, hlm. 281.

Dengan menggunakan pendekatan ekonomi, bisa dianalisis sebab dibangunnya Pelabuhan Cilacap, bagaimana Pelabuhan Cilacap bisa berkembang pesat, mengapa Pelabuhan Cilacap menjadi sebuah Pelabuhan yang unik di Pulau Jawa, mengapa Pemerintah Hindia Belanda berani membuat keputusan untuk membangun pelabuhan di daerah yang masih banyak rawanya dan menjadi sarang endemik penyakit malaria, maka bisa di jelaskan melalui pendekatan ekonomi.

I. Sistematika Pembahasan

Skripsi yang berjudul Peran Pelabuhan Cilacap Terhadap Pemerintah Hindia Belanda 1830-1942, akan disusun dalam enam bab, sebagai berikut.

Bab pertama dalam skripsi ini membahas mengenai latar belakang penelitian, rumusan masalah yang akan dikaji, tujuan dan manfaat penulisan, kajian pustaka, Historiografi yang relevan, metode yang digunakan dalam penelitian ini, sistematika pembahasan.

Pada bab kedua dijelaskan mengenai hal-hal yang membuat Pemerintah Hindia Belanda berniat untuk membangun Pelabuhan Cilacap, dan awal perkembangan Pelabuhan Cilacap.

Pada bab ketiga diuraikan tentang pengaruh perkembangan Pelabuhan Cilacap terhadap sektor perekonomian.

Pada bab keempat dijelaskan tentang hal-hal yang membuat Pemerintah Hindia Belanda membangun benteng pertahanan di Cilacap.

Pada bab kelima dijelaskan tentang kemunduran aktivitas Pelabuhan Cilacap saat terjadi resesi atau krisis ekonomi pada tahun 1928 dan menjelang perang dunia kedua wilayah Pasifik yang nantinya Pelabuhan Cilacap akan sangat berguna sebagai pintu gerbang terakhir pengungsian para pegawai Hindia Belanda yang ingin melarikan diri ke Australia saat Indonesia di serang Jepang pada tahun 1942.

Bab keenam merupakan bab terakhir. Bab ini akan penulis sampaikan kesimpulan dari bab-bab yang telah ditulis sebelumnya.

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, Palemang, 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 dibuatlah 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 terjalinnya 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 dieksport 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 dieksport 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, Mauritus, dan Yeluk Penyu*. 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, *Hoen* 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 di awali dari Selat Bali sampai Pulau Nusakambangan, lalu di lanjutkan 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 Nusakmabngan, 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 memutusukan mengirimkan ekspedisi eksplorasi 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 digunakan untuk berlabuh kapal. Informasi yang diperoleh tim ekspedisi menjadi awal pembuka daerah selatan Jawa yang belum dikenal sebelumnya. Wilayah Donan menjadi kekuasaan Pemerintah Hindia Belanda pada tahun 1830 setelah Pemerintah berhasil memadamkan perlawanan Pangeran Diponegoro dan meminta ganti rugi yaitu 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 dipisahkan 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 *qfeling* 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 dieksport ke pasar Eropa. Kopi merupakan jenis utama yang dieksport 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 setujui 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 dijadikan 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 Mangkuwinata, *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 khususkan 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 perdagangkan 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 diuraikan 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 Banjranegara ke Purbalingga. Jalan ini jarang digunakan 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 selatan 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 ke arah 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 menyususri 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 menyediakanya. 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. Sebagi 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.

BAB III

PENGARUH PERKEMBANGAN PELABUHAN CILACAP TERHADAP SEKTOR PEREKONOMIAN

A. Berawal Dari Tanam Paksa

Setelah perang Diponegoro selesai tahun 1830, bersamaan dengan berpisahnya Belgia dan Belanda, Raja Willem I menegaskan bahwa kas Belanda mengalami kekosongan dan harus di selamatkan dari kehancuran. Pada waktu itu tidak ada sumber lain yang dapat menyelamatkan kas Belanda kecuali tanah Jawa. Raja Belanda menginstruksikan suapaya Jawa bisa memberikan pemasukan kepada kas Belanda. Apalagi pada waktu itu perdagangan Belanda sedang mengalami kelesuan sebagai akibat dar persaingannya dengan Inggris dan sejak kehancuran VOC pada akhir abad 18.

Dalam tekanan kas negara yang sedang kritis inilah, Van Den Bosch yang baru di angkat sebagai gubernur jenderal di Jawa membuat gagasan yang cemerlang guna menyelamatkan kas negara. Tahun 1829 Johannes Van Den Bosch dikirim ke Hindia Belanda dan diangkat sebagai Gubernul Jenderal.¹ Tugas utama Van Den Bosch adalah guna meningkatkan produksi tanaman ekspor yang dihentikan selama sistem pajak tanah berlangsung. Tanggal 31 Agustus 1831, Van Den Bosch mengemukakan bahwa wilayah Banyumas merupakan satu kawasan yang sangat subur dan sangat cocok untuk budidaya tanaman indigo dan tebu.

¹ Daliman, *Sejarah Indonesia Abad XIX-Awal Abad XX*, (Yogyakarta: FISE UNY), hlm. 30.

Johanes Van Den Bosch memperoleh kekuasaan untuk membuat undang-undang sendiri, sehingga dapat melaksanakan sistem tanam paksa dengan sukses, kemudian mengeluarkan keputusan mengenai penanaman tebu, kopi, dan nila bagi seluruh karesidenan di Jawa, lalu melaksanakan sistem pembayaran pajak dalam bentuk hasil pertanian mereka.² Sistem tanam paksa pada era Hindia Belanda sering disebut dengan *Cultuurstelsel*.³ Hakikat dari *Cultuurstelsel* adalah bahwa penduduk harus menyediakan sejumlah hasil bumi yang nilainya sama dengan pajak tanah itu sebagai ganti membayar pajak tanah.⁴ Di bawah aturan Tanam Paksa para petani diwajibkan untuk menanam berbagai tanaman komersial seperti kopi, tebu, dan indigo. Pada waktu panen, mereka harus menyerahkannya kepada pemerintah di gudang-gudang yang telah dibangun oleh pemerintah. Sebagai gantinya para petani mendapatkan uang dari pemerintah sebagai uang tanam yang besarnya tidak ada hubungannya dengan nilai dan harga tanaman itu di pasaran internasional. Pemerintah menetapkan upah tanam sesuai dengan kehendak sendiri.

Agar mekanisme pelaksanaan Tanam Paksa sesuai dengan yang dikehendaki oleh pemerintah, maka pemerintah menempatkan para pegawai yang efisien dan efektif. Upaya untuk mendorong para pegawai mensukseskan

² *Ibid*, hlm. 32

³ *Cultuurstelsel* berarti pemulihan sistem eksploitasi berupa penyerahan-penyerahan wajib yang pernah di praktikan oleh VOC dahulu. Lihat Marwati Djoenoed dan Nugroho Notosusanto, *Sejarah Nasional Indonesia jilid IV*. (Jakarta: Balai Pustaka, 1993), hlm. 97.

⁴ Sartono Kartodirdjo, *Pengantar Sejarah Indonesia Baru: Sejarah Pergerakan Nasional*, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1993), hlm. 13.

perkebunan-perkebunan pemerintah dan merangsang mereka memperbesar jasa, Pemerintah Hindia Belanda memberikan *cultuurprocenten* atau hadiah tanah paksa, tujuannya agar pegawai Eropa dan Indonesia dapat bekerja dengan baik karena semakin hasil yang didapat maka semakin besar *cultuurprocenten* yang diterima pegawai. Pemberian *cultuurprocenten* terbukti efisien untuk mencapai tujuan yang di harapkan, akan tetapi hal tersebut bisa menjadi sumber korupsi dan penyelewengan.

Tanah yang digunakan untuk masing-masing jenis tanaman berbeda jenisnya. Tebu memerlukan tanah persawahan yang baik karena tebu membutuhkan irigasi yang lancar. Kopi memerlukan tanah yang sedikit tandus, yang tidak dapat digunakan untuk persawahan yaitu di daerah lereng gunung, misalnya di lereng gunung Slamet yang meliputi wilayah Banyumas, Pemalang, Purbalingga dan Tegal. Untuk indigo atau nila membutuhkan daerah yang padat penduduknya. Tahun 1833 nilai ekspor terbesar Pemerintah Hindia Belanda berasal dari ekspor gula. Hal tersebut dikarenakan kebutuhan gula di Eropa sangat besar. Pemerintah akhirnya memperluas lahan khusus untuk tanaman tebu yang mencapai 32.722 bahu.⁵ Di tahun selanjutnya tanaman yang menjadi komoditas terbesar adalah kopi. Penjualan kopi yang semakin laku di Pasar Eropa, menyebabkan penanaman kopi diperluas. Antara tahun 1834-1835 penanaman kopi di seluruh Jawa sebanyak 25.600.000 pohon kopi, antara tahun 1835-1836 sebanyak 29.200.000 pohon kopi. Pohon-

⁵ Bahu: ukuran luas tanah; 1 Bahu: 7096,5 m². Lihat Hoetomo, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*. (Surabaya: Mitra Pelajar, 2005), hlm. 76.

pohon tersebut ditanam dan dirawat oleh rakyat tanpa memperoleh bayaran atas pekerjaannya.

Kopi diusahakan mulai dari Banten hingga Karesidenan Besuki di Jawa Timur. Produk kopi terbesar berasal dari Karesidenan Priangan, Karesidenan Kedu, Karesidenan Banyumas, Karesidenan Pasuruhan dan Karesidenan Besuki. Kopi yang berasal dari Karesidenan Priangan sebagian diekspor melalui Pelabuhan Cilacap, sebagian diekspor melalui Pelabuhan Cirebon. Sedangkan produk kopi yang berasal dari Karesidenan Banyumas semuanya diekspor melalui Pelabuhan Cilacap. Untuk wilayah Jawa Tengah yang sebagian besar hasil kopi diekspor melalui Pelabuhan Cilacap meliputi Banyumas, Bagelen, dan Kedu. Priangan tidak disebutkan karena masih dalam wilayah Jawa Barat, namun wilayah Priangan Timur secara geografis lebih dekat dengan Cilacap dibandingkan dengan Cirebon, lebih memilih mengekspor kopi melalui Pelabuhan Cilacap demi efisiensi waktu dan biaya karena jarak Priangan timur lebih dekat ke Pelabuhan Cilacap dibandingkan dengan Pelabuhan Cirebon, sehingga jika jarak semakin dekat maka biaya transportasi ke pelabuhan menjadi semakin hemat.

Daerah penghasil kopi seperti Banyumas, Kedu, dan Priangan khususnya Priangan Timur, masuk kedalam jaringan Perdagangan darat menuju Pelabuhan Cilacap.⁶ Sistem tanam paksa yang diterapkan di Hindia Belanda khususnya di Jawa menghasilkan finansial yang memuaskan bagi

⁶ Susanto Zuhdi, *Cilacap (1830-1942) Bangkit dan Runtuohnya Suatu Pelabuhan di Jawa*, (Jakarta: KPG, 2002), hlm. 20.

Negeri Belanda. Pemerintah Belanda meraih keuntungan yang besar, dan sejak tahun 1831 anggaran belanja Kerajaan Belanda di Hindia Belanda sudah seimbang dan sesudah itu dapat melunasi hutang-hutang yang dulu di tinggalkan oleh VOC. Tujuan tanam paksa untuk mengisi kekosongan kas Negeri Belanda telah terpenuhi seutuhnya. Hingga tahun 1834 kekayaan yang dikirim ke Negeri Belanda rata-rata 3 juta rupiah, dan setelah itu 12 sampai 18 juta setahun.⁷ Dari tahun 1831 hingga 1860 dikirim ke Negeri Belanda jika di rata-ratakan hingga 672 juta, di dalamnya termasuk pembayaran hutang-hutang yang di pikul kepada Hindia Belanda.⁸ Kemudian antara tahun 1831 sampai 1877 Negeri Belanda menerima kekayaan dari daerah jajahan sebesar 823 juta gulden.⁹

Dengan dilaksanakannya sistem Tanam Paksa dan penekanan upah, Negeri Belanda berhasil mengambil untung bersih sebesar f 900 juta.¹⁰ Negeri Belanda menjadi pusat penjualan bahan mentah dan armada dagangnya menjadi nomor tiga di seluruh dunia, dikarenakan sistem tanam paksa yang mendorong dan memajukan perdagangan dan pelayaran Belanda. Pendapatan Pemerintah Hindia Belanda yang di peroleh dari sistem Tanam Paksa membuat perekonomian Belanda menjadi stabil. Hutang dapat di lunasi, pajak berhasil di turunkan, lalu di bangunnya kubu pertahanan, dibangunnya kanal-

⁷ Sanusi Pane, *Sedjarah Indonesia Djilid II*. (Jakarta: P.N. Balai Pustaka, 1965), hlm. 80.

⁸ *Ibid.*, hlm. 83.

⁹ Sartono Kartodirdjo, *op.cit.*, hlm. 15.

¹⁰ Daliman, *op.cit.*, hlm. 15.

kanal, dan jalan kereta api. Semua itu di dapat dari keuntungan yang diperoleh dari desa-desa di Hindia Belanda, khususnya di Jawa.

Sementara itu pengangkutan produk Tanam Paksa ke Belanda dilakukan dengan kapal-kapal yang disewa oleh NHM.¹¹ Perusahaan ini mendapatkan semacam hak monopoli untuk menangani semua produk Tanam Paksa, dan sebaliknya juga memperoleh hak yang luas untuk melakukan impor ke Hindia Belanda. Dengan mekanisme pengorganisasian yang efisien seperti ini, sistem Tanam Paksa telah menghasilkan pemasukan yang sangat besar terhadap Pemerintah Hindia Belanda secara langsung berasal dari Tanam Paksa ini.

B. Dari Dermaga Kecil Menjadi Pelabuhan Eksport

Masyarakat nelayan di perairan Cilacap dan penduduk di sekitar Pulau Nusakambangan sudah lama memanfaatkan perairan sebagai tempat mencari penghidupan. Sebagian besar penduduk yang tinggal di sepanjang pantai selatan Cilacap dan utara Pulau Nusakambangan hidup sebagai nelayan. Keadaan perairan yang tenang sering diganggu oleh perompak local, untuk melindungi tempat tinggalnya penduduk membuat pagar yang rapat dari tongkat tajam yang mengelilingi perkampungan.¹²

¹¹ NHM (Nederlandsche Handel-Maatschappij) merupakan perusahaan semi publik orang-orang Belanda yang didirikan tahun 1824. Lihat W.M.F. Mansvelt, *Geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschaappij 1824-1924*, (Amsterdam: Nederlandsche Handel-Maatschappij, 1960).

¹² Susanto Zuhdi, *op.cit.*, hlm. 12

Penduduk daerah sekitar Cilacap membuat garam, ikan asin, dan terasi dengan teknologi yang sederhana. Mereka mampu menghasilkan 200 pikul ikan asin dan 180 pikul terasi. Penduduk kemudian menjual komoditas tersebut ke beberapa daerah pedalaman tertentu. Penduduk dapat sampai ke daerah pedalaman dengan menyusuri Sungai Donan sepanjang 15 km. Pada tahun 1831 nelayan di perkampungan perairan Cilacap belum mengenal jala payung dan krakat, yang dapat menangkap ikan dalam jumlah besar. Mereka yang bekerja hanya tiga sampai empat bulan dalam setahunnya hanya mampu menghasilkan 200 pikul ikan asin dan 180 pikul terasi.¹³ Produk yang dijual itu tidak cukup untuk konsumsi daerah di sekitarnya, oleh karena itu mereka harus mengimpor sebagian ikan dari Indramayu.¹⁴

Setahun setelah mencaplok mancanegara kulon atau Banyumas yaitu pada tahun 1831, pemerintah segera melihat potensi Cilacap bagi kegiatan pelayaran. Pelabuhan Cilacap berperan sebagai tempat untuk menyalurkan hasil-hasil pertanian dari pedalaman yang diangkut melalui sungai-sungai dari pedalaman menuju Pelabuhan Cilacap juga berfungsi sebagai tempat pengiriman garam yang telah dimonopoli oleh pemerintah ke daerah-daerah di pedalaman Cilacap. Pelabuhan Cilacap yang awalnya dikenal dengan nama Pelabuhan Donan, mulai berkembang ketika pemerintah harus mengeksport hasil-hasil dari pedalaman sekitar Cilacap ke Eropa. Komoditas utama ekspor Pelabuhan Cilacap adalah Kopi

¹³ 1 pikul = 61, 79 kg, 1 koyang = 32 pikul = 1976, 36 kg

¹⁴ Susanto Zuhdi, *op.cit*, hlm 13

Seiring dengan meningkatnya hasil tanam paksa, pada tahun 1847, pemerintah membuka secara resmi Pelabuhan Cilacap untuk kegiatan perdagangan pantai. Kemudian pada tahun 1859 di tingkatkan lagi sebagai pusat kegiatan perdagangan besar. Perdagangan kopi yang sebelumnya di monopoli pemerintah mulai dibuka untuk pengusaha swasta.

Sejalan dengan perkembangan fungsi pelabuhan untuk mendukung aktivitas ekspor, dibutuhkan wilayah yang lebih luas lagi. Maka daripada itu melalui *Staatsblad* no. 27 tahun 1907 dan diperkuat dengan *Staatsblad* no. 678 tahun 1914, ditetapkan batas-batas pelabuhan secara lebih jelas. Adapun batas-batas pelabuhan sebagimana diatur dalam Staatblads diatas sebagai berikut:

1. Batas sebelah barat adalah Sungai Donan
2. Batas sebelah utara adalah jalan masuk ke dermaga milik perusahaan dagang dan angkutan sukапura
3. Batas sebelah timur adalah jalan besar
4. Batas sebelah selatan adalah dermaga tempat berlabuh kapal.

Dalam ketetapan tersebut dijelaskan bahwa wilayah pelabuhan merupakan daerah yang mempunyai ciri khusus. Misalnya, anggaran belanja tidak termasuk anggaran daerah Karesidenan Banyumas, akan tetapi masuk pada Bagian Urusan Pelabuhan dan Departemen Pekerjaan Umum.

Akhir abad ke 19 sistem transportasi yang bersifat masal dirasakan oleh pengusaha swasta sebagai sebuah kebutuhan yang sangat mendesak. Pengangkutan hasil perkebunan serta pengangkutan barang-barang impor dari

pelabuhan ke daerah pedalaman sudah tidak dapat lagi dilayani oleh transportasi tradisional baik lewat darat maupun sungai. Gagasan untuk mengangkut barang-barang dari Hindia Belanda dengan lebih cepat terutama untuk hasil-hasil perkebunan, tentunya bukan satu-satunya alasan untuk dimulainya pengoperasian kereta api. Ketika ide untuk mengoperasikan kereta api di Hindia Belanda mengemuka, muncul perdebatan yang sangat tajam antara pihak swasta dengan pemerintah.¹⁵ Para pejabat pemerintah pada awalnya banyak yang tidak setuju apabila jaringan kereta api dibangun di Hindia Belanda. Alasannya bermacam-macam, golongan reaksioner yang diwakili oleh Wigens, seorang anggota *Tweede Kamers* di Belanda menyatakan bahwa kereta api akan menggoyahkan sistem yang telah tertanam di Hindia Belanda. Suara lain mengatakan bahwa kereta api akan membuka Jawa dari pengusaha asing lain. Sementara itu seorang jurnalis H.J Lion dengan terang-terangan menganjurkan kepada pihak swasta untuk membangun jaringan kereta api di Jawa.¹⁶

C. Angkutan Kereta Api

Pelabuhan yang menghubungkan daerah pedalaman dan pasar menjadi cermin perkembangan ekonomi suatu daerah. Kegiatan pelabuhan tidak semata-mata ditentukan oleh pertumbuhan ekonomi, tapi dukungan infrastruktur dan kebijakan pemerintah serta permintaan pasar. Suatu

¹⁵ S.A Reitsma, *Korte Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoors-en Tramwegen*, (Weltevreden: G. Kolff & Co., 1928), Hlm 7.

¹⁶ M. Gani, *Kereta Api Indonesia*, (Jakarta: Deppen RI, 1978), hlm. 31.

kebijakan muncul berdasarkan berbagai pertimbangan, sedangkan penerapannya di ukur dari hubungan keinginan politik dan kegiatan yang mendukungnya. Kehadiran kereta api dan trem di Jawa dan Sumatera adalah sebagai upaya mengatasi masalah pengangkutan hasil ekspor dari daerah pedalaman. Ketika produk dari hasil tanam paksa milik pemerintah terutama kopi dan nila melimpah, sarana dan prasarana pengangkutan menjadi masalah pokok. Alat transportasi yang terbatas menyebabkan menurunnya efektifitas dan efisiensi waktu dan biaya.

Alat transportasi seperti cikar dan gerobak tidak banyak bermanfaat untuk pengangkutan kopi dalam jumlah yang banyak dan cepat, sedangkan biaya angkutan tradisional yang ditarik oleh hewan, satu pikul kopi dari Kedu ke Semarang pada tahun 1833 sekitar *f1,36* naik menjadi *f3,30* pada tahun 1840.¹⁷ Dari fakta tersebut diketahui bahwa pengenalan kereta api yang pertama di Jawa Tengah adalah pembuatan rel yang menghubungkan Semarang dengan daerah kerajaan di pedalaman, pada tahun 1867.¹⁸

Perkembangan cukup penting terjadi pada akhir abad ke 19, ketika Pelabuhan Cilacap secara maksimal berfungsi sebagai pelabuhan niaga. Dari laporan perjalanan M. Dames seorang pejabat dinas perdagangan N.H.M, pada pertengahan bulan Juni 1888 secara singkat dapat dilihat keadaan Kota Cilacap. M. Dames mengatakan bahwa untuk sementara kota Cilacap merupakan titik akhir jalur kereta api dari ujung timur. Ia akan

¹⁷ S.A Reitsma, *op. cit*, hlm. 5.

¹⁸ Djoko Suryo, *Sejarah Sosial Pedesaan Karesidenan Semarang 1830-1900*, (Yogyakarta: Penerbit Pusat Antar Universitas Gadjah Mada, 1989), hlm. 108.

menghubungkan antara timur dan barat setelah rel kereta api Cicalengka-Cilacap selesai. Cilacap sepertinya tak pernah berperan sebagai suatu tempat kehidupan yang besar. Sebelum Dames tiba di Cilacap jauh-jauh hari, pemerintah sudah membuka pangkalan besar guna keperluan gudang penyimpanan pelabuhan dan bangunan lainnya. Sementara itu rel kereta api dari Cilacap diperpanjang sampai ke pelataran pelabuhan, sehingga barang-barang yang akan dieksport lebih mudah untuk dibongkar, sehingga kondisi lalu lintas kota menjadi padat. Jalan utama di kota Cilacap saling bersimpangan sehingga membentuk segi empat. Fasilitas umum juga semakin berkembang, baik fasilitas pemerintahan, pendidikan dan perekonomian.

Sebagian wilayah Banyumas mulai menjadi bagian dari suatu sistem jaringan kereta api ketika jaringan kereta api Negara *Staatspoorwegen* atau yang sering disebut SS menghubungkan Yogyakarta dan Cilacap sudah mulai terpasang. Cilacap yang merupakan wilayah Banyumas masuk ke dalam jaringan kereta api negara karena keberadaan pelabuhan alamnya. Lintas kereta api Yogyakarta – Cilacap yang panjangnya 187,283 km mulai dibangun pada tahun 1879 dan selesai pada tahun 1887 dengan memakan biaya sebesar f 14.709.074, 75.¹⁹

Berkat adanya jalur kereta api tersebut, perkembangan Pelabuhan Cilacap mulai tampak pada akhir tahun 1888. Hasil kopra dari Karesidenan Bagelen Selatan dan Banyumas lebih banyak dikirim ke Cilacap untuk

¹⁹ *Verslag over de Staatspoorwegen in Nederlandsch-Indie over het Jaar*, (Batavia: Ogilvie, 1889), Bijlage C.

diekspor, yang sebelumnya dikirim ke Semarang. Alasan lain pemerintah membuka jaringan kereta api Yogyakarta-Cilacap adalah untuk memudahkan pengiriman gula dari pabrik-pabrik yang ada di *Voerstenlanden*²⁰ Yogyakarta. Gula merupakan komoditas ekspor utama dari wilayah Yogyakarta, lebih banyak jika dibandingkan dengan Karesidenan Banyumas, yang waktu itu hanya dihasilkan oleh Pabrik Gula Kalibagor. Walaupun demikian pada tahun-tahun pertama pembukaan kereta api, gula yang dihasilkan dari pabrik di bagian barat Yogyakarta seperti Rewulu, Klaci, Sedayu, dan Sewugalur masih tetap mengirim ke Pelabuhan Semarang. Dampaknya, keuntungan yang diperoleh pabrik gula lebih kecil bila dibandingkan dengan dikirim melalui Cilacap. Sebagai contoh pabrik gula Sewugalur dengan kapasitas produksi rata-rata 60.000 pikul setiap musim giling, bila dikirimkan ke Pelabuhan Semarang dan Pelabuhan Cilacap maka biaya pengangkutannya selisih *f* 17.100 lebih murah jika dikirimkan melalui Pelabuhan Cilacap.

Dengan biaya transprtasi yang murah tersebut, seharusnya para pengusaha pabrik yang ada di wilayah Yogyakarta mengirim hasil produksi mereka ke Pelabuhan Cilacap tetapi tidak mereka lakukan, dan ternyata pihak pengusaha pabrik yang ada di wilayah Yogyakarta telah terlanjur mengikat kontrak dengan *Voerstenlanden-Landbouw Maatschappij*²¹ yang berpusat di

²⁰ Daerah Vorstenlanden secara harafiah berarti daerah kekuasaan raja yang diberi kekuasaan untuk menjalankan pemerintahannya sendiri. Lihat Suhardo, *Tinjauan Sosiolinguistik Arsip Korespondensi di Vorstenlanden Pada Masa Pemerintah Hindia Belanda*, (Yogyakarta: Kantor Arsip Daerah Propinsi DIY, 2008), hlm. 3.

²¹ *Vorstenlanden - Landbouw Maastappij* merupakan sebuah Maskapai Perkebunan yang dulunya bernama *Dorrelpaalsche Bank* yang berpusat di Semarang. Lihat Susanto Zuhdi, *op. cit.*, hlm. 44.

Semarang, sehingga mau tidak mau mereka wajib mengirimkan ke Semarang. Sejak jalur kereta api dibuka, kendala mulai muncul ketika pemerintah menghapus subsidi bulanan pelayaran antara Batavia dan Cilacap. Keputusan ini tentu saja sangat merugikan kegiatan perdagangan di Cilacap, karena menghambat perkembangan pengiriman ekspor dari Residensi Bagelen dan Banyumas ke Batavia.²² Tahun 1889 pabrik gula di Residensi Banyumas bertambah satu yang terletak di Klampok. Setahun kemudian untuk pertama kalinya Klampok mengirimkan hasil produksinya menuju Pelabuhan Cilacap.²³ Seperti halnya gula dari Kalibago, produk dari Klampok pun dikirim melalui Sungai Serayu sampai di Stasiun Maos lalu dilanjutkan dengan kereta api. Harapan terus muncul sambil menunggu penyelesaian pembangunan dua pabrik gula di Residensi Bagelen, yaitu Prembun dan Kebumen.²⁴

Ketika terjadi perubahan jalur pada tahun 1891 pada saat pabrik-pabrik gula di bagian barat Yogyakarta mulai mengirimkan hasil produksinya ke Cilacap, pendapatan di Stasiun Wates, Prembun, dan Kebumen mulai meningkat. Sementara itu kondisi keuangan di Residensi Banyumas juga mengalami peningkatan, hal ini terlihat dari kenaikan pendapatan di Stasiun Maos.²⁵ Kenaikan penapatan juga dialami oleh kereta api yang dikelola

²² *Verslag over de Staatsspoorwegen 1888*, hlm. 71. ANRI.

²³ *Verslag over de Staatspoorwegen in de Nederlandsch Indie 1890*, (s'Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1891), hlm. 81.

²⁴ *Ibid.*

²⁵ *Verslag over de Staatsspoorwegen 1889*, hlm. 83. ANRI

pemerintah atau SS. Walaupun rugi pada awal tahun pembukaannya, akan tetapi pada tahun-tahun berikutnya mendapatkan keuntungan. Berikut keuntungan yang didapatkan oleh SS dari tahun 1887 sampai 1894:

Tabel 1. Keuntungan Kereta Api Pemerintah Hindia-Belanda Yogyakarta-Cilacap

Tahun	Kerugian	Keuntungan
1887	f 13.060	
1888		f 35.185
1889		f 26.935
1890		f 156.762
1891		f 215.217
1892		f 152.320
1893		f 284.876
1894		f 243.095
Jumlah		f 1.123.412

Sumber: Laporan Kolonial Kereta Api Pemerintah Hindia Belanda Tahun 1897 ANRI.

Perkembangan yang signifikan setelah lima tahun pembukaan rel Yogyakarta-Cilacap ternyata tidak didukung oleh fasilitas infrastruktur pelabuhan yang memadai. Pemerintah pusat tidak memperlihatkan usaha yang sungguh-sungguh untuk menjadikan Pelabuhan Cilacap menjadi pelabuhan yang siap untuk melayani kegiatan ekspor-impor yang lebih besar. Pada bulan Maret 1895, Direktur Pekerjaan Umum mengusulkan agar fasilitas dermaga segera diperbaiki supaya dapat mengantisipasi kedatangan kapal. Masa depan Pelabuhan Cilacap sepertinya masih harus ditentukan sendiri dari perkembangan daerah belakang seperti Priangan Timur dan Banyumas. Penyambungan kereta api dari Cicalengka ke Cilacap dan Trem Lembah Serayu dari Banjarnegara ke Maos, diharapkan bisa menunjang aktivitas di Pelabuhan Cilacap Penasehat Umum Urusan Pelabuhan di Hindia Belanda

mengusulkan agar pemerintah menurunkan tarif pajak untuk menunjukkan bahwa Pelabuhan Cilacap terbuka bagi umum. Menurut maskapai perusahaan pelayaran, tarif pajak di Pelabuhan Cilacap lebih tinggi dari pelabuhan-pelabuhan yang ada di utara Jawa. Jika tarif diturunkan maka kemungkinan besar barang-barang masuk pelabuhan akan lebih banyak. Tentu saja hal ini mendongkrak pendapatan pelabuhan dan secara tidak langsung kereta api pun akan diuntungkan pula, karena sebagian besar barang yang ada di Cilacap harus diteruskan ke daerah pedalaman, dan sebaliknya barang yang datang dari pedalaman harus dieksport melalui Pelabuhan Cilacap.²⁶

Walaupun demikian, setelah fasilitas sarana dan prasarana kereta api tersedia, namun tak menjadi masalah angkutan. Biaya angkutan merupakan suatu hal penting. Keluhan dari para pemakai jasa angkutan terhadap tingginya biaya angkutan selain akan mempengaruhi pemasukan kereta api yang akan menurun, juga merugikan pengusaha dan pada akhirnya mengurangi kegiatan pelabuhan. Beberapa contoh kasus dari akibat tarif biaya angkutan

D. Persaingan dengan Pelabuhan Utara Jawa

Penghasilan suatu pelabuhan bergantung pada keberhasilannya menarik daerah pedalaman untuk merebut produk ekspor maupun sebagai tempat pemasaran barang impor. Untuk itu setiap pelabuhan saling bersaing satu sama lain. Sejak pertengahan abad ke 19, posisi Pelabuhan Semarang tidak

²⁶ *Missive de Algemeen Adviseur Het Havenwezen In Nederlandsch Indie, Departement van B.O.W. dalam Besluit 14 Agustus 1915 no. 52. ANRI. Dalam Susanto Zuhdi, op.cit., hlm. 85.*

pelak lagi merupakan pusat ekspor bagi produk pertanian dari pedalaman Jawa Tengah dan sebaliknya pemasok barang impor dari luar daerah. Pelabuhan ini memang potensial dan strategis bagi pelabuhan ekspor impor untuk wilayah Jawa Tengah. Oleh karena itu pemerintah memberikan perhatian yang lebih besar kepada Semarang.

Berkembangnya Pelabuhan Semarang sebagai pelabuhan utama Jawa Tengah telah menimbulkan persaingan yang tidak seimbang dengan pelabuhan-pelabuhan di pantai utara maupun selatan. Suatu daerah dengan potensi yang menguntungkan cenderung semakin maju secara ekonomi, sebaliknya bagi daerah-daerah yang tidak mempunyai sumber ekonomi atau tidak strategis biasanya akan merosot. Keadaan akan seimbang apabila pemerintah turun tangan untuk mengatasinya. Letak Semarang yang strategis, sebenarnya tidak di dukung oleh kondisi fisik pelabuhan yang memadai. Awal perkembangan Pelabuhan Semarang dapat dilihat dari peran Kali Ngarang yang mengalir ke Laut Jawa membelah Semarang, dengan endapan lumpur yang banyak, sehingga menyulitkan perahu-perahu untuk merapat ke pantai.²⁷ Ditinjau dari segi fisik, sebenarnya sulit bagi Pelabuhan Semarang untuk berkembang, kecuali dengan biaya yang besar. Keuntungan pelabuhan ini berada dalam pelayaran internasional. Oleh karena itu, Pemerintah Hindia Belanda mengeluarkan modal yang besar untuk pembagunan Pelabuhan Semarang karena letak geografisnya yang berada dalam jalur pelayaran Internasional. Dibandingkan dengan Pelabuhan Cilacap, Ciebon, dan Tegal,

²⁷ Susanto Zuhdi, *op.cit.*, hlm. 60

Pelabuhan Semarang mendapatkan modal yang sangat besar karena membutuhkan biaya yang besar guna mengeruk lumpur, membendung, dan membuat daratan baru.

Rencana dan pelaksanaan perbaikan Pelabuhan Semarang dengan demikian dianggap akan mempunyai dampak terhadap kepentingan pelabuhan lainnya, terutama sejak 1925. Meijers, merupakan Kepala Bagian Urusan Pelabuhan Hindia-Belanda, bahkan membuat ulasan terhadap kemungkinan pengaruh perbaikan Pelabuhan Semarang terhadap pelabuhan-pelabuhan lain.²⁸ Di sebelah barat Semarang ada 2 pelabuhan yang komoditas ekspor utamanya gula dan air tebu karena sesuai dengan tujuan pendiriannya yaitu melayani pengangkutan gula dari daerah sekitarnya sehingga sering disebut sebagai Pelabuhan Gula, yaitu Pelabuhan Tegal dan Pekalongan.

Bila perbaikan Pelabuhan Semarang Selesai, barang ekspor dari kedua daerah pedalaman Pelabuhan Tegal dan Pekalongan akan ditarik ke Semarang. Bagi Pemerintah hal itu lebih menguntungkan dan aman daripada mengeluarkan biaya untuk pengeringan lumpur di kedua pelabuhan tersebut.. Pertimbangan lain nilai modal yang di sediakan pemerintah untuk pelabuhan-pelabuhan itu tidak besar, terutama Pekalongan. Keputusan pemerintah tersebut mudah dilaksanakan karena administrasi pelabuhan baik Tegal

²⁸ Suatu tinjauan tentang persoalan yang timbul dari perbaikan Pelabuhan Semarang, yang dapat merugikan kepentingan negara di pelabuhan-pelabuhan lainnya. Lihat *Notulen 43ste vergadering van de Commisie van Bijstand van Tjilatjap*, 22 Januari 1925, Koleksi no. B 1068, Perpustakaan Nasional, Jakarta. hlm. 696.

maupun Pekalongan ada di bawah pengawasan direktur Pelabuhan Semarang.²⁹

1. Persaingan Pelabuhan Cilacap Dengan Pelabuhan Cirebon

Persaingan antara Cilacap dan Cirebon bukan disebabkan oleh Pelabuhan Semarang, melainkan karena kedua pelabuhan tersebut mempunyai daerah belakang yang berbatasan. Berdasarkan karakteristik, Pelabuhan Cirebon mempunyai Komisi Bantuan Pelabuhan pada tahun 1924, sedangkan Cilacap sudah sejak sepuluh tahun sebelumnya, 1914. Seperti yang telah disebutkan, hal itu merupakan salah satu indicator suatu pelabuhan berpotensi maju. Akan tetapi dalam hal impor, Cilacap tidak dapat mengimbangi Cirebon. Persaingan impor kedua pelabuhan tersebut dapat dilihat terutama untuk jenis barang beras dan kedelai. Untuk beras, dibandingkan melalui Cirebon, melalui Cilacap lebih murah meskipun dianggap tidak meguntungkan.

Semula ada anggapan bahwa kedelai merupakan jenis barang mewah bagi kebutuhan penduduk. Namun jika dilihat dari angka impornya ke Cilacap dalam tahun-tahun 1912 sampai dengan 1916 sebanyak kira-kira 4000 ton. Angka itu terus bertambah sebanyak 6000 ton pada tahun-tahun 1921, 1922, dan 1923.³⁰ Hal ini membuktikan bahwa kedelai bukanlah jenis barang yang mewah, namun sebaliknya merupakan kebutuhan utama penduduk. Bahkan pada tahun 1924 merupakan tahun yang tidak

²⁹ Susanto Zuhdi, *op.cit.*, hlm. 63.

³⁰ Surat Administrator SDS di Purwokerto kepada Penanggungjawab Pusat SDS di Semarang, 6 Desember 1924. Arsip SDS 1924. ANRI.

menguntungkan bagi penduduk karena panen kurang berhasil., sampai dengan bulan oktober telah diangkut kedelai sebanyak 4957 ton oleh SDS dari Pelabuhan yang diangkut melalui Stasiun Maos atau hanya selisih 164 ton dari tahun 1923. Pada tahun yang sama, beras juga di impor sebanyak 6093 ton atau hanya selisih 668 lebih sedikit dari tahun 1923. Dengan demikian bias dikatakan kedelai bagi penduduk sama pentingnya dengan beras.³¹

2. Cilacap Menyaangi Semarang

Pelabuhan Cilacap merupakan saingan lama Pelabuhan Semarang dari bagian Selatan Jawa Tengah. Ciri ekonomi Cilacap sangat mirip dengan Cirebon. Kegiatan perdagang diperkirakan mencapai 250.000 ton per tahun dengan gula sebagai komoditas utama ekspor. Persaingan antara Cilacap dengan Semarang terbentuk oleh persaingan antara kereta api yang dikelola oleh pemerintah dengan milik swasta. Menurut Meijers jangan mengaitkan kepentingan pemerintah dengan problematika, karena pemerintah berhak membuat rencana sendiri untuk perbaikan Pelabuhan Semarang demi menghasilkan uang.³² Analisa yang dapat dilakukan disini adalah bahwa tampaknya ada konflik dalam tubuh pemerintah sendiri atau setidaknya suatu kebijakan pemerintah dalam prakteknya dapat menekan kebijakan departemen lainnya. Konflik dalam kasus ini tampak antara rencana perbaikan Pelabuhan Semarang dan pembukaan kereta api untuk

³¹ *Ibid.*

³² Susanto Zuhdi, *op.cit.*, hlm. 59.

mendukung kelengkapan fasilitas penunjang Pelabuhan Cilacap. Menurut pengamatan Meijers, keliru jika ada anggapan bahwa perbaikan Pelabuhan Semarang akan mampu memberikan akomodasi yang layak jika lalu lintas barang berpindah dari Pelabuhan Cilacap ke Semarang. Pelabuhan Semarang berpeluang menarik komoditas gula dari daerah pedalaman Pelabuhan Cilacap, jika pemerintah serius memperbaiki Pelabuhan Semarang dan pihak kereta api yang di kelola oleh swasta serius berusaha membuka kembali hubungan dengan pabrik gula di Yogyakarta.³³

Salah satu kelemahan fasilitas Pelabuhan Semarang adalah buruknya kondisi jalan masuk ke dermaga, selain itu masih diperlukan perahu-perahu kecil untuk mengangkut barang-barang dari kapal besar ke dermaga. Sementara itu Pelabuhan Cilacap merupakan pelabuhan alam yang memungkinkan kapal merapat ke dermaga. Meski dikenal sebagai pelabuhan alam, tetapi bukan berarti Cilacap tidak memerlukan perbaikan dan perluasan. Meijers menambahkan, Pelabuhan Cilacap akan dapat memenuhi semua tuntutan pengguna jasa pelabuhan jika diperbaiki dengan modal sedikitnya satu setengah juta gulden. Perbaikan dan perluasan terutama untuk memperbaiki dermaga tua dan penyediaan batubara, yang tidak pernah masuk dalam rencana perbaikan Pelabuhan Semarang. Meskipun Meijers mengatakan bahwa Semarang akan lebih berhasil menarik produk dari daerah pedalaman namun ia tetap yakin pemerintah tidak akan mengalami kerugian di Cilacap.

³³ M. Gani, *op., cit.*, hlm. 47.

Tinjauan Meijers tersebut kemudian dijadikan bahan rapat agenda pertama dalam Komisi Bantuan Pelabuhan Cilacap ke 43, pada 22 Januari 1925. Ketua rapat, J.J Van Klaveren, selaku Kepala Pelabuhan atau *havenmeester* mengulangi penjelasan Meijers bahwa perbaikan Pelabuhan Semarang tidak akan merugikan Cilacap. Menjawab pertanyaan Asisten Residensi Cilacap, F.G Putman Cramer, selaku anggota komisi, Ketua menjelaskan bahwa di dalam rencana perbaikan Pelabuhan Semarang tidak dicantumkan pembangunan dermaga tempat kapal dapat merapat. Yang ada hanya satu tempat khusus dengan tonggak-tonggak pelampung tempat kapal dapat menambatkan sauhnya.

Pendapat ketua rapat tersebut disanggah oleh anggota komisi lain yaitu W.J. Van Amstel, Pimpinan Firma Rouwenhorst Mulder, yang mengatakan bahwa hal itu akan merugikan Cilacap. Menurut Amstel, perusahaan kereta api milik negara *Staatspoorwegen* atau yang sering disingkat SS dan perusahaan kereta api milik swasta atau NISM bersikap netral dalam persaingan antara Pelabuhan Cilacap dan Semarang. Ketika kepentingan SS di Cilacap di pegang oleh Kimball persaingan nampaknya dapat di hindari.³⁴

Kelebihan NISM dalam persaingan ini adalah dengan memberikan bonus yang lebih baik kepada para pengguna jasa. Meskipun akomodasi Pelabuhan Cilacap merupakan salah satu yang terbaik di Hindia-Belanda dan biaya pengapalan lebih murah bila dibandingkan dengan Semarang,

³⁴ *Ibid.*

namun banyak barang seperti gula, beras, tembakau, dan semen yang dikirim dari dan ke Yogyakarta masih dilakukan lewat Semarang.³⁵ G. Van Reede selaku Inspektur SS membantah masalah tersebut. Menurut dia ada yang lepas dari pengamatan Van Amstel yakni telah ada persetujuan antara SS dan NISM tentang pengangkutan gula yang menyatakan bahwa pengangkutan gula dari tujuh pabrik di Residensi Banyumas tetap berlangsung ke Cilacap. Akhirnya rapat menyimpulkan bahwa rencana pemerintah memperbaiki Pelabuhan Semarang adalah untuk memastikan daya tampung barang yang lebih besar. NISM akhirnya mendapatkan bagian pengangkutan dari daerah pedalaman Semarang yang bukan termasuk dalam jaringan impor ekspor ke Cilacap. Dengan demikian kerugian yang akan dialami SS juga termasuk kerugian Negara.

Angkutan SS hanya dapat bersaing jika menurunkan tarifnya, jadi kerugian pemerintah bukan saja akan terjadi pada pemasukan dari SS melainkan juga dari ekspor impor melalui Cilacap. Pada akhirnya diketahui apa yang menyebabkan mengapa NISM lebih memilih jalur ke Semarang, karena kapal-kapal yang datang ke Semarang lebih banyak daripada ke Cilacap.³⁶ Berkaitan dengan masalah itu, sebuah surat kabar *De Locomotief* menulis tentang kemungkinan tentang akan terjadinya persaingan Semarang dengan Cilacap.³⁷ Manakah yang lebih

³⁵ Notulen der 43 ste van de Commisie, lihat Susanto Zuhdi, *op.cit*, hlm. 115

³⁶ *Ibid*, hlm. 729.

³⁷ *Verkeer en Haven Semarang versus Tjilatjap, De Locomotief*, 19 Mei 1924. ANRI.

menguntungkan bagi pabrik-pabrik gula di wilayah Yogyakarta antara mengirim ke Semarang atau ke Cilacap, untuk bagian Jawa Tengah Sebelah barat angkutan ke Cilacap lebih murah daripada di kirim ke Semarang. Surat kabar tersebut mengungkapkan pilihan yang bertentangan antara kecepatan lalu lintas dengan politik angkutan yang dianggapnya tidak realistik.

Pantai selatan sebenarnya memiliki potensi yang dapat dikembangkan pada masa mendatang. Akan tetapi memerlukan dana yang besar untuk membangun berbagai jalur penghubung, seperti dengan membuka jalur lalu lintas Pameungpeuk dari Parigi di Jawa Barat bagian selatan. Oleh karena itu surat kabar yang terbit di Semarang dan dianggap bersuara liberal itu menilai rancangan pengembangan pantai selatan tersebut dianggap tergesa-gesa dan masih perlu dipelajari.³⁸ Penilaian *De Locomotief* sepertinya diwarnai oleh kepentingan daerah. Karena seperti telah dijelaskan sebelumnya, Pelabuhan Cilacap merupakan pesaing utama Pelabuhan Semarang untuk wilayah Selatan Jawa Tengah.

Untuk mengetahui seberapa besar daya tarik Pelabuhan Cilacap bagi pengusaha ekspor dan impor di antara ketiga pelabuhan pantai utara, termasuk Semarang, peran transportasi tidak dapat dilepaskan. Masalah tariff menjadi penting dalam persaingan. Bagi Pelabuhan Cilacap, kereta api yang menghubungkan Yogyakarta-Cilacap dan Trem Lembah Serayu yang menghubungkan Wonosobo dengan menelusuri lereng pegunungan

³⁸ *Ibid.*

di bagian Jawa Tengah sampai ke Maos, merupakan alat transportasi pendukung. Salah satu daya tarik suatu pelabuhan adalah ongkos seluruh jasa pelabuhan yang lebih rendah dibandingkan dengan pelabuhan lainnya. Biaya keseluruhan itu antara lain untuk pajak barang ekspor-impor, sewa gudang, ongkos pengapalan, angkutan dari daerah pedalaman sampai ke pelabuhan. Di Cilacap masih ada jenis angkutan lori yang menghubungkan stasiun kereta api dengan dermaga. Meskipun demikian yang utama dari semua itu adalah faktor kecepatan pelayanan. Faktor kecepatan nampaknya menempatkan posisi Pelabuhan Cilacap berada di bawah Semarang, namun tidak demikian dalam hal biaya angkutan. Untuk pertimbangan ekonomis setiap pedagang akan memilih angkutan yang termurah.

E. Persaingan Dengan Pelabuhan Singapura

Keberhasilan Singapura sebagai pelabuhan bebas telah menempatkan Belanda dalam posisi yang serba sulit. Belanda selalu memandang curiga terhadap Singapura.³⁹ Jika keberhasilan Singapura dihadapi dengan monopoli yang semakin keras, maka para pedagang akan pindah ke Singapura sebagaimana para pedagang Cina. Sebaliknya, Belanda juga takut menghadapi perkembangan Singapura dengan cara membuka pelabuhan-pelabuhan bebas, karena hal itu akan membuka jalur ekspansi armada dagang Inggris ke

³⁹ C.M. Turnbull, *A History of Singapore 1819-1975*, (Oxford: Oxford University Press, 1977). hlm. 29.

perairan Hindia Belanda yang tidak akan dapat dihadapi oleh Belanda yang belum memiliki armada niaga sekuat Inggris. Namun demikian, rupanya Belanda menempuh cara kedua, meskipun dengan lamban.

Persoalannya adalah pelabuhan mana saja yang akan dibuka untuk kapal-kapal asing. Pada tahun 1818, Pemerintah Hindia Belanda mengeluarkan peraturan yang menegaskan bahwa Pelabuhan Batavia telah dibuka untuk semua kapal asing; Semarang dan Surabaya dibuka dengan pembatasan tertentu. Sementara itu Pelabuhan Padang, Kupang, Riau, dan, Palembang dibuka untuk perdagangan internasional tahun 1819. Peraturan Pemerintah Hindia Belanda tahun 1825 kembali menegaskan bahwa pelabuhan yang dibuka untuk perdagangan internasional adalah Batavia, Semarang, Surabaya, Riau, Muntok, Palembang, Bengkulu, Padang, Tapanuli, Banjarmasin, Pontianak, Sambas, Makassar, dan Kupang.⁴⁰ Namun demikian, secara tegas dinyatakan bahwa ekspor barang dapat dilakukan dari semua jenis pelabuhan tetapi harus diangkut dulu ke pelabuhan yang dibuka untuk perdagangan internasional. Hal ini dimaksudkan untuk melindungi armada kapal yang ada di Hindia Belanda.

Jadi dengan keluarnya peraturan tahun 1850 tentang *kustvaart*, semua kapal bisa masuk ke pelabuhan yang tidak dibuka untuk perdagangan internasional asal mendapatkan izin khusus dari pemerintah. Kapal-kapal Eropa yang menggunakan dokumen sebagai kapal Belanda diperbolehkan

⁴⁰ J.A Kok, *De Scheepvaartbescherming in Nedelandsch-Indie*, (Leiden: NV. Leidsche Uitgeversmaatschappij, 1931), hlm. 62

masuk hanya khusus untuk memuat dan membongkar barang dagangan yang akan dikirim ke atau datang dari pelabuhan yang tidak dibuka untuk perdagangan internasional, yakni untuk membongkar barang dagangan dari luar negeri dan memuat dagangan yang akan diangkut ke luar negeri.

Jadi, di samping ada pelabuhan yang dibuka untuk perdagangan internasional atau perdagangan ekspor-impor dan boleh dikunjungi oleh semua jenis kapal, ada juga pelabuhan yang hanya boleh dibuka untuk perdagangan domestik dan hanya boleh dikunjungi oleh kapal dalam kerangka pelayaran domestik. Selain itu masih ada pelabuhan yang hanya boleh dikunjungi kapal yang berasal dari daerah itu sendiri.

Jumlah pelabuhan kecil yang dibuka untuk perdagangan internasional semakin banyak. Tahun 1839 Pelabuhan Air Bangis dibuka untuk perdagangan internasional. Selanjutnya Pelabuhan Singkel dan Barus dibuka untuk perdagangan internasional, namun semua pelabuhan antara Singke dan Tapanuli hanya boleh dikunjungi oleh pelayaran pribumi dari daerah disekelilingnya.⁴¹ Sementara itu Pelabuhan Muara Kumpeh di Jambi baru dibuka untuk semua kapal pada tahun 1847.⁴² Pada tahun 1847 Pelabuhan Cilacap baru dibuka untuk pelayaran pantai pada tahun 1847.⁴³

Namun peraturan pemerintah tentang *kustvaart* tahun 1850 menyebabkan kerugian waktu dan biaya, karena kapal yang datang di

⁴¹ *Indisch Staatsblad* 1841, no. 40, ANRI.

⁴² *Indisch Staatsblad* 1847 no. 19, ANRI.

⁴³ Susanto Zuhdi, *op.cit.*, hlm. 18.

pelabuhan yang tidak dibuka untuk perdagangan internasional harus singgah dulu di pelabuhan yang dibuka untuk perdagangan internasional hanya untuk menyelesaikan masalah administrasi. Hal itu banyak dikeluhkan oleh kapal yang datang, sehingga akhirnya pada tahun 1858 diputuskan untuk membuka lagi 19 pelabuhan kecil, yaitu 16 di Jawa dan 3 di luar Jawa untuk perdagangan internasional.⁴⁴

Pada tahun 1847 Gubernur Jendral J.J Rochusen dalam kunjungannya ke Bagelen, menyempatkan diri berkunjung ke Cilacap. Ia menilai Pelabuhan Cilacap sangat berpotensi sebagai tempat untuk produk pertanian dan industri dari daerah pedalaman di bagian Selatan Jawa Tengah. Untuk itu pemerintah berusaha sekuat tenaga memajukannya.⁴⁵ Wujud nyata perhatian itu terlihat dengan dikeluarkannya keputusan pemerintah pada tahun 1847, yaitu dengan membuka secara resmi Pelabuhan Cilacap bagi kegiatan perdagangan pantai.⁴⁶ Meskipun masih dalam skala kecil, Pelabuhan Cilacap menjadi jalan untuk pengiriman beras dan produk utama pertanian lainnya ke daerah pantai utara Jawa.

Kebijakan Rochussen pada waktu itu mendapat tentangan dari berbagai pihak, khususnya dalam sidang parlemen Belanda. Tidak mudah bagi Rochussen, dalam jabatannya yang baru yaitu sebagai Menteri Urusan Jajahan untuk meyakinkan pemerintah di Den Haag untuk membuka Sembilan belas

⁴⁴ *Indisch Staatsblad* 1858, No. 65, ANRI.

⁴⁵ *Javasche Courant*, 18 Agustus 1847. ANRI.

⁴⁶ *Besluit* 29 November 1847, No. 1, ANRI.

pelabuhan di Hindia Belanda. Pembicaraan dalam sidang-sidang *afdeling* ketiga di Eerste Kamer, tentang laporan komisi anggaran Negara 1859 yang ditandatangni pada 21 Desember 1858, menyatakan keberatan terhadap peraturan Hindia Belanda yang membuka pelabuhan-pelabuhua kecil di Jawa maupun di luar Jawa. Sebagian peserta sidang sangsi bahwa pembukaan itu bukan untuk kepentingan Negeri Belanda.

Pada umumnya mereka mewakili perusahaan dagang Belanda, seperti Kamar Dagang Amsterdam, Kamar Dagang Rotterdam, dan NHM mempertanyakan apakah pembukaan pelabuhan kecil benar-benar dapat digunakan untuk kepentingan dan keuntungan Belanda. Jadi, rupanya banyak pengusaha Belanda yang bersikap konservatif dan menginginkan proteksi dari pemerintah. Kemungkinan besar mereka khawatir bahwa adanya banyak pelabuhan kecil yang dibuka untuk perdagangan internasional akan memberi kesempatan kepada kapal asing terutama Inggris dan Cina untuk mendominasi perdagangan di pelabuhan itu.

Gubernur Jenderal J.J Rochussen menjelaskan bahwa alasan membuka Pelabuhan Cilacap yang di jadikan contoh paling baik untuk dasar argumentasi, akan meningkatkan hasil pertanian dan kemakmuran daerah setempat serta mendorong perdagangan seperti beras dan produk lainnya ke daerah utara. Bagi penduduk sendiri, hal itu akan mendorong kegiatan pembukaan areal tanah subur yang belum digarap.⁴⁷

⁴⁷ Susanto Zuhdi, *op.cit.*, hlm. 22.

Sebagai bentuk kompromi dari perdebatan itu, pada tahun 1859 ditentukan bahwa dari 16 pelabuhan kecil yang dibuka untuk perdagangan internasional dalam kegiatan ekspor dan impor tanpa pembatasan adalah Cirebon, Pasuruan, dan Cilacap, sedangkan 13 pelabuhan kecil lainnya hanya sebagai pelabuhan ekspor. Sementara itu, tiga pelabuhan kecil di luar Jawa seperti Natal, Pariaman, dan Sampit tetap dijadikan pelabuhan kecil untuk ekspor-impor.⁴⁸ Dua belas tahun kemudian, pemerintah memperlihatkan keinginannya yang kuat untuk menjadikan Pelabuhan Cilacap sebagai pusat kegiatan perdagangan besar.⁴⁹

Meningkatnya hasil pertanian dan industri di daerah pedalaman Banyumas pada tahun 1860 tidak dapat mendorong kegiatan perdagangan yang lebih luas akibat isolasi Residensi Banyumas. Residensi Banyumas tertutup bagi kegiatan perdagangan swasta. Misalnya ketika Pelabuhan Cilacap dibuka untuk perdagangan yang lebih luas, yaitu tidak sekedar untuk keperluan pengangkutan barang pemerintah, sampai tahun 1868 pelabuhan tidak banyak bermanfaat karena kesulitan pengangkutan. Pelabuhan hanya digunakan pemerintah sebagai pelabuhan ekspor dan impor saja. Salah satu yang menunjukkan peningkatan peranan pelabuhan adalah jumlah pendapatan yang diperoleh dari cukai dan nilai ekspor-impor dari suatu pelabuhan. Dalam

⁴⁸ *Indisch Staatsblad* 1859, No. 79, ANRI

⁴⁹ *Besluit* 31 Mei 1858, ANRI

periode 1860-1862 pendapatan cukai Pelabuhan Cilacap lebih kecil dibanding tiga tahun sebelumnya.⁵⁰

Jika dibandingkan dengan Cirebon pada periode yang sama, nilai cukai Pelabuhan Cilacap lebih kecil. Faktor utama yang menyebabkan merosotnya cukai Pelabuhan Cilacap adalah tidak melibatkan pihak swasta dalam kegiatan ekspor-impor. Nilai ekspor Pelabuhan Cilacap tidak sebanding dengan nilai impor. Fungsi Pelabuhan Cilacap hanya untuk kegiatan ekspor kopi oleh pemerintah serta sebagai tempat pengiriman beras ke Batavia dan Surabaya yang hanya berjumlah beberapa pikul saja.

F. Dampak Pembangunan Pelabuhan

Dari semula sebagai tempat yang hampir tidak dikenal, Cilacap berkembang menjadi kota yang memiliki pelabuhan terpenting untuk kegiatan ekspor di bagian selatan Jawa Tengah. Kehadiran pelabuhan telah mendorong proses perkembangan kota. Sejalan dengan perkembangan fungsi pelabuhan, diperlukan pula ruang yang lebih luas di sekitar wilayah pelabuhan.

1. Tercipta Lapangan Pekerjaan

Semula Cilacap hanya dihuni beberapa ratus orang nelayan, kemudian jumlah penduduk terus bertambah memperlihatkan perkembangan terbentuknya pola kota Cilacap. Furnivall mengungkap beberapa faktor yang mempengaruhi pembentukan masyarakat di Hindia Belanda, yakni pertumbuhan penduduk, buruh, kesehatan masyarakat,

⁵⁰ Susanto Zuhdi, *op.cit.*, hlm. 24

perekonomian, dan tingkat kesejahteraan, pendidikan, kelompok masyarakat, serta kemajuan budaya.⁵¹ Ketika Cilacap ditetapkan sebagai pelabuhan untuk kepentingan perdagangan bebas pada tahun 1859, diperlukan fasilitas pelabuhan yang memadai selain untuk kepentingan barang-barang pemerintah seperti kopi. Pekerjaan pelabuhan merupakan kegiatan yang mewarnai kehidupan kota.

Ketika jalur kereta api dari Yogyakarta sudah sampai pada tahap pelaksanaan di Cilacap, diperlukan banyak tenaga kerja. Mereka diperlukan untuk pekerjaan seperti pembuatan dinding tepi sungai, memperluas pelataran untuk bangunan gudang-gudang, menimbun daerah yang masih rendah yang sebagian berupa rawa. Perkembangan tersebut telah membuka kesempatan yang luas bagi setiap orang untuk memperoleh lapangan pekerjaan baru di luar sektor pertanian.⁵² Dalam periode terakhir ketika pekerjaan jalan kereta api semakin intensif dilaksanakan, maka semakin tinggi pula jumlah mobilitas sosial yang mempengaruhi kehidupan ekonomi setempat. Guna menyelesaikan pekerjaan tersebut diperlukan kurang lebih 3300 buruh.

Sebagaimana yang telah dijelaskan terlihat adanya hubungan antara berbagai kesempatan pekerjaan sehubungan dengan kegiatan pelabuhan dan kereta api dan kedatangan orang Belanda ke Cilacap dan sekitarnya. Banyaknya pekerjaan padat karya seperti yang telah dijelaskan, maka

⁵¹ Furnivall, *Netherlands Indie a Study of Plural Economy*, (New York: Cambridge University Press, 1967), hlm. 346.

⁵² Susanto Zuhdi, *op. cit.*, hlm. 126.

kehadiran buruh sangat dibutuhkan. Sumber tenaga kasar dalam pekerjaan padat karya didapatkan dari dua sumber, yaitu orang-orang hukuman atau narapidana dari Nusakambangan dan penduduk sekitar kota. Buruh yang berasal dari narapidana merupakan pekerja paksa sebagai bagian dari hukuman, sedangkan buruh bebas mendapat upah harian atau per jam.

Dengan dibangunnya Pelabuhan Cilacap secara tidak langsung dan dalam waktu jangka panjang dapat mendorong kehidupan kota. Hal itu dapat dilihat dari kesempatan kerja yang ditawarkan keadaan para pendatang. Beberapa tahun setelah pembukaan kereta api Yogyakarta-Cilacap pada tahun 1886-1887 menunjukkan gejala bertambahnya jenis pekerjaan, baik di sektor pelabuhan maupun jasa kereta api.

2. Meningkatkan Perekonomian dan Kesejahteraan Rakyat

Dampak pembangunan Pelabuhan Cilacap tidak dapat dirasakan langsung, karena membutuhkan perjuangan panjang dalam perkembangan pelabuhan. Pekerjaan-pekerjaan yang terdapat di Pelabuhan merupakan kegiatan yang mewarnai kehidupan kota. Pada tahun 1891 dan 1892, upah tukang di Residensi Banyumas rata-rata $f\ 0,50$ per hari, sedangkan kuli hanya antara $f\ 0,20$ sampai $f\ 0,30$ per hari. Banyaknya jenis pekerjaan di kedua sektor itu membuat daya tarik Kota Cilacap semakin bertambah. Upah seorang tukang di Cilacap lebih tinggi dari rata-rata upah di Residensi Banyumas yaitu $f\ 1,50$, sedangkan upah kuli $f\ 0,75-f\ 1,00$ dan antara $f\ 0,20 - f\ 0,50$. Meskipun sumber tidak menyebut jumlah upah di Kota Cilacap pada tahun-tahun yang sama, tetapi dikatakan

bahwa dengan bertambahnya eksloitasi kereta api dan pelabuhan upah-upah para pekerja bertambah tinggi.⁵³ Ketika upah kuli di Karesidenan Banyumas menurun pada 1896, pada tahun yang sama upah kuli di Cilacap cenderung meningkat. Penurunan upah yang terjadi di banyumas disebabkan oleh rendahnya harga gula pada tahun tersebut.

Jika melihat jumlah kedatangan kapal di pelabuhan yang rata-rata dua kapal setiap minggu, maka sebenarnya kehidupan kuli tidak sepenuhnya tergantug pada jenis pekerjaan disana. Itulah sebabnya upah mereka pada hari-hari biasa sekitar hanya $f\ 0,16$ sampai $f\ 0,25$. Pada waktu-waktu kegiatan ekspor-impor bertambah, upah kuli pribumi menjadi $f\ 0,50$ sampai $f\ 1,00$, sedangkan kuli Cina selain menerima upah $f\ 0,40$, juga memperoleh jam kerja lebih banyak daripada kuli pribumi.⁵⁴ Selain disebabkan oleh kegiatan pelabuhan, besarnya kegiatan perusahaan dagang pun membuka peluang kesempatan kerja dan meningkatkan upah buruh. Sejumlah bukti diatas menunjukkan peluang kerja yang cukup menarik bagi penduduk di luar Kota Cilacap untuk bekerja di bidang selain pertanian. Hal itu mungkin saja dilakukan karena ada eksloitasi pelabuhan dan kereta api.⁵⁵

Salah satu indikator utama yang dapat digunakan untuk mengukur dampak kemajuan ekonomi pelabuhan terhadap Kota Cilacap adalah

⁵³ *Kolonial Verslag 1895. ANRI.*

⁵⁴ *Ibid.*

⁵⁵ Susanto Zuhdi, *op. cit.*, hlm. 129.

pertumbuhan penduduk. Pertambahan penduduk rupanya berasal dari imigrasi, kedatangan sejumlah besar orang dari luar Cilacap, bisa di artikan bahwa mereka ingin mencari jenis pekerjaan baru atau minimal ingin memiliki kehidupan baru. Semakin lusunya jaringan infrastruktur jalan raya dan kereta api, sepertinya ada hubungannya dengan semakin banyaknya orang melakukan perpindahan sosial.

Peningkatan jumlah penduduk setelah awal abad ke-20 menunjukkan gejala tersebut, dan juga ada hubungannya yang erat anatar periode puncak kegiatan pelabuhan dengan pertambahan penduduk Kota Cilacap. Pertambahan penduduk paling mencolok terjadi dalam periode tahun 1920-1930. Dengan demikian terlihat ada hubungan kuat antara kemajuan ekspor pelabuhan dalam tahun yang sama dengan kenaikan jumlah penduduk Kota Cilacap. Sebagai kota yang tumbuh dan berkembang berkat kehadiran pelabuhan terbesar di pantai selatan Jawa, Cilacap mampu menarik para pendatang daerah sekitar teutama dari daerah padat wilayah Yogyakarta dan Karesidenan Bagelen.

BAB IV

PERAN PELABUHAN CILACAP TERHADAP SEKTOR PERTAHANAN

A. Rencana Awal Pembangunan Benteng

Di dalam sistem pertahanan Hindia-Belanda di Jawa, pelabuhan pantai selatan berfungsi sebagai tempat evakuasi apabila Belanda tidak mampu bertahan menghadapi musuh. Tidak seperti di pelabuhan utara Jawa Tengah, Cilacap mempunyai arti penting dan strategis dalam masa perang. Ketika Jepang menduduki Jawa, Pelabuhan Cilacap berguna sebagai tempat pengungsian anggota pemerintahan Hindia-Belanda menuju Australia.¹

Upaya awal perhatian pemerintah Hindia-Belanda terhadap pertahannya di Cilacap mulai terlihat pada tahun 1830. Sebelum itu, awalnya VOC belum menyadari bahwa perairan Cilacap mempunyai arti strategis dalam hal pertahanan. Saat mendapat kabar bahwa sebuah kapal Inggris yang bernama *Royal George* berlabuh di Nusakambangan, lalu VOC segera mengirimkan satu armada beserta pasukannya guna menyelidikinya. VOC merasa khawatir dengan kehadiran Inggris di Nusakambangan, walaupun demikian akhirnya diketahui bahwa Inggris hanya mengambil air disana. Pada masa perang Diponegoro ada dugaan telah terjadi perdagangan senjata yang melibatkan Inggris dan Pasukan Diponegoro disekitar Kepulauan Cocos milik Inggris, sehingga sejak itu pihak Belanda menyadari peran Cilacap dalam sector pertahanan militer.

¹ Susanto Zuhdi, *Cilacap (1830-1942): Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*. (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2002), hlm. 159.

Pada 4 Desember 1830 pemerintah Hindia-Belanda mengeluarkan keputusan yang menetapkan bahwa pos Nusakambangan masuk kedalam garnisun kecil di pulau Jawa. Oleh karena itu ditempatkan beberapa perwira yang seorang berpangkat letnan, dua sersan, dan dua kopral orang Eropa, ditambah dua sersan, dan dua koprl, satu penabuh tambur dan 53 prajurit bersenapan.² Rencana pertahanan muncul kembali pada masa pemerintahan Gubernur Jenderal J.J Rochussen, seperti terdapat pada keputusan 29 November 1847. Disebutkan bahwa pembukaan Pelabuhan Cilacap bukan hanya untuk alasan perdagangan saja, tetapi juga potensinya dalam sektor pertahanan. Seperti yang dikatakan Van Hoevell, terutama pada masa perang, Pelabuhan Cilacap berfungsi sebagai pelabuhan untuk keperluan evakuasi ke Australia tanpa melalui Selat Sunda atau Bali.

Penerapan kebijakan pemerintah tersebut mulai terlihat pada 1854. Benteng di ujung timur Cilacap dilengkapi meriam pantai. Atas permohonan Departemen Perang tanggal 15 Februari 1855 dibangunlah tangsi pasukan artileri yang ke-17 di Jawa, yaitu di Cilacap. Pada tahun 1857, dibangun juga menara pengintai di Gunung Cimering di Pulau Nusakambangan sebagai tempat untuk mengawasi kegiatan di daerah perairan Cilacap. Muncul gagasan agar pusat pertahanan ditempatkan di Jawa Tengah sehingga dekat dengan Pelabuhan Cilacap, akan tetapi kemudian dipilihlah Bandung sebagai pusat pertahanan Belanda di Jawa. Meskipun demikian posisi Cilacap yang menghadap ke Samudera Hindia sehingga memudahkan pergerakan kapal

² *Ibid*, hlm. 160.

dianggap lebih baik daripada Surabaya sebagai basis Angkatan Laut Belanda, dengan Cilacap di pantai selatan Jawa.

Wilayah Cilacap sendiri juga mempunyai beberapa kelemahan, yaitu bahaya kebakaran yang mudah terjadi, serta jalan masuk yang sempit tidak memungkinkan pendaratan pasukan secara besar-besaran. Kemudian guna menjaga pertahanan di Kota Cilacap, maka dibangunlah benteng pertahanan pada tahun 1846 dan selesai pada tahun 1860. Benteng tersebut dianggap mampu menangkis serangan yang datang dari arah timur. Persenjataan yang ditempatkan di Cilacap saat itu termasuk yang paling lengkap, paling modern, dan paling berat di Hindia-Belanda.

Pasukan yang ditempatkan di Cilacap terdiri dari satu batalyon infanteri dan satu kompi artileri. Jumlah seluruh pasukan adalah 442 orang, terdiri dari 214 orang Eropa dan 228 orang pribumi. Rencana pertahanan pantai di Pulau Jawa dipusatkan pada tiga pelabuhan, yaitu Batavia, Surabaya, dan Cilacap. Masalah yang kemudian dihadapi adalah kekurangan tenaga teknik dan buruh untuk pekerjaan-pekerjaan militer. Upaya untuk mempersenjatai meriam pantai di Cilacap dengan meriam Armstrong berukuran 24 cm akan didatangkan dari Negeri Belanda dalam tahun 1877.

Usul untuk melengkapi benteng dengan meriam sebenarnya telah muncul sejak tahun 1875, tetapi pemerintah baru menyetujuinya tiga tahun kemudian. Keputusan pada 21 Juni 1878 pemerintah menyetujui melengkapi benteng

dengan 10 meriam berukuran 24 cm. Sementara itu baru datang enam meriam.³

Pelaksanaan untuk membangun strategi pertahanan mengalami pasang surut bergantung pada kondisi dan situasi di Negeri Belanda. Gubernur Jenderal D.J de Erens, setuju dengan penasihat militernya yang mengusulkan untuk memperkuat Cilacap. Akan tetapi karena kurangnya perhatian dari pemerintah di negeri Belanda dan keterbatasan anggaran, rencana tersebut dibatalkan. Pembangunan benteng-benteng pertahanan dan infrastruktur penunjang dianggap banyak mengeluarkan biaya dan tenaga, sedangkan tenaga kerja tidak mencukupi.

Sepertinya pemerintah memilih pasukan lapangan yang mudah bergerak untuk memperbesar *mobile veldleger*. Masalah pertahanan di Hindia-Belanda, tak terlepas dari persaingan antara Angkatan Darat dan Angkatan Laut. Jika Angkatan Darat memilih Jawa sebagai pusat pertahanan, maka sebaliknya Angkatan Laut memilih daerah luar Jawa. Meskipun pusat perekonomian Hindia-Belanda sudah mulai bergeser dari Jawa, yang mulai nampak pada akhir abad ke-19, pusat pertahanan tetap dipilih di Jawa.⁴

Berdasarkan hasil penyelidikan sebuah komisi untuk pertahanan Cilacap, Binkes yang pada saat itu menjabat sebagai Wakil Panglima Angkatan Laut Hindia-Belanda, mengusulkan kepada pemerintah untuk menambah persenjataan dan perlengkapan militer di Cilacap. Penambahan yang di

³ *Besluit* 18 Agustus 1883, no.2. ANRI

⁴ *Ibid*, hlm 163.

usulkan yaitu satu torpedo perintang di pintu masuk Karang Rempak di Nusakambangan. Selain torpedo, juga ditambah satu perintang, tiga kapal torpedo model besar yang dipersanjatai dengan *White Head* dan meriam revolver, serta dua kapal uap.

Meriam yang sudah ada di Karang Rempak dilengkapi dengan empat meriam berkaliber 7 cm, empat meriam revolver berkaliber 3,7 cm, serta penempatan 120 personil infanteri dan 50 personil artileri. Sedangkan Benteng Banju Njapa di Nusakambangan juga perlu dilengkapi dengan empat mortar berukuran 21 cm, dua meriam berukuran 7 cm, serta penempatan 120 personil infatrei dan 36 personil artileri.⁵ Seiring dengan munculnya kembali pemikiran pertahanan pantai, Cilacap kembali mendapatkan perhatian. Penetapan Cilacap sebagai pelabuhan tempat pengungsian (*vluchthavendiest*) memerlukan jalan masuk dan keluar yang lancar seperti tertera dalam perencanaan untuk menghadapi musuh diperlukan sejumlah rintangan di pintu masuk perairan.

Untuk itu diperlukan sebuah torpedo perintang dan sejumlah besar tenaga teknik. Meriam pantai yang lama di ujung timur Cilacap diperbanyak, sedangkan dua meriam yang terdapat di Karang Bolong dan Banju Njapa di hilangkan. Pada akhir 1902, Menteri Urusan Jajahan mendapat izin untuk memasukkan Cilacap kedalam sistem pertahanan di Jawa. Satu meriam pantai dan empat meriam berukuran 12 cm di tempatkan di Cilacap. Komandan

⁵ Unggul Wibowo, *Orang-orang Belanda di Pintu Darurat*, Jakarta: Pusat Perbukuan Departemen Pendidikan Nasional, 2001, hlm. 45.

Angkatan Laut di Hindia-Belanda yang baru diangkat, A.P. Tadema segera memperhatikan kondisi lingkungan Cilacap.

Karena wilayah Cilacap banyak terdapat rawa-rawa, untuk menanggulangi epidemik malaria yang setiap tahun melanda, berbagai kondisi lingkungan fisik Cilacap segera diperbaiki. Penyediaan batubara diperhatikan dan terus ditambah. Dalam skala kecil pelaksanaan rencana pencegahan wabah malaria sudah mulai nampak pada awal abad ke-20. Pada bulan Mei 1916 pemerintah mengeluarkan keputusan untuk membangun perumahan bagi personil militer di dalam kota Cilacap.⁶ Pelaksanaan pembangunan lainnya telah disetujui berturut-turut untuk satu tangsi pasukan yang permanen, sebuah biro bangunan (zeni), dan penginapan bagi dua orang pelatih prajurit di Cilacap. Rencana pembangunan tersebut diatur dalam anggaran tahun 1919.⁷

Pemerintah juga memperhatikan kebutuhan sosial bagi personil militer di Cilacap. Kehidupan dalam barak-barak tentunya sangat membosankan bagi mereka. Setelah membaca sebuah laporan mengenai hal ini, pada tanggal 17 Agustus 1916, pemerintah mengizinkan untuk memberikan bantuan untuk membangun satu gedung pertemuan atau *de sociteit* bagi oposir rendah dan prajurit Cilacap.⁸ Bangunan ini dilengkapi dengan bar, musik, dan meja billiard. Meskipun Cilacap sudah ditetapkan sebagai pertahanan pantai, tetapi

⁶ *Besluit* 12 Mei 1916, no. 25. ANRI.

⁷ *Besluit* 16 September 1916 no. 45. ANRI.

⁸ *Besluit* 15 Desember 1916 no. 24. ANRI

pelaksanaannya tidak berjalan lancar, karena kurangnya anggaran dan kondisi alam Cilacap.

Pada tahun 1888 sebagaimana yang di jelaskan oleh M. Dames, seorang pejabat NHM, sejumlah besar prajurit telah dipindahkan dari garnisun di Cilacap karena terkena wabah malaria. Pembukaan garnisun dilakukan lagi pada tahun 1907. Rencana pengembangan pertahanan di Hindia-Belanda dalam dekade terakhir masa pemerintahan, dibayangi oleh upaya penghematan anggaran secara besar-besaran.⁹ Ketika ancaman Jepang sudah tidak lagi ditafsirkan sebagai kepentingan bisnis belaka melainkan ekspansi teritorial, pemerintah Hindia-Belanda segera membenahi diri untuk urusan-urusan pertahanan.

B. Menjelang Masa Perang

Pada April 1936, dibawah kekuasaan Gubernur Jenderal G.G. de Jonge, pemerintah membentuk suatu Dewan Mobilisasi Negara atau *Staatsmobilisarieraad*. Bulan Maret 1936, Dewan untuk pertama kali mengadakan pertemuan. Dalam pertemuan tersebut pemerintah mempunyai pertanyaan yang besar, apa yang harus dilakukan jika Jepang berhasil mencaplok Hindia-Belanda. Dalam hal tersebut, Dewan mempunyai perhatian yang besar terhadap Pelabuhan Cilacap, yang diharapkan mampu memainkan peran jika pelabuhan-pelabuhan pantai utara diserang musuh. Untuk itu

⁹ G. Teitler, *De Indische Defensie en de Bezuinigingen*, (s'Gravenhage: Sectie Militaire Geschiedenis van de Landmaschtaf), 1985.

Dewan Mobilisasi Negara mengeluarkan keputusan pada tanggal 21 Juni yang berisi pembentukan Komisi Pelabuhan Cilacap. Komisi ini secara berkala diminta melaporkan perkembangan mengenai fungsi pelabuhan di masa damai dan perang.

Komisi memperkirakan jika terjadi serangan dari musuh di pelabuhan-pelabuhan pantai utara Jawa, maka akan menimbulkan keadaan darurat bagi kegiatan perdagangan. Dalam keadaan demikian kegiatan perdagangan di Laut Jawa dan Sumatera di Samudera Hindia, direncanakan akan dipindahkan ke Pelabuhan Cilacap. Untuk itu harus diperhitungkan besarnya lonjakan barang yang diperkirakan tiap tahun besarnya antara tiga setengah sampai empat juta ton. Oleh karena itu Cilcap memerlukan dermaga yang lebih luas dan panjang untuk menampung kapal dan barang, juga peralatan kereta api yang memadai.¹⁰

Pada tanggal 10 Mei 1940, tentara Jerman meyerang Negeri Belanda, empat hari kemudian pemerintah Jepang sudah mengadakan langkah-langkah awal dalam usahanya menguasai Hindia-Belanda, karena pihak Jepang bersekutu dengan Jerman.. Kemudian pada tanggal 15 Mei 1940, Belanda menyerah dan wilayahnya dikuasai oleh Jerman. Pada bulan Mei tahun itu juga pemerintah Hindia-Belanda melakukan berbagai persiapan militer. Laksamana Madya Helfrich memerintahkan kapal perang Belanda *de Ruyter*, untuk mengadakan latihan perang di Selat Madura, selain itu juga untuk

¹⁰ Laporan Komisi Kedua Pelabuhan, Bandung 10 Maret 1941. Arsip Departemen van Binnenlandschbestuur. No. 3981, 1937-1941. ANRI. Dalam Susanto Zuhdi, *op. cit.*, hlm. 128.

menghadang kapal-kapal dagang Jerman yang melintas disana. Di pantai utara Jawa, armada Belanda dipusatkan untuk menjaga pintu masuk ke Indonesia dan menghadapi serangan-serangan Jepang dari utara.¹¹

Dari bulan Mei 1940 sampai bulan Desember 1941, pemerintah Hindia-Belanda selalu waspada dan khawatir akan kemungkinan serbuan dari Jepang. Insiden-insiden dengan kapal-kapal nelayan Jepang terjadi di beberapa tempat dan Belanda selalu khawatir akan serangan tiba-tiba Jepang, misalnya dari kapal-kapal dagangnya. Kapal-kapal penyergap Jerman sendiri terkadang sampai ke lautan sekitar Asia untuk mengganggu perdagangan sekutu. Tetapi Jepang selalu di pandang sebagai musuh yang paling berbahaya walaupun belum ada perang antara Hindia-Belanda dengan Jepang. Dalam memoarnya, Helfrich menyebutkan periode tersebut sebagai *De Zenuw-Oerleg* (Perang Urat Syaraf)¹²

Sejak tahun 1930, sikap nasionalisme yang berlebihan di Jepang mulai memuncak. Pihak militer pada khususnya Angkatan Laut Jepang melakukan agitasi-agitasi politik terhadap kabinet pemerintahan melalui perkumpulan-perkumpulan patriotik politik seperti Black Dargon Society dan lain-lain. Agitasi-agitasi tersebut seringkali berupa pembunuhan para tokoh politik, menteri, para pemilik modal, serta usaha-usaha kudeta terhadap pemerintahan. Pada tahun 1930 juga mulai terlihat suatu sentimen anti barat, selain juga kuatnya “Bushido”, “Shintoisme”, serta kesetiaan kepada kaisar. Sentimen

¹¹ Ongkokham, *Runtuhnya Hindia Belanda*. (Jakarta: Gramedia, 1987), hlm. 1.

¹² *Ibid*, hlm. 5.

anti-Amerika disebabkan oleh diterbitkannya undang-undang imigrasi oleh Amerika Serikat pada tahun 1924, serta bantuan Amerika terhadap Cina. Sedangkan *London Naval Treaty* ditujukan untuk membatasi perkembangan Angkatan Laut Jepang, menyebabkan sentimen anti Inggris di Jepang.¹³

Kampanye politik ekspansi Jepang dimulai dengan menginvasi Manchuria. Pada bulan Maret 1932, Jepang memproklamirkan Negara Manchukue yang dipimpin oleh Henri Pu-Yi, kaisar terakhir dinasti Chin dari Cina. Aksi invasi di Manchuria merupakan permulaan gerak dari Jepang. Memburuknya hubungan Jepang dengan Amerika Serikat dan Inggris, serta keluarnya Jepang dari Liga Bangsa-Bangsa pada tahun 1933 menunjukkan ambisi Jepang menjadi negara imperialis. Setelah Jepang menginvasi dan menaklukan Manchuria pada tahun 1931, pihak intelejen Belanda melaporkan bahwa Jepang sedang meningkatkan persiapan-persiapan militernya untuk sebuah ekspansi besar-besaran ke arah selatan.

Sadar akan ancaman Jepang yang sudah tak lagi ditafsirkan sebagai kepentingan bisnis belaka melainkan ekspansi territorial atau perluasan wilayah kekuasaan, pemerintah Hindia-Belanda segera membenahi sistem pertahanannya. Pada April 1936, di bawah kekuasaan Gubernur Jenderal G.G de Jonge, pemerintah membentuk suatu Dewan Mobilisasi Negara. Maret 1936, Dewan untuk pertama kali mengadakan pertemuan. Ada dua pertanyaan pokok yang dibahas dalam rapat tersebut, yaitu bagaimana cara mempersiapkan diri sebaik-baiknya guna menghadapi serangan Jepang, dan

¹³ Onghokham, *op. cit.*, hlm. 16.

apa yang harus dilakukan jika Hindia-Belanda, sebagian atau seluruhnya jatuh ke tangan Jepang.¹⁴

Dewan Mobilisasi Negara mempunyai perhatian besar terhadap Pelabuhan Cilacap, yang diharapkan mampu memainkan peran jika pelabuhan-pelabuhan di pantai utara diserang. Oleh karena itu, Dewan Mobilisasi Negara mengeluarkan keputusan pada tanggal 21 Juni 1938 yang berisi pembentukan Komisi Pelabuhan Cilacap. Komisi ini secara berkala diminta melaporkan perkembangan mengenai fungsi pelabuhan pada keadaan damai maupun pada keadaan perang.¹⁵ Pada laporannya yang pertama pada tanggal 4 September 1939, komisi memperkirakan jika terjadi serangan musuh di pelabuhan pantai utara Jawa, maka akan menimbulkan keadaan darurat bagi kegiatan perdagangan. Dalam keadaan demikian perdagangan di perairan Laut Jawa dan Sumatera di Samudera Hindia direncanakan akan dipindahkan ke Pelabuhan Cilacap. Untuk itu harus diperhitungkan besarnya lonjakan barang yang bias mencapai tiga sampai empat juta ton, sehingga Cilacap memerlukan tambahan dermaga yang lebih luas dan panjang untuk menampung kapal dan barang, juga peralatan kereta api yang memadai.¹⁶

Kemungkinan besar dalam suatu waktu terdapat 15 kapal, termasuk satu kapal batubara memasuki Pelabuhan Cilacap dapat terjadi. Semua harus dapat ditampung dan diperlukan waktu kurang lebih 23 hari untuk membongkar

¹⁴ Susanto Zuhdi, *op. cit.*, hlm. 167.

¹⁵ *Ibid.*, hlm.167.

¹⁶ Laporan Kedua Komisi Pelabuhan, Bandung 10 Maret 1941. Arsip *Departemen van Binnenlandschbestuur (BB)* no. 3981, 1937-1941. ANRI.

muat barang, dengan perhitungan 100.000 ton barang dibongkar dan 100.000 ton lagi dimuat ke kapal. Dengan makin cepatnya gerak barang, emplasemen kereta api juga harus diperluas, termasuk perbaikan dan perluasan pelataran di stasiun jalur Kroya-Cirebon, Kroya-Yogya, dan Kroya-Banjar.¹⁷

Sementara di Eropa, setelah Perancis dikalahkan oleh Jerman pada bulan Juni 1940, pemerintahan Perancis Vichy yang bekerja sama dengan Jerman mengizinkan Jepang membangun pangkalan militer di wilayah jajahan Perancis yang berada di Indocina. Pada saat itulah pemimpin-pemimpin Jepang mulai membicarakan secara terang-terangan tentang pembebasan Hindia-Belanda. Rencana menguasai Hindia-Belanda sesungguhnya sudah direncanakan sejak lama. Sumber daya alam yang melimpah berupa minyak bumi, karet, bauksit, timah, nikel, mangan, besi, benih jarak, kina, dan bahan-bahan strategis lainnya sudah sejak lama menjadi komoditas yang di impor oleh Jepang dari pemerintah Hindia-Belanda untuk keperluan industrinya. Wilayah Hindia-Belanda yang luas dengan jumlah penduduknya yang besar juga merupakan target tersendiri bagi pemasaran barang-barang hasil industri Jepang. Ketika depresi ekonomi tahun 1930-an melanda Hindia-Belanda, Jepang dengan cermat melakukan ekspansi ekonomi secara damai dengan mengenalkan barang-barang produksinya kepada masyarakat Hindia-Belanda. Toko-toko Jepang yang bermunculan di berbagai kota di Hindia-Belanda menawarkan kepada masyarakat kecil untuk membeli barang-barang produksi mereka dengan harga murah. Dengan cepat mereka mendapatkan simpati dari

¹⁷ *Ibid.*

masyarakat khususnya penduduk pribumi yang menyambut berita gembira masuknya barang-barang Jepang yang murah, serta pelayanan tokonya yang sopan.¹⁸

Barang-barang yang berasal dari Jepang semakin banyak yang beredar di Hindia-Belanda. Pada tahun 1934, sebanyak 31 persen impor Hindia-Belanda berasal dari Jepang, sedangkan impor yang berasal dari Belanda turun menjadi 9,5 persen. Untuk menyiapkan hal ini, pemerintah Hindia-Belanda segera memberlakukan larangan-larangan yang bersifat diskriminatif untuk melindungi industrinya dari persaingan dengan Jepang, khususnya di bidang tekstil. Pada bulan Juli 1939, Amerika Serikat melakukan hal yang sama terhadap Jepang demi melindungi industrinya, secara sepihak Negara tersebut membatalkan perjanjian perdagangan dengan Jepang dan mulai melakukan embargo bahan-bahan industri mentah ke Jepang, serta membekukan modal Jepang di Amerika Serikat. Dengan kondisi yang seperti demikian, tak heran jika Jepang semakin berhasrat untuk menguasai Hindia-Belanda.

Dimulainya Perang Dunia Kedua memunculkan babak baru hubungan perdagangan dan diplomatik Hindia-Belanda dengan Jepang pada tahun 1940-1941. Sebelum tahun 1940, pihak Belanda selalu menekankan mengenai pentingnya ekspor dari Hindia-Belanda ke Jepang untuk mengimbangi impor dari Jepang. Sekarang semuanya menjadi berubah, dimana pihak Jepang merasa khawatir bahwa Hindia-Belanda akan menghentikan eksportnya dan justru sekarang Jepang yang ingin meningkatkan pembelian barang-barang

¹⁸ Onghokham, *op. cit.*, hlm. 25.

mentah dan strategis dari Hindia-Belanda. Pada bulan Juni 1940, pemerintah Hindia-Belanda menjawab nota-nota yang dikirimkan oleh Jepang. Nota tersebut menjamin bahwa perdagangan dengan Jepang akan dilanjutkan dan hal ini sudah tercantum dalam persetujuan Hart-Ishizawa sebelumnya. Pemerintah Hindia-Belanda meminta Jepang untuk memahami bahwa Kerajaan Belanda dalam kondisi perang dengan Jerman.¹⁹ Selain itu, nota tersebut juga menyatakan kepuasan terhadap jaminan yang diberikan Jepang terkait status Hindia-Belanda.

Van Mook sendiri mengakui nota balasan pemerintah Hindia-Belanda dibuat dengan sangat hati-hati. Nota Belanda tersebut kemudian menjadi dasar bagi perundingan antara Hindia-Belanda dengan Jepang. Pada bulan Juli 1940, Jepang mendesak untuk diadakannya sekali lagi perundingan-perundingan diantara kedua negara tentang persoalan yang lebih umum dan dalam skala yang lebih luas. Pemerintah Hindia-Belanda tidak senang dengan hal ini, karena merasa khawatir Jepang akan melakukan perundingan-peundingan di bidang politik yang berkaitan dengan *status quo* Hindia-Belanda. Tetapi pemerintah Jepang tetap menginginkan segera dilakukannya perundingan-perundingan yang lebih resmi dan luas. Dengan menggunakan tekanan-tekanan diplomatiknya, Jepang mengharapkan dapat memanfaatkan kondisi *status quo* Hindia-Belanda tanpa melakukan perang. Politik ini dilaksanakan oleh Jepang sampai bulan Januari 1942. Jepang melaksanakan politik semacam ini karena didasarkan pada beberapa hal. Bagi Jepang merupakan

¹⁹ Arifin Bey. *Pendudukan Jepang di Indonesia: Suatu Ungkapan Berdasarkan Dokumentasi Pemerintahan Belanda*. (Jakarta: Kesaint Blanc, 1987). hlm 10.

suatu keuntungan tersendiri dapat memperoleh Hindia-Belanda tanpa adanya kerusakan dan dalam keadaan utuh, selain itu juga sangat menguntungkan bagi Jepang untuk menerima Hindia-Belanda dengan sistem administrasinya yang efisien tanpa adanya keguncangan dan dapat melakukan kerja sama dengan para pegawai pemerintahan Hindia-Belanda yang berpengalaman.²⁰

Perundingan dimulai pada bulan September 1940, delegasi Jepang diketuai oleh I. Kobayashi yang merupakan menteri perdagangan dan industry Jepang, Kobayashi didampingi oleh para pegawai tinggi dari Departemen Luar Negeri Jepang, Konsulat Jenderal Saito, dan para pembantu lainnya dari perwira-perwira Angkatan Darat, Angkatan Laut, dan Angkatan Udara Jepang. Sedangkan delegasi Belanda diketuai oleh Dr. Hubertus Johannes van Mook yang dibantu oleh Enthoven, L. Djajadiningrat dan van Hoogstraten. Jepang mengusulkan agar persahabatan yang erat antara Hindia-Belanda dan Amerika Serikat dan Inggris, diganti dengan persahabatan yang erat dengan Jepang. Terkait apakah Jepang mau melindungi Hindia-Belanda atau tidak dan memasukannya kedalam *co-Prosperity sphere*, Jepang memberiakn jawaban yang kurang jelas.

Pada bulan November 1940, Kobayashi digantikan oleh Yoshizawa, anggota “Dewan Perwakilan Bangsawan” *House of Peers* Jepang. Yoshizawa dan pembantunya yakni Ishizawa, merupakan dua orang diplomat yang luar biasa dan sangat luwes.²¹ Dengan singkat Jepang menuntut kedudukan yang

²⁰ Onghokham, *Op. Cit.* hlm. 27-28.

²¹ Arifin Bey, *op.cit.*, hal. 17.

sama dengan orang-orang Eropa di Hindia-Belanda. Sebelum peerintah Belanda dapat menjawab nota tersebut, yang tentunya akan berupa penolakan menteri luar negeri Jepang, Matsuoka, menyatakan di dalam parlemen Jepang bahwa Hindia-Belanda telah masuk ke dalam *Greater East Asia co-Prosperity Sphere* (Persemakmuran bersama Asia Timur Raya). Hal ini tentunya membingungkan pihak-pihak sekutu Belanda dan Hindia-Belanda seperti Inggris dan Amerika Serikat. Oleh karena itu, duta besar Belanda di Tokyo membantah dan meprotes pernyataan Matsuoka dengan suatu *fait accompli* diplomatic serta menegaskan posisi Hindia-Belanda dengan para sekutunya terutama Inggris.²²

Pada bulan Mei 1941, Jepang dengan lebih jelas dan tegas meminta kedudukan yang istimewa di samping atau bahkan di atas Belanda di Hindia-Belanda. Kemungkinan nota terakhir ini dimaksudkan untuk merendahkan posisi Belanda, serta menunjukkan kepada masyarakat pribumi Indonesia betapa lemahnya kedudukan internasional Belanda dan Hindia-Belanda. Hal ini termasuk menjatuhkan harga diri serta mempersiapkan demoralisasi front sipil Hindia-Belanda, juga merupakan gerak diplomasi Jepang untuk mengukur niat dan tekad Belanda, nampaknya Jepang sungguh-sungguh melakukan perdamaian dan bukannya peperangan bila tujuannya dapat tercapai melalui perundingan diplomasi. Perundingan-perundingan dengan

²² Onghokham *op. cit.*, hlm. 30.

Inggris dan Amerika Serikat akan menyukseskan kemudian, untuk mendapatkan pengakuan terhadap kedudukannya di Asia.²³

Pada awal bulan Juni 1941, Belanda menyampaikan kepada Jepang jawaban terakhirnya yang bernada agak menolak semua tuntutan Jepang. Pada tanggal 10 Juni kedua delegasi bertemu untuk terakhir kalinya. Hubungan terakhir Hindia-Belanda dengan Jepang berkaitan dengan pemesanan gula, jagung, dan lain-lain oleh konsulat Jepang. Tetapi sebelum hal ini terlaksana, Jepang membatasi impornya dan melarang segala eksport tekstil dari negaranya. Tindakan Jepang tersebut menunjukkan kearah persiapan perang. Selain itu tentara Jepang mulai melakukan penetrasi kearah Indocina Selatan, dikabarkan juga Angkatan Laut Jepang bergerak di Chamramh Bay dan perairan selatan *Gulf of Siam*. Pergerakan militer Jepang tersebut menimbulkan kekhawatiran di kalangan militer dan pemerintah Hindia-Belanda. Hindia-Belanda tentunya sudah mengetahui rencana-rencana Jepang. Dari perundingan-perundingan van Mook-Kobayashi, serta laporan dari Jenderal Pabst sebagai duta besar Belanda di Tokyo, diketahui maksud dari rencana Jepang terhadap Hindia-Belanda dan hal ini cukup menyadarkan Hindia-Belanda akan ancaman nyata dari Jepang. Segera setelah penyerangan Jepang terhadap Pearl Harbour, pagi hari sekitar pukul 06.30 pada tanggal 8 Desember 1941, Gubernur Jenderal Hindia-Belanda yakni, Jhr. A.W.L. Tjarda van Starkenborgh-Stachouwer mengumumkan perang melawan Jepang.²⁴

²³ *Ibid*, hlm 34.

²⁴ *Ibid*, hlm. 165.

Pernyataan perang tersebut disetujui oleh Ratu Wilhelmina dan pemerintah Belanda pada tanggal 8 Desember 1941 sekitar pukul 24.00. Pada tanggal 9 Dseember dikirimlah telegram ke kedutaan besar Belanda di Tokyo. Dengan segera duta besar, Jenderal Pabst menyampaikan nota kerajaan Belanda dalam bahasa Perancis kepada Menteri Luar Negeri Jepang, Hideki Tojo. Nota pemerintah Belanda dan pernyataan Gubernur Jenderal Hindia-Belanda sebenarnya tidak di jawab dan diabaikan sama sekali oleh Jepang. Hal ini tentunya tidak mengubah kenyataan adanya perang antara kedua Negara.

Pada tanggal 1 Januari 1942, dengan mengabaikan pernyataan-pernyataan Hindia-Belanda sebelumnya dan permusuhan yang sudah timbul, Jepang menawarkan suat persetujuan perdamaian kepada Hindia-Belanda. Pemerintah Hindia-Belanda tetap pada pendiriannya dan menganggap bahwa dirinya dalam keadaan perang dengan Jepang. Pada tanggal 10 Januari 1942, militer Jepang pada waktu itu sudah memasuki kepulauan Hindia-Belanda dan melakukan penyerangan terhadap Tarakan, tepat satu hari sebelum pengumuman perang Jepang kepada Kerajaan Belanda khususnya Hindia-Belanda.²⁵

Sementara itu pelaksanaan rencana pemindahan lalu lintas perdagangan Hindia-Belanda ke Cilacap harus diatur bersama dengan penguasa militer setempat. Karena selain dijadikan tempat memindahkan lalu lintas perdagangan, Cilacap juga dijadikan sebagai pintu darurat pengungsian orang-orang Eropa ke Australia. Pengungsian secara besar-besaran melalui

²⁵ *Ibid*, hlm. 166.

Pelabuhan Cilacap sudah tentu sangat membutuhkan dukungan militer. Oleh karena itu, berbagai persiapan di bidang militer juga dilakukan di Kota Cilacap. Pada saat Amerika Serikat, Inggris, Belanda, dan Australia bersatu membentuk suatu komando bernama *ABDA* pada tanggal 15 Januari 1942, Cilacap diputuskan menjadi salah satu pangkalan perang mereka di kawasan pantai selatan Jawa.²⁶ Posisi dan peran Cilacap yang begitu penting dalam persiapan menghadapi perang, menyebabkan Dewan Mobilisasi Negara memutuskan untuk membentuk Dinas Perlindungan Udara atau *Luchtsbescherningdiesnt*. DPU hanya dibentuk di 18 kota besar atau kota-kota yang dianggap penting di seluruh Hindia-Belanda. Rencana pembentukan DPU Cilacap sudah muncul pada pertengahan 1937, hal ini dapat diketahui bersamaan dengan rencana pembentukan DPU di Madiun.²⁷

Pada tahun 1938, mulai tampak berbagai kegiatan yang berhubungan dengan persiapan perlindungan udara. Di Cilacap pada 3 Februari 1938 misalnya, telah dilakukan sesuai latihan bagaimana cara memadamkan api dan lampu. Latihan seperti itu kemudian berulang kali dilaksanakan. Penduduk kota Cilacap terus menerus harus dilatih cepat mendengar bunyi suara tanda bahaya tiba. Kentongan merupakan alat yang digunakan penduduk untuk menyampaikan tanda-tanda bahaya. Jika terdengar bunyi kentongan yang sangat keras, maka penduduk segera memadamkan nyala api atau lampu.

²⁶ Unggul Wibowo, *op. cit.*, hlm. 57.

²⁷ Surat Direktur Departemen Dalam Negeri kepada Asisten Residen Cilacap, 16 Juli 1937. Arsip *Binnenlandschbestuur. Luchtsbescherningdiesnt (LBD) Tjilatjap.* 1937-1941 no. 3981. ANRI

Latihan-latihan dasar seperti ini kemudian dilanjutkan dengan membuat parit untuk berlindung dan mereka juga melatih cara berlindung di dalam parit.²⁸

Dukungan bidang medis pada masa perang, merupakan suatu hal yang sangat penting. Suatu tindakan perawatan terhadap orang sipil maupun militer yang menjadi korban, secepat mungkin harus dapat dilakukan. Apalagi Cilacap akan dipenuhi oleh para pengungsi. Kepala Dinas Kesehatan Rakyat atau *Volksgezondheid* sebagai Pemimpin Urusan Kesehatan Penduduk Dalam Masa Perang atau *Burgelijke Medische Oorlogsvoorziening*, pada bulan September 1941 telah menunjuk beberapa orang untuk menjadi tenaga kesehatan di Cilacap. Orang-orang yang ditunjuk adalah R. Surono Purwodiharjo, Lie Pok King, Mesach Wknyohusodo, Raden Mas Sumalyo, Mas Mohamad Husein Arifin dan warsono.

Sebagai dokter pelabuhan dan rumah sakit darurat ialah dr. L.J.M. Lentjes. Sebelum rumah sakit selesai dibangun, diputuskan untuk mendirikan pliklinik semi permanen di Pelabuhan, Pada Bulan Agustus 1941, dimulailah tahap awal pembangunan rumah sakit yang terletak di Gumilir. Rumah sakit tersebut direncanakan memiliki 300 sampai 500 tempat tidur.²⁹

C. Eksistensi Pelabuhan Bagi Militer

Persiapan pertahanan kota di Cilacap terlihat tidak terlalu menonjol. Pada tahun 1940, di beberapa tempat di dalam kota dan tepi pantai sedang di

²⁸ Surat Kepala Inspeksi LBD, Kepala LBD Cilacap. Arsip *Binnenlandschbestuur* 1937-1941. No. 3981. ANRI.

²⁹ Arsip *Binnenlandschbestuur* 1937-1941. No. 3981. ANRI.

persiapkan peralatan anti serangan udara. Pekerjaan tersebut masih pada tahap awal penggerjaan. Kekuatan pasukan yang ditempatkan di Cilacap hanya satu detasemen yang terdiri dari dua pasukan dengan persenjataan sederhana dan anti tank. Sampai dengan tanggal 8 Desember 1941, rencana pertahanan Cilacap pada tahap awal belum selesai dikerjakan. Pada hari itu juga datang seorang dengan pangkat Laksamana dan stafnya yang kemudian menginap di Hotel Belphi yang notabene satu-satunya hotel di Cilacap. Laksamana tersebut bertugas untuk memperkuat beberapa bagian pertahanan. Tanggal 11 Desember 1941.

Departemen Angkatan Laut menetapkan bahwa lalu lintas kapal dari dan ke Jawa sebanyak mungkin berlabuh dari pelabuhan pantai selatan. Pantai utara Jawa dan Laut Jawa akan di khususkan untuk persiapan militer. Akan tetapi karena kapasitas pelabuhan di pantai selatan Jawa yang terbatas maka Pelabuhan Tanjung Priuk dan Surabaya tetap di gunakan. Pada bulan Januari 1942, kapal-kapal perang dan dagang lebih dari 80 jumlahnya tiba di Pelabuhan Cilacap Hanya empat kapal yang dapat merapat di dermaga untuk pembongkaran barang, sedangkan sisanya dikerjakan dengan perahu-perahu kecil. Beberapa kapal harus menunggu antara enam sampai delapan minggu, tetapi kapal yang berisi amunisi mendapat prioritas utama

D. Cilacap Menjadi Pintu Gerbang Terakhir

Sejak awal dibangun, Pelabuhan Cilacap tidak persiapkan untuk keperluan militer tapi untuk pengangkutan hasil bumi dan perdagangan. Namun

menjelang perang fungsi Pelabuhan Cilacap bagi militer dapat mengangkut amunisi untuk pertahanan di Kota Cilacap karena sudah ada Surabaya yang menjadi Pangkalan Angkatan Laut Hindia-Belanda, sehingga Surabaya menjadi sasaran pemboman Jepang agar Armada Hindia-Belanda dan sekutu menjadi lemah dan Armada Jepang dengan mudah memasuki wilayah Hindia-Belanda. Setelah Pelabuhan Surabaya menjadi sasaran pemboman pertama Jepang pada awal bulan Februari 1942, hampir seluruh buruh pelabuhan pribumi meninggalkan pekerjaannya. Cilacap kemudian menjadi penuh sesak dengan para pengungsi. Prasarana pelabuhan yang terbatas menyebabkan banyak kekacauan. Hampir setiap hari kapal keluar masuk pelabuhan. Para anggota marinir Amerika Serikat bahkan menyebut keadaan Pelabuhan Cilacap sebagai tempat yang tidak menyenangkan karena penuh sesak.³⁰

Laporan terakhir yang dibuat oleh pejabat detasemen di Cilacap pada tahun 1942, disebutkan bahwa sebagian besar rencana yang dibuat tidak berjalan sama sekali. Pada periode 8 Desember 1941 sampai dengan 8 Maret 1942, diuraikan apa yang telah dilakukan sehubungan dengan upaya mempertahankan Jawa dan evakuasi. Detasemen Cilacap sendiri baru berdiri pada tanggal 8 Desember 1941. Sejak berdirinya sampai dengan 2 Maret 1942, detasemen ini dipimpin oleh Kapten infanteri R.C Soetbrood. Pada periode 2 Maret sampai Belanda keluar dari Cilacap detasemen ini dipimpin oleh Letnan Kolonel C.H Statius.³¹

³⁰ Susanto Zuhdi, *Op. Cit.*, hlm. 175.

³¹ *Ibid*, hlm. 177.

Setelah Filipina di kuasai oleh Jepang, dua kapal patroli Belanda yang bernama *Tulsa* dan *Ashfiled* ditempatkan di Cilacap. Salah satunya ditempatkan di sebelah barat Nusakambangan. Kemudia, disiapkan juga tiga pesawat amfibi Catalina di Cilacap untuk tugas pengintaian Pelabuhan. Pada akhir minggu bulan Februari 1942, dating perintah supaya cepat membuat landasan pacu pesawat terbang dengan panjang kurang lebih 850 meter, yang dapat digunakan untuk lepas landas pesawat pemburu jenis P40 Warhawk. Dalam beberapa hari landasan pacu tersebut sudah selesai dibangun. Dua belas pesawat dan pilot Amerika Serikat tiba di landasan pacu yang sudah selesai dibangun. Dari landasan pacu tersebut, pada tanggal 2 Maret 1942 masih ada satu pesawat yang masih dapat terbang menuju Tasikmalaya sedangkan sisanya tidak dapat terbang karena pesawat-pesawat Jepang telah menghancurkan sebagian besar daerah Cilacap termasuk landasan pacu tersebut.³²

Sementara itu pada awal Februari 1942, Pelabuhan Surabaya menjadi sasaran pemboman pertama pesawat tempur Jepang. Pengungsian secara besar-besaran dimulai, dan Cilacap kemudian menjadi penuh sesak dengan para pengungsi. Mereka berdatangan dari seluruh Jawa, bahkan dari luar Jawa dan Hindia-Belanda. Mereka dating menggunakan kereta api, mobil, atau apa saja yang dapat membawa mereka sampai ke Cilacap. Mereka berharap dapat segera diangkut dengan kapal menuju ke tempat yang aman yaitu Australia.

³² *Ibid.*

Sebenarnya rencana pengungsian melalui Pelabuhan Cilacap telah diketahui oleh Jepang, buktinya kapal selam Jepang telah bersiaga di Samudera Hindia dan angkatan laut Belanda gagal menghadapinya. Pada tanggal 27 Februari 1942, sebuah kapal bernama *Langley* yang tengah ditunggu kedatangannya di Pelabuhan Cilacap untuk mengangkut para pengungsi dibom oleh Jepang pada jarak 30 km sebelum pantai.³³ Berita tersebut semakin menambah kekhawatiran para pengungsi yang sedang menunggu untuk diberangkatkan. Dalam keadaan persiapan yang serba minimal seperti itulah bagaimana sulitnya untuk melakukan evakuasi dari Pelabuhan Cilacap.

Serangan tentara Jepang di Kepulauan Hindia-Belanda telah berlangsung sejak bulan Januari 1942. Kerusakan di Pelabuhan Surabaya menyusul kemudian di Tanjung Priok, menyebabkan kapal-kapal Belanda harus dipindahkan ke Pelabuhan Cilacap. Dalam keadaan seperti itu seluruh hubungan laut seperti tampak sangat bergantung pada Pelabuhan Cilacap.³⁴ Arti strategis Pelabuhan Cilacap, seperti yang telah diperkirakan lebih dari dua ratus tahun yang lalu, sekarang menjadi kenyataan. Kota ini berperan sebagai jalur evakuasi bagi orang-orang Belanda dan Eropa baik dari militer maupun sipil. Ribuan perwira dan prajurit kebanyakan berasal dari Surabaya, dievakuasi ke Australia atau Sri Lanka dari Pelabuhan Cilacap. Pada tanggal 20 Februari 1942, H.J. Van Mook tiba di Cilacap. Kedatangannya berkaitan

³³ Unggul Wibowo, *op. cit.*, hlm. 61

³⁴ Susanto Zuhdi, *op. cit.*, hlm. 177.

dengan perintah Gubernur Jenderal Tharda van Starkenborgh Stachouwer, untuk menyusun evakuasi sejumlah pejabat tinggi Hindia-Belanda. Mereka merupakan anggota Dewan Hindia-Belanda (*de Raad van Indie*) seperti Van der Plas dan R.A.A. Soejono, pimpinan departemen; Mr. JE. Van Hoogstraten (urusan ekonomi); R. Lukman Djajadiningrat (pendidikan); dan Mr. Blom (kehakiman; sekertaris direktur *de Javasche Bank* yaitu Dr. Smits, kepala bagian industri (*Nijverheid*) Ir. Warners; Prof. Mr. Eggens yang merupakan guru besar dan delegasi pertama pada komisi hukum lalu lintas dalam masa perang; serta kepala agen KPM di Singapura, Van Denise. Pada tanggal 2 Maret, sluruh rombongan telah diterbangkan menuju Australia, kecuali Van der Plas.³⁵

Hari-hari terakhir pada bulan Februari 1942, Cilacap menjadi ramai oleh kedatangan para pengungsi yang berdatangan dalam jumlah yang besar dari kota-kota lain di Jawa. Pada hari-hari tersebut, masyarakat pribumi Cilacap menyaksikan iring-iringan mobil jip atau truk yang bergerak cepat menuju kearah pelabuhan. Kereta api milik *SS* maupun *SDS*, Nampak hilir mudik menuju Cilacap untuk menurunkan penumpang. Terlihat para perempuan dengan wajah kusut dan baju lusuh keluar dari gerbong-gerbong dengan membawa anak-anak mereka. Mereka kemudian berebut naik ke atas kapal *Bendigo*, *Zaandam*, dan *Khoen Hoa*, sebagian lainnya diangkut dengan pesawat-pesawat terbang amfibi. Harapan mereka semua adalah segera

³⁵ Guna menghadapi serangan Jepang dalam perang pasifik, empat Negara membentuk satu komando dalam bahasa Inggris bernama *American, British, Dutch, Australian Command*. Komando gabungan ini hanya berusia dari 15 Januari sampai dengan 25 Februari 1942.

mungkin mencapai Australia. Sementara itu, pesawat-pesawat Jepang mulai bergerak memasuki Samudera Hindia setelah pemboman kota Darwin di Australia selesai tanggal 19 Februari 1942. Kapten L.R. Ambrose, seorang pilot dari maskapai penerbangan *Qantas*, yang berhasil mendaratkan para pengungsi Belanda di kota Broome dari Cilacap pada tanggal 27 Februari 1942, melaporkan bahwa serangan Jepang terhadap Pulau Jawa sudah dekat. Pada hari itu juga awak pesawat terbang *Ciree* dari *Qantas*, dengan Kapten W.B. Burton sebagai pilot tewas dalam perjalanan untuk menjemput para pengungsi di sebelah selatan Cilacap.³⁶

Sejumlah eskader³⁷ dan pesawat terbang Jepang telah berada di Samudera Hindia pada hari Jum'at tanggal 27 Februari 1942. Pada malam harinya sebanyak 23 kapal Belanda meninggalkan Cilacap, sedangkan sebuah kapal motor bernama *Jansen* masih tertinggal dan empat kapal lainnya memasuki Pelabuhan Cilacap. Di tengah ancaman eskader Jepang yang telah hadir di Samudera Hindia, enam kapal Belanda yakni *Sloterdijk*, *Kota Baru*, *Cisarua*, *Jenderal Verpijk*, *Duymaar van Twist* dan *Tawali*, masih sempat embali ke Cilacap untuk mengangkut para pengungsi yang masih tertinggal. Kapal bernama *Zaandam* dengan tujuan untuk mengangkut warga Inggris dan amunisi masih sempat berlabuh di Pelabuhan Cilacap. Pada hari minggu tanggal 1 Maret 1942, beberapa kelompok orang dari Surabaya tiba di Cilacap

³⁶ Unggul Wibowo, *op. cit.*, hlm. 63.

³⁷ Eskader menurut KBBI adalah kelompok kecil satuan kapal perang. Lihat <http://kbbi.web.id/eskader>. Diakses tanggal 8 Januari 2015 pukul 15.28 WIB.

dengan menggunakan kereta api dan mobil.³⁸ Sampai den tanggal 27 Februari 1942, sebanyak 12 dari 23 kapal yang mengangkut para pengungsi telah berhasil menjalankan tugasnya ke Australia atau Sri Lanka. Dua hari sebelum Cilacap dibombardir oleh Jepang, yakni pada tanggal 2 Maret 1942, sebuah kapal kecil dari maskapai pelayaran Cina, dengan membawa lebih dari 150 orang Inggris dan Australia masih sempat meninggalkan Pelabuhan Cilacap. Kapal terakhir dengan tujuan Fremantle (Australia) dan Kolombo (Sri Lanka), pada malam hari tanggal 1 Maret 1942 masih dapat bergerak meninggalkan Cilacap.³⁹

Meskipun tidak sebanyak kapal laut, pesawat terbang seperti *Qantas*, *British Airways*, dan Angkatan Udara Belanda serta Amerika juga turut melakukan proses evakuasi para pengungsi dari Cilacap ke Australia. Menurut Dauglas Gilison yang merupakan pilot Angkatan Udara Australia, sebanyak 57 pesawat terbang telah mendarat di Broome pada waktu yang sama, dan selama 14 hari sekitar 7000 sampai 8000 orang pengungsi tiba di pangkalan tersebut. Terjadi ketegangan yang luar biasa dikalangan awak pesawat. Beberapa diantara mereka tetap berada di landasan hanya untuk makan makanan ringan dan siap kembali untuk lepas landas secepat mungkin begitu pesawat terbang mereka selesai di isi bahan bakar, bahkan seorang pilot telah mencatat rekor 84 jam terbang tanpa istirahat.⁴⁰

³⁸ Susanto Zuhdi, *op. cit.*, hlm. 179.

³⁹ Ruppert Lockwood, *Armada Hitam*. (Jakarta: Gunung Agung, 1993), hlm. 42.

⁴⁰ *Ibid.* hlm. 51.

Tanggal 1 dan 2 Maret 1942, kapal *Zaandam* dan lima kapal marinir Belanda masih dapat meninggalkan Cilacap. Begitu banyak orang yang harus di bawa sehingga tidak seimbang dengan kemampuan kapal yang ada. Dari 120 orang daya tamping harus di isi oleh 1500 pengungsi. Ketika kapal *Zaandam*, yang beriringan dengan sebuah kapal terbuka berisikan 32 orang Belanda dan Norwegia berpapasan dengan penjelajah Jepang di Samudera Hindia tak ayal lagi keduanya mengalami nasib yang buruk, dengan ditenggelamkan langsung oleh kapal penjelajah Jepang. Selain itu sebanyak 11 kapal lainnya dinyatakan hilang, antar lain *Duymar van Twist* dan *Cisarua*. Tidak diketahui berapa jumlah penumpang yang selamat.

Pendaratan tentara Jepang di Jawa terjadi di tiga tempat, yaitu di Teluk Banten, Cirebon, dan Kragan. Pasukan yang mendarat di Kragan (Jawa Timur) yaitu dari Divisi 48 dipecah menjadi dua, satu kearah Surabaya dan Malang, dan satunya lagi menuju Cilacap. Selain itu pesawat-pesawat terbang Jepang dalam gerak yang lain telah berada diatas kota Cilacap dan siap membombardir.

Hari rabu tanggal 4 Maret 1942, sejumlah pesawat terbang Jepang bergerak dari arah timur ke barat menjatuhkan bom di sekitar Pelabuhan Cilacap. Kesesukan harinya, yakni hari kamis tanggal 5 Maret 1942, beberapa pesawat terbang Jepang kembali melakukan pengeboman di beberapa tempat di Cilacap. Beberapa kapal yang masih tertinggal di Pelabuhan Cilacap menjadi target utama pengeboman. Kapal-kapal yang terkena bom dan tenggelam di perairan Cilacap mencapai 17 kapal, antar lain, *SS Pasir*, *SS*

Shipora, *SS Barentz*, dan beberapa kapal kecil. Sebuah galangan kapal mengambang seberat 8000 ton yang dibawa dari Tanjung Priok oleh Dinas Angkatan Laut juga ikut ditenggelamkan.⁴¹ Sasaran pengeboman lainnya adalah gudang-gudang di pelabuhan, tanker minyak milik *Bataafsche Petroleum Maastappij* (BPM), dan pabrik minyak kelapa Mexole Olvado yang terletak disekitar pelabuhan. Stasiun kereta api Cilacap yang penuh sesak oleh para pengungsi juga menjadi sasaran pengeboman. Ratusan orang Belanda dan pribumi tewas secara mengenaskan, dan bangunan stasiun sendiri hancur.⁴²

Beberapa kompleks militer yang ada di kota, bangunan-bangunan milik orang Eropa, dan sebuah komplek perumahan buruh di Tambakreja juga menjadi sasaran bom. Stasiun Cilacap yang dipenuhi oleh para pengungsi juga tidak lepas menjadi sasaran pengeboman pesawat-pesawat Jepang, banyak dari para pengungsi yang menjadi korban dari pengeboman. Suasana di kota Cilacap menjadi kacau balau, di berbagai tempat terdapat bangunan hancur, dan bom-bom yang dijatuhkan meninggalkan bekas lubang yang cukup dalam. Banyak korban berjatuhan, sebagian besar diantara mereka merupakan orang-orang Belanda. Gerak tentara infanteri Jepang ke Cilacap dilakukan oleh Brigade Sakaguci. Pasukan ini berasal dari pembagian divisi ke-48 yang mendarat di Kragan yang kemudian dibagi menjadi dua, dan salah satunya menuju ke Cilacap melalui Sampang, kota kecamatan di bagian timur laut Cilacap.

⁴¹ Unggul Wibowo, *op. cit.*, hlm. 66.

⁴² *Ibid.*

Tidak lebih dari satu minggu selamat tiga hari pesawat tempur Jepang membom Cilacap, serangan udara Jepang terhadap pasukan Belanda yang mempertahankan Cilacap berlangsung hingga 6 Maret 1942. Pada tanggal 8 Maret 1942, Jenderal P.A. Cox dan Kolonel P.Scholten menerima berita pemberahan Belanda kepada Jepang. Jenderal P.A Cox yang notabene seorang penguasa Belanda di Cilacap, kemudian melakukan penyerahan kekuasaan kepada Jepang. Penyerahan kekuasaan berlangsung di Pendopo asisten wedana di Wangon.⁴³

⁴³ Susanto Zuhdi, *op. cit.*, hlm. 182

BAB V

KEMUNDURAN PELABUHAN CILACAP

A. Kondisi Sosial Ekonomi Indonesia Tahun 1928-1945

Perkembangan yang sangat pesat di bidang industri perkebunan terjadi pada awal tahun 1930 an. Perkembangan perekonomian Hindia-Belanda dapat terlihat pada masa itu, yang ditandai dengan banyaknya ekspor-impor maupun transaksi semacamnya yang dilakukan di wilayah ini. Perkembangan perekonomian ini membawa berbagai akibat dalam bidang politik dan sosial.¹ Pengaruh yang terlihat pada bidang sosial adalah masalah perburuhan, dikarenakan pada saat itu industri perkebunan banyak memberdayakan buruh-buruh. Mereka diharuskan untuk mengatur perburuhan dan melindungi hak-hak kaum buruh, serta menetapkan upah yang pantas.

Pada tahun-tahun itu proses perkembangan produksi yang sangat cepat berdampak pada bertambah besarnya hasil produksi, namun upah buruh yang sangat rendah. Hal ini memerlukan penyesuaian tidak hanya terhadap evolusi perkembangan industri dan perdagangan dari luar wilayah Indonesia saja, seperti Amerika dan Jepang. Tetapi juga terhadap hak-hak dari penduduk pribumi.² Pemerintah Hindia-Belanda saat itu hanya mendasarkan pada kekuasaan semata, tanpa memperhatikan kepentingan rakyat kecil. Hal ini membuat kegelisahan sosial selama puluhan tahun yang tercermin dari

¹ Sartono Kartodirjo, dkk. *Sejarah Nasional Indonesia Jilid V*. (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1975). hlm.86.

² *Ibid.*

ketegangan yang selalu di latarbelakangi kesejahteraan dan kemakmuran. Hal tersebut memicu terjadinya pemogokan-pemogokan yang mencapai puncaknya pada pemberontakan 1926 dan 1927.

Keadaan ekonomi sosial seperti yang digambarkan diatas mendadak berubah ketika depresi ekonomi melanda Hindia-Belanda. Krisis ekonomi yang lebih dikenal dengan krisis ekonomi tahun 1930an ini melanda Hindia-Belanda kurang lebih 6 tahun.³ Krisis ini tidak hanya melanda Hindia-Belanda, tapi juga seluruh dunia pada waktu itu. Sebagai negara yang banyak mengekspor hasil alam Indonesia, tentu saja pemerintah Hindia-Belanda sangat terpukul. Hal ini tampak pada perusahaan-perusahaan besar yang terkena imbasnya. Mereka terpaksa melakukan penurunan upah buruh dan pemecatan secara besar-besaran. Akibatnya menambah penderitaan bagi rakyat kecil. Walaupun pemerintah Hindia-Belanda tengah mengadakan penghematan, tetapi tindakan yang dilakukan diselaraska pada tuntutan untuk mempertahankan standar emas, yang berarti sama sekali tidak mempertimbangkan kepentingan rakyat.

Pada awal tahun 1930 ditandai dengan mulai terkenanya ekonomi yang melanda dunia. Depresi ekonomi yang terjadi pada awal tahun 1930 merupakan akibat dari eksploratifnya investor dalam memacu pertumbuhan ekonomi setelah berakhirnya Perang Dunia 1 dan kejatuhan Wall Street pada bulan oktober 1929.⁴ Gejala krisis ekonomi yang melanda hamper semua

³ Anne Booth, *Sejarah Ekonomi Indonesia*. (Jakarta: LP3ES. 1988) hlm. 19

⁴ Abdurahman, *Ensiklopedia Ekonomi Keuangan Perdagangan*, (Jakarta: Pradnya Paramita, 1982). Hlm. 329.

Negara di dunia sudah mulai tampak pada tahun 1920-an, yaitu berupa kelebihan produksi, akan tetapi pengaruh dari Peang Dunia pertama ternyata masih kuat menyelimuti sebagian negara, sehingga gejala-gejala tersebut tidak banyak yang terespon. Proses kelebihan produksi tersebut memuncak pada tahun 1929, dimana kondisi perekonomian Eropa dan Amerika Serikat mengalami depresi heat. Inilah yang menyebabkan lembaga-lembaga perekonomian runtuh, bank-bank tutup, dan pabrik serta perusahaan perkebunan bangkrut dan kemudian berkembang ke arah timbulnya depresi besar yang melanda dunia, akibatnya kondisi ekonomi yang kacau balau pada tahun 1920-an terulang kembali pada tahun 1930-an. Depresi ekonomi lebih terasa di negara-negara jajahan, bagi wilayah-wilayah negeri jajahan seperti Indonesia atau Hindia-Belanda pengaruh krisis ekonomi dan politik jauh lebih buruk karena Indonesia berfungsi sebagai pensuplai bahan mentah untuk industri. Di Hindia-Belanda selama sepuluh tahun pabrik dan perusahaan perkebunan mengurangi aktivitasnya, pengangguran besar-besaran dan terlebih lagi diperparah dengan tekanan dari pemerintah Belanda.⁵

Dalam perkembangan ekonomi dunia, resesi dan depresi sebenarnya telah berulangkali terjadi. Dalam kamus ekonomi, kedua pengertian tersebut mengacu pada keadaan yang ditandai oleh pengurangan besar-besaran produksi industri, meluasnya pengangguran, dan merosotnya kegiatan perdagangan. Perbedaan keduanya telihat pada akibat yang ditimbulkan, resesi

⁵ Suhartono, *Sejarah Pergerakan Nasional dari Budi Utomo sampai Proklamasi 1908-1945*. (Yogyakarta: Pustaka Pelajar Ofiset. 1994). Hlm. 86.

berlangsung lebih pendek daripada depresi. Periode antara kemakmuran dan depresi berjalan silih berganti dengan jarak waktu yang tak terduga, baik yang terjadi di Inggris maupun Amerika Serikat serta negara industri dunia lainnya, sejak ada bagian akhir abad ke 18. Malapetaka yang terjadi di salah satu negara industri terbesar dunia itu kemudian merayap mempengaruhi roda kehidupan ekonomi dunia.

Hampir tidak ada negara yang terhindar dari pengaruh kesulitan ekonomi itu, termasuk di Hindia-Belanda. Sejak awal hingga berakhirknya deperesi pada 1933, harga-harga di Hindia-Belanda memperlihatkan penurunan baik bidang ekspor maupun impor. Bahkan, kerugian akibat jatuhnya harga barang ekspor lebih besar daripada impor. Harga-harga barang ekspor merosot tajam, lebih daripada harga-harga barang impor, sehingga merugikan pertukaran perdagangan. Pada tahun 1932 misalnya, indeks ekspor jatuh sampai dengan 14% sedangkan impor 17%.⁶ Gula dan karet merupakan jenis komoditas yang paling terpukul berat akibat krisis. Harga karet turun 10% dari batas harga sebelum krisis. Gula yang merupakan kebanggaan Jawa sejak lama, merosot tajam baik dalam jumlah maupun nilainya. Pada tahun 1929, sebanyak 2.946.000 ton gula di ekspor dengan nilai 312 juta gulden, tetapi pada 1934 sebanyak 1.104.000 ton hanya bernilai 45 juta gulden.⁷

⁶ A. Neyzell de Wilde and J.Th. Moll, *The Netherland Indies During The Depression: A Brief Economic Survey*, (Netherland: National Council for the Netherlands and Netherlands Indies of Institute of Pacific Relation, 1936). hlm. 11.

⁷ G. Prince & H. Baudet, *The Netherland and the Indies: The Battles Against the Crisis in the Thirties*, (Leiden: Paper to be presented to the “Second Anglo-Dutch Conference on Comparative Colonial History”, 1981), hlm. 3.

Kemesrosotan harga juga terjadi pada komoditas karet. Penurunan harga menyebabkan beberapa perkebunan menghentikan kegiatan menyadap pohon karet. Pada tahun 1932, penyadapan terhenti sampai kira-kira 80.000 ha dari luas yang seharusnya dapat disadap pada Desember 1931. Jika dibanding negara-negara lain yang sama kondisinya, masa depresi ini lebih terasa pengaruhnya bagi Hindia-Belanda.

Selain berkurangnya permintaan pasar dunia, yang menjadi penyebab kemunduran Pelabuhan Cilacap adalah setelah dibangunnya jalur kereta api dari Cilacap ke Batavia. Setelah jalur kereta api itu sampai ke Batavia, hal ini justru menjadi malapelataka bagi Pelabuhan Cilacap karena hasil bumi yang semula diangkut ke Cilacap kemudian langsung diangkut ke Jakarta, karena dari perhitungan ekonomis biaya kapal dari Pelabuhan Cilacap lebih mahal dibandingkan biaya kapal dari Pelabuhan Batavia. Walaupun jarak darat dari wilayah Jogja sampai Batavia lebih jauh dibandingkan dari Jogja ke Cilacap, namun biaya pengangkutan kapal dari Cilacap lebih mahal jika dibandingkan dengan pengangkutan kereta api dari Jogja ke Batavia.⁸

B. Dampak Krisis Ekonomi

1. Menurunnya Jumlah Ekspor di Pelabuhan Cilacap.

Tak berbeda dengan pelabuhan-pelabuhan lain di Hindia-Belanda, ekspor Cilacap pun menurun drastis. Meskipun demikian Pelabuhan Cilacap dapat bertahan dan berada di atas posisi ekspor Pekalongan, Tegal, dan Cirebon. Salah satu faktor keunggulan ekspor Pelabuhan Cilacap

⁸ Wawancara dengan Ungkul Wibowo, Tanggal 16 Februari 2015.

dibanding Pekalongan, Tegal, dan Cirebon adalah memiliki lebih dari satu jenis komoditas andalan. Pelabuhan Cilacap tidak bergantung pada satu jenis komoditas saja. Keunggulan itulah yang membuat Pelabuhan Cilacap mampu bertahan hingga masa depresi.

Penurunan tajam nilai ekspor Pelabuhan Cilacap Nampak jelas setelah tahun 1929. Kekuatan ekspor Cilacap paling tidak didukung oleh dua komoditas penting: gula dan produk kelapa yaitu kopra dan minyak kelapa. Sementara itu Pelabuhan Cirebon hanya disumbang oleh komoditas gula saja. Penurunan jumlah ekspor gula dari Cilacap pada masa depresi nampak tajam setelah tahun 1933. Bahkan pada tahun-tahun 1936, 1937, dan 1938 tidak ada ekspor gula dari Pelabuhan Cilacap. Itulah sebabnya pabrik-pabrik gula di Banyumas dengan segera mencari dan menciptakan pasar local, sehingga arus angkutan gula dari daerah pedalaman ke Pelabuhan Cilacap berkurang.

Penurunan ekspor gula dari Cilacap ditopang oleh ekspor komoditas minyak kelapa. Ketika volume dan nilai ekspor gula Pelabuhan Cilacap menurun,,muncul komoditas pendukung, yaitu minyak kelapa dan jenis minyak lainnya. Di Jawa Tengah, ekspor minyak kelapa berada di posisi kedua setelah Semarang. Ekspor Pelabuhan Semarang pada 1931 sebanyak 168.00 ton dan melonjak 259.200 pada tahun 1932.⁹ Sementara itu jumlah ekspor Pelabuhan Cilacap dalam catur wulan pertama tahun 1931 sebesar 52.500 ton dan meningkat menjadi 90.000 ton untuk periode yang sama

⁹ *Algemeen Indisch Dagblad 25 Mei 1932. No. 131. Arsip SDS. ANRI.*

tahun 1932. Seperti diketahui, harga-harga komoditas setelah depresi menurun maka nilainya pun merosot. Misalnya nilai ekspor Cirebon pada 1932, yang hanya separuh dari nilai ekspor Cilacap. Dari komposisi ekspor Cirebon, tampak bahwa gula masih merupakan komoditi pokok. Berbeda dengan Cilacap, yang memiliki produk minyak kelapa (36,18%) sebagai pengimbang gula dengan prosentase (40, 93%).

Kopra sebagai bahan baku minyak kelapa dalam tujuh bulan pertama tahun 1932, memperlihatkan kenaikan. Hal itu tampak dari angkutan kopra dari stasiun-stasiun SDS ke Pelabuhan Cilacap Jenis komoditas ekspor lain yang patut pula di ajukan sebagai pendukung paket ekspor minyak kelapa dari Cilacap adalah produk sampingan yakni ampas kopra. Dihitung dari segi nilai ekspor, komoditas ini memang tidak sebesar kopra dan minyak kelapa. Tetapi bisa menjadi peluang untuk memenuhi permintaan pasar. Tahun 1934, harga kopra perlahan meningkat melebihi harga pasar. Mulai tahun itu, kopra tidak lagi di ekspor dalam bentuk kelapa kering, melainkan telah diolah menjadi minyak kelapa.

Pasalnya ada perluasan industri minyak kelapa di Jawa Tengah. Harga minyak kelapa pada Januari 4,85 gulden per pikul, kemudian bergerak naik dan berfluktuasi mencapai 5, 35 gulden pada bulan Desember. Namun persediaan kopra pada tahun 1934 mencapai 149 ton, jauh lebih rendah dibanding tahun 1933 yang mencapai 6 juta ton. Ekspor minyak kelapa pun kemudian menggantikan posisi kopra. Hal itu jelas terlihat dengan meningkatnya ekspor ampas kopra. Di ibukota *afdeling*

Cilacap terdapat dua pabrik minyak milik orang Eropa, yaitu Mexolie dan Olvado.

Satu lagi pabrik minyak kelapa di Purwokerto milik perusahaan dagang Rouwenhorst Mulder, juga mengekspor hasilnya lewat Cilacap. Untuk memenuhi kebutuhan kopra, yang langka sepanjang tahun 1934, pabrik-pabrik di Jawa Tengah dan pedalaman Cilacap mendatangkannya dari Pontianak, Kalimantan Barat. Kopra dikirim melalui Pelabuhan Tegal untuk selanjutnya diangkut dengan mobil truk ke Purwokerto dan Cilacap.¹⁰ Pada tahun 1935 tidak ada ekspor kopra dari Pelabuhan Cilacap. Kopra habis terserap oleh pabrik-pabrik minyak kelapa, baik dari kota Cilacap maupun daerah pedalamannya.

Kemerosotan hasil kopra pada 1936, sejalan dengan tajamnya persaingan antara kedua pabrik minyak kelapa di Cilacap. Harga kopra kembali meningkat. Pada paruh pertama tahun 1936 harga bergerak di kisaran harga 4,50 gulden dan 5 gulden per pikul, dan terus melonjak selama Juli sampai September menjadi 6 gulden. Penurunan nilai mata uang gulden sebagai salah satu upaya perbaikan perekonomian Hindia-Belanda dan besarnya permintaan produksi minyak kelapa di Amerika Serikat dan Eropa, membuat harga kopra selama kuartal terakhir tahun 1936 melonjak sampai 10 gulden per pikul. Lonjakan permintaan luar negeri terlihat pada jumlah ekspor minyak kelapa pada tahun 1937 yang mencapai 14935 ton.

¹⁰ *Verslag Sub-Agentschap NHM Tjilatjap*. 1934. Arsip NHM 1934. ANRI.

Meskipun tidak sebesar nilai ekspor minyak kelapa, kopra, apalagi gula, tetapi gapplek dan tepung tapioka cukup memberikan kontribusi. Produk tepung tapioka selain memenuhi kebutuhan pangan dalam negeri, juga sebagai komoditas ekspor.¹¹ Ekspor tapioca melonjak pada tahun 1928, namun menurun pada tahun 1929. Hal ini dikarenakan pada paruh kedua tahun tersebut, pabrik-pabrik tapioka di Banyumas Selatan berhenti produksi karena kekurangan bahan baku. Sampai pada periode akhir masa penjajahnya Belanda, ekspor Cilacap sebenarnya masih dapat memperlihatkan posisi diatas tiga pelabuhan di pantai utara. Meskipun pada umumnya keempat pelabuhan itu menunjukkan adanya penurunan ekspor sejak tahun 1932, akan tetapi menunjukkan kenaikan lagi pada tahun 1936 dan 1937.

2. Permintaan Pasar Lokal Meningkat

Kesulitan ekonomi sering mengakibatkan keadaan sosial-ekonomi semakin buruk, namun di sisi lain dapat pula memacu upaya untuk mengatasinya. Ketika ekspor gula ke luar negeri dari daerah Banyumas menurun drastic, penjualan di daerah setempat pun meningkat. Pada masa sebelum depresi, gula lebih banyak dikirim ke pasar dunia melalui Cilacap, dan pasca depresi gula dikirim ke berbagai daerah terutama di Jawa Tengah. Akibatnya kegiatan ekspor menurun. Salah satu penyebabnya adalah biaya angkutan yang mahal.

¹¹ Susanto Zuhdi, *Cilacap (1830-1942) Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*, (Jakarta: KPG. 2002). Hlm. 101

Pabrik gula di Purwokerto, menjual sekitar 200 kantung kepada pedagang Cina di Banjarnegara, Klampok, Sokaraja, Gombong, dan Cilacap. Pengangkutan gula tak hanya menggunakan trem lembah serayu (SDS), tetapi juga menggunakan gerobak untuk memangkas biaya angkut. Tentu saja hal ini merugikan pihak SDS.

C. Ekspansi Ekonomi Jepang

Tiga puluh tahun pertama abad 20, di wilayah Hindia-Belanda hampir tidak ada arus barang yang keluar masuk. Peran Belanda digantikan oleh negara eropa lainnya, seperti Inggris, Belagia, dan Perancis. Bahkan Jepang sebagai negara di Asia ikut mucul sebagai pemasok barang impor terbesar ke Hindia-Belanda. Tekanan ekonomi Jepang tahun 1930an merupakan gejala ekspansi imperialism, tak hanya di Hindia-Belanda, namun juga di Asia Tenggara. Gejala tersebut telah diamati oleh pemerintah Hindia-Belanda sejak awal periode 1914-1918. Gejala mulai terlihat jelas ketika Jepang menduduki wilayah Formosa atau Taiwan, Manchuria pada akhir abad ke 19. Kemenangannya atas peperangan melawan Rusia pada tahun 1905 membuktikan bahwa Jepang melebarkan kekuasaan ke daerah selatan.

Keberadaan orang Jepang di Hindia-Belanda telah tersebar hampir di seluruh pantai terpencil dengan alasan sebagai nelayan. Kemudian mereka masuk ke pedalaman untuk menjadi pemilik toko, pedagang keliling, tukang

foto, atau pekerjaan lainnya.¹² Selama periode 1913 sampai 1920 nilai impor Jepang ke Hindia-Belanda melonjak sejalan dengan nilai ekspor Hindia-Belanda ke negeri matahari terbit itu. Pada tahun 1929 impor Jepang ke Hindia-Belanda bertambah 42 persen dibanding sebelumnya. Arus ekspor impor perdagangan Hindia-Belanda dan Jepang mulai timpang pada tahun 1927.

Pada tahun itu ekspor Hindia-Belanda ke Jepang terus merosot. Salah satunya tampak dari nilai ekspor Jawa pada tahun 1937 yang menurun tajam, yang sebagian besar disebabkan oleh ekspor gula yang berkurang. Sementara itu pada saat yang sama Jepang mulai mengembangkan produksi gulanya dari pabrik-pabrik yang didirikan di Taiwan sejak 1930.¹³ Mengamati Jepang seperti yang dilakukan oleh Profesor Howard Dick, seorang ahli sejarah perekonomian Asia khususnya Indonesia yang tidak hanya melihat proses penetrasi sebagai ekspansi negeri matahari terbit itu, tetapi juga harus memahami latar belakang pemabangunan ekonominya yang cepat, terutama setelah masa Restorasi Meiji.

Kegiatan ekspor Jepang ke pasar dunia sebenarnya sebagai pemenuhan alat tukar perdagangan luar negeri untuk memperoleh bahan mentah bagi industrinya. Kuatnya kemampuan ekonomi Jepang meresahkan kepentingan

¹² The Netherland Government Information Bureau, "A Decade of Japanese Underground Activities in the Netherland East Indies, (London: His Majesty's Stationery Office, 1942). Hal. 9.

¹³ Howard Dick, *Japan Economic Expansion In The Netherlands Indies Between the First and Second War*, (Singapore: Cambridge University Press, 1989), hal. 262.

perdagangan Hindia-Belanda.¹⁴ Pada periode 1930, angka kemerosotan nilai ekspor dan impor Cilacap seimbang. Sebagaimana penyebab kecilnya jumlah dan nilai impor yang menurun tajam sejak 1929, letak Cilacap yang terpencil merupakan kendala utama. Kendala lainnya adalah daya beli penduduk yang rendah. Kondisi itu tercermin dari kerugian yang di derita para pemilik took di Cilacap sepanjang 1930-1933.

Harga produksi dari daerah pedalaman yang terus menurun ikut mengurangi pendapatan penduduk, apalagi daerah penghasil bahan katun atau kapas semakin dirugikan karena kalah bersaing dengan tekstil impor dari Jepang. Jepang menghidupkan slogan “barang Jepang harus didistribusikan oleh Jepang sendiri”. Letak Pelabuhan Cilacap yang terpencil membuat importir lebih suka memasok barang dari pelabuhan-pelabuhan utara. Sebelum tahun 1933, barang-barang Jepang yang disalurkan oleh perusahaan dagang Geo Wehry dan Borneo Sumatra, yang keduanya mempunyai sub-agen di Cilacap, tidak dibongkar di Pelabuhan Cilacap.

Barang impor dibongkar di Pelabuhan Semarang dan Cirebon. Barang dari Pelabuhan Semarang dikirim ke daerah penjualan sebelah barat Yogyakarta dan sebelah timur Garut menggunakan kereta api NISM. Barang yang dibongkar di Cirebon di sediakan guna melayani kebutuhan-kebutuhan daerah sebagian timur Jawa Barat. Pada tahun 1933, setelah kereta api milik pemerintah (SS) menurunkan tarif khusus untuk angkutan barang jurusan Cilacap-Garut dan Cilacap-Yogyakarta, barang-barang impor Jepang

¹⁴ *Ibid.* hal. 266.

didistribusikan melalui Cilacap.¹⁵ Dari sana distribusi kemudian dilakukan oleh pedagang perantara Cina sampai ke tangan pedagang atau tangan ketiga pribumi.

¹⁵ *Verslag Sub-agentschap NHM Tjilatjap*. Arsip NHM 1933. ANRI.

BAB VI

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil dari penelitian yang telah dilakukan oleh penulis tentang Pelabuhan Cilacap pada masa pemerintah Hindia Belanda tahun 1830-1942 dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut.

1. Pelabuhan Cilacap yang sebelumnya dikenal sebagai Pelabuhan Donan, mulai berkembang ketika digunakan untuk kepentingan yang lebih besar setelah produk pemerintah harus dieksport ke pasar Eropa. Kopi merupakan jenis utama yang dieksport 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.
2. Ketika Perang Diponegoro usai pada tahun 1830, Belanda berhasil merebut wilayah mancanegara kulon termasuk Cilacap. Namun dampak dari Perang Diponegoro tersebut, Pihak Belanda mengalami kerugian yang sangat besar ditambah hutang-hutang yang ditinggalkan VOC sehingga kas keuangan Belanda menjadi kosong. Oleh karena itu pemerintah pusat Kerajaan Belanda di Eropa mengirimkan Van Den Bosch untuk mengurus keadaan keuangan

Hindia-Belanda. Kemudian Van Den Bosch memutuskan untuk menerapkan sistem tanam paksa yang kemudian membuat Hindia-Belanda menghasilkan tanaman ekspor yang sangat laku di pasaran eropa, salah satunya adalah tanaman kopi. Salah satu peghasil kopi terbesar di Jawa adalah Banyumas. Namun ada kendala dalam pengiriman kopi ke Pelabuhan Semarang, karena medan yang bergunung dan masih diangkut dengan pedati atau gerobak, maka biaya pengiriman menjadi meningkat dan keuntungan pun semakin berkurang.

Pelabuhan yang menghubungkan daerah pedalaman dan pasar menjadi cermin perkembangan ekonomi suatu daerah. Kegiatan pelabuhan tidak semata-mata ditentukan oleh pertumbuhan ekonomi, tapi dukungan infrastruktur dan kebijakan pemerintah serta permintaan pasar. Alat transportasi darat tradisional seperti gerobak dan cikar tidak banyak bermanfaat untuk pengangkutan hasil kopi dalam jumlah yang banyak, cepat, dan jauh. Selain itu biaya angkutan tradisional yang ditarik oleh hewan lebih mahal, sehingga pemerintah Hindia-Belanda memutuskan untuk memasangkan jaringan rel kereta api pada tahun 1879 dan selesai tahun 1887 yang menghubungakan Cilacap dan Yogyakarta. Berkat adanya jalur keret api tersebut, perkembangan Pelabuhan Cilacap mulai tampak pada akhir tahun 1888. Hasil kopra dari Karasidenan Bagelen Selatan dan Banyumas lebih banyak dikirim ke Cilacap yang sebelumnya dikirim ke Semarang.

3. Seiring dengan berkembang pesatnya sebuah pelabuhan tentunya dapat meningkatkan resiko pelabuhan tersebut untuk diserang karena sangat vital bagi sebuah negara, dan ditambah pendapatan yang dihasilkan dari kegiatan

perdagangan sangat banyak bahkan dari pendapatan tersebut bisa membangun infrastruktur. Hal ini sudah di antisipasi oleh pemerintah Hindia-Belanda sejak tahun 1930. Sebelum itu awalnya VOC belum menyadari bahwa perairan Cilacap mempunyai arti strategis dalam hal pertahanan. Pada masa perang Diponegoro ada dugaan telah terjadi perdagangan senjata yang melibatkan Inggris dan Pasukan Diponegoro disekitar Kepulauan Cocos milik Inggris, sehingga sejak itu pihak Belanda menyadari peran Cilacap dalam sektor pertahanan militer.

Seperti yang dikatakan Van Hoevell, terutama pada masa perang, Pelabuhan Cilacap berfungsi sebagai pelabuhan untuk keperluan evakuasi ke Australia tanpa melalui Selat Sunda atau Bali. Penerapan kebijakan pemerintah tersebut mulai terlihat pada tahun 1854. Benteng di ujung timur Cilacap dilengkapi dengan meriam pantai. Muncul gagasan agar pusat pertahanan di tempatkan di Jawa Tengah sehingga dekat dengan Pelabuhan Cilacap, akan tetapi akhirnya dipilihlah Bandung.

Demi menjaga pertahanan Kota Cilacap, maka dibangunlah benteng pertahanan pada tahun 1846 dan selesai pada tahun 1860. Benteng tersebut dianggap mampu menangkis serangan yang datang dari arah timur. Persenjataan yang ditempatkan di Cilacap saat itu termasuk yang paling lengkap, paling modern, dan paling berat di Hindia-Belanda. Rencana pengembangan pertahanan Hindia-Belanda dalam dekade terakhir masa pemerintahan, dibayangi oleh upaya penghematan anggaran secara besar-besaran. Ketika ancaman Jepang sudah tidak lagi ditafsirkan sebagai ancaman

bisnis melainkan sebagai ekspansi territorial, pemerintah Hindia-Belanda segera membenahi diri untuk urusan pertahanan.

4. Menjelang masa perang dunia kedua terjadi krisis ekonomi yang melanda dunia, imbasnya terkena langsung terhadap sektor ekonomi di Hindia-Belanda. Harga barang ekspor yang di produksi di Hindia-Belanda melonjak turun, sehingga mengurangi aktivitas ekspor impor di wilayah pelabuhan, termasuk Pelabuhan Cilacap. Selain krisis ekonomi yang menyebabkan kemunduran aktivitas Pelabuhan Cilacap, munculnya jalur kereta api dari Yogyakarta ke Batavia juga ikut andil dalam kemunduran Pelabuhan Cilacap. Hasil tanaman dan industri dari Jawa Tengah bagian selatan dikirim langsung ke Batavia tanpa melalui Pelabuhan Cilacap, karena biaya menggunakan kereta api lebih murah dibandingkan menggunakan kapal.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip

- Algemeene Opgaven Residen Banjoemas 1831.* ANRI.
- Algemene Politieke Verslagen Residentie van Banjoemas 1831-1891.* ANRI.
- Besluiten (Algemene Secretarie).* ANRI.
- Burgelijke Openbare Werken.* 1914-1942. No. 11997. ANRI.
- Departemen van Binnenlandschbestuur,* 1937-1941. ANRI.
- Kolonial Verslag.* ANRI
- Statistiek der Residentie Banjoemas, Staat Litt A, No. 1.* ANRI.
- Serajoedalstoommaatschappij (SDS).* ANRI.

Buku

- Abdurahman. *Ensiklopedia Keuangan Perdagangan.* Jakarta: Pradnya Paramita. 1982.
- Anastasius Daliman. *Metode Penelitian Sejarah,* Yogyakarta: Ombak. 2001
- . *Sejarah Indonesia Abad XIX-Awal Abad XX: Sistem Politik Kolonial Dan Administrasi Pemerintahan Hindia-Belanda.* Yogyakarta: Ombak. 2012.
- Ankersmit, F.R. *Refleksi Tentang Sejarah: Pendapat-Pendapat Tentang Filsafat Sejarah.* Jakarta: Gramedia. 1987.
- Arifin Bey. *Pendudukan Jepang di Indonesia: Suatu Ungkapan Berdasarkan Dokumentasi Pemerintahan Belanda.* Jakarta: Kesaint Blanc, 1987
- Bambang Triyatmodjo. *Pelabuhan.* Yogyakarta: Beta Offset. 2008.
- Booth, Anne. *Sejarah Ekonomi Indonesia.* Jakarta: LP3ES. 1988.
- de Wilde, A. Neytzell and J.Th. Moll, *The Netherland Indies During The Depression: A Brief Economic Survey,* (Netherland: National Council for the Netherlands and Netherlands Indies of Institute of Pacific Relation, 1936
- Deliar Noer, *Pengantar ke Pemikiran Politik,* Jakarta: Rajawali, 1995.
- Djoko Suryo. *Sedjarah Sosial Pedesaan Karasidenan Semarang 1830-1900.* Yogyakarta: Penerbit Pusat Antar Universitas Gadjah Mada. 1989.
- Hoetomo, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia.* Surabaya: Mitra Pelajar. 2005
- Jurusan Pendidikan Sejarah, *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Skripsi.* Yogyakarta: Jurusan Pendidikan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial UNY. 2013

- Kok, J.A. *De Scheepvaartbescherming in Nederlandsch-Indie*. Leiden: NV. Leidsche Uitgeversmaatschappij. 1931.
- Kuntowijoyo, *Metodologi Sejarah Edisi Kedua*. Yogyakarta: Tiara Wacana, 2003.
- . *Pengantar Ilmu Sejarah*, Yogyakarta: Bentang Pustaka. 1999.
- Lockwodd, Ruppert. *Armada Hitam*. Jakarta: Gunung Agung. 1993.
- M. Gani. *Kereta Api Indonesia*. Jakarta: Deppen RI. 1978.
- Mansvelt, W.M.F. *Geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschaappij 1824-1924*. Amsterdam: Nederlandsche Handel-Maatschappij. 1960.
- Marwati Djoenoed dan Nugroho Notosusanto. *Sejarah Nasional Indonesia jilid IV*. Jakarta: Balai Pustaka. 1993.
- Nugroho Notosusanto. *Norma-Norma Dasar Pemikiran dan Penelitian*. Jakarta: Dephan. 1971.
- . *Sejarah Nasional Indonesia Jilid V*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1975.
- Onghokham. *Runtuhnya Hindia-Belanda*. Jakarta: Gramedia. 1987.
- S.A, Reitsma, *Korte Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor-en Tramwegen*. Weltevreden: G. Kolff & Co. 1987.
- Sanusi Pane. *Sedjarah Indonesia Djilid II*. Jakarta: P.N. Balai Pustaka. 1965.
- Sartono Kartodirjo. *Pendekatan Ilmu Sosial dan Metodologi Sejarah*. Jakarta: Gramedia, 1992
- . *Pengantar Sejarah Indonesia Baru: Sejarah Pergerakan Nasional*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.1993.
- Soedarmaji. *Hari Jadi Kabupaten Cilacap (Alternatif dari Alternatif)*. Purwokerto: TP. 1990.
- Soedjono Kramadibrata. *Perencanaan Pelabuhan*. Bandung: Ganeca Exact. 1985.
- Stamford Raffles, Thomas. *History of Java*. Yogyakarta: Narasi. 2009.
- Suhartono. (1994). *Sejarah Pergerakan Nasional dari Budi Utomo Sampai Proklamasi*. Yogyakarta; Pustaka Offset. 1994.
- Sukarto Kartoatmodjo. *Hari Jadi Kabupaten Daerah Tingkat II Cilacap*. Cilacap: Pemda Tingkat II Cilacap. 1990.
- Susanto Zuhdi, *Cilacap (1830-1942) Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia. 2002.
- Teitler, G, *De Indische Defensie en de Bezuinigingen*. s'Gravenhage: Sectie Militaire Geschiedenis van de Landmaschtaf. 1985.

- Turnbull, C.M., *A History of Singapore 1819-1975*. Oxford: Oxford University Press. 1977.
- Unggul Wibowo, *Orang-orang Belanda di Pintu Darurat*. Jakarta: Putera Sukses. 2006.
- . *Tinjauan Sosiolinguistik Arsip Korespondensi di Vorstenlanden Pada Masa Pemerintah Hindia Belanda*. Yogyakarta: Kantor Arsip Daerah Provinsi DIY. 2008.

Skripsi dan Tesis

- Eko Prianto Triwarso, *Kota Cilacap tahun 1848-1942. Skripsi*. Yogyakarta: Fakultas Sastra Universitas Gadjah Mada. 2001.
- Purnawan Basundoro, *Transportasi Dan Ekonomi di Karasidenan Banyumas Tahun 1830-1940. Tesis*, Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada. 1999.

Surat Kabar

- Javasche Courant*, 18 Agustus 1847.
- De Locomotief*, 19 Mei 1924

INTERNET

Howard Dick, *Japan's Economic Expansion in the Netherlands Indies between the First and Second World Wars*. <http://www.jstor.org/stable/20071082>. Diakses pada tanggal 10 Januari 2015.

Rhoads Murphey, *Brides of the Sea, Port Cities of Asia From the 16th-20th Centuries* by Frank BROEZE. <http://www.jstor.org/stable/41562767>. Diakses pada tanggal 28 Desember 2014.

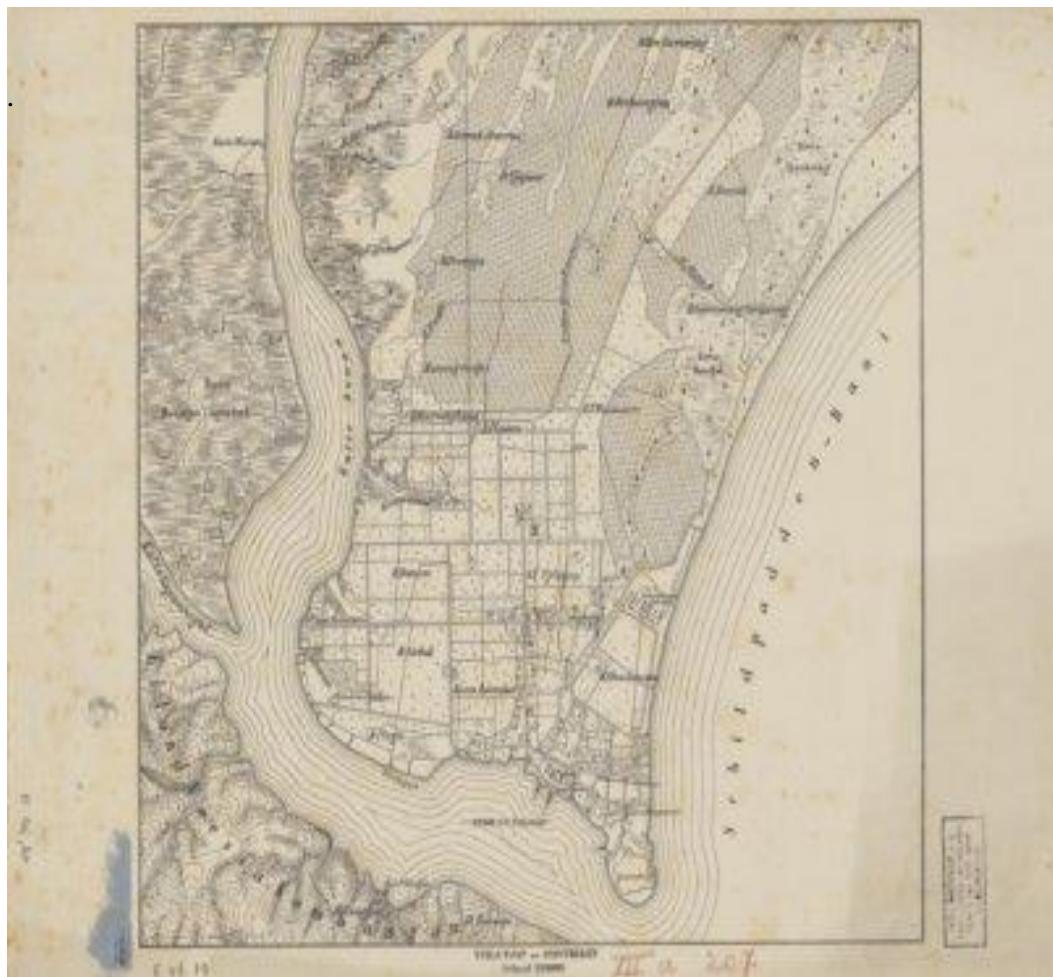
Narasumber (Wawancara)

No	Nama	Tempat, Tanggal Lahir	Pekerjaan	Alamat
1	Mokhammad Unggul Wibowo, M. Pd.	7 Oktober 1970	Kepala Sekolah SMA N 1 Sidareja	Jl. Kendeng No. 78, Sidanegara,

				Cilacap Tengah.
--	--	--	--	--------------------

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 34den 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 groeten 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 31sten 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 1sten 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 1^o. Januarij 1848, het verpleeggeld in de militaire hospitalen zal bedragen:

Voor ambtelooze personen, die verlangen als lijdsters der 1ste klasse verpleegd te worden f 4:60.
 » gezagvoerders en stuurlieden van koopvaardij-schepen (als lijdsters 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 lijdsters 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 bijtredagen 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 meju 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?

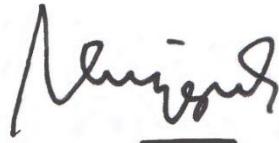
Jawab: Lebih murah yang utara Jawa, karena jalur utara merupakan jalur perdagangan yang ramai dan tidak memutar jika dibandingkan dengan pelabuhan di selatan

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.