

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 pertahanannya 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. Peralatan 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 infanteri 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 memerhatikan 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 opsir 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 menyerang 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 Dragon 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 Onghokham, *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 sentiment anti Inggris di Jepang.¹³

Kampanye politik ekspansi Jepang dimulai dengan menginvasi Manchuria. Pada bulan Maret 1932, Jepang memproklamakan 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 kearah 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 Zuhrdi, *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 menyikapi 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 kemudia 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 kegoncangan 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-Prosperty sphere*, Jepang memberi 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 pemerintah 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-Prosperty 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 memprotes 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 menyusul 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 ekspor tekstil dari negaranya. Tindakan Jepang tersebut menunjukkan ke arah persiapan perang. Selain itu tentara Jepang mulai melakukan penetrasi ke arah 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 Starckenborgh-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 Desember 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 suatu 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 *Luchtsbeschermingdienst*. 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. Luchtsbeschermingdienst (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 *Volksgesondheid* 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 pengerjaan. 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 untk 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 disiapkan 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. Kemudian, disiapkan juga tiga pesawat amfibi Catalina di Cilacap untuk tugas pengintaian Pelabuhan. Pada akhir minggu bulan Februari 1942, datang 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 datang 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 Starckenborgh 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; sekretaris 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 kemudia 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 seranga 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 Douglas 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 Zuhrdi, *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 mariner 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. Keesokan 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 mejadi 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 penterahan 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