

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 diekspor ke pasar Eropa. Kopi merupakan jenis utama yang diekspor dari Cilacap. Inilah yang membuat Pemerintah Hindia Belanda berkepentingan memberikan perhatian serius terhadap Cilacap. Perhatian ini bisa di lihat dari usul Gubernur Jenderal Hindia Belanda saat itu Johannes Graaf Van Den Bosch (1830-1841) ketika pertama kali wilayah Banyumas di masukkan ke dalam kekuasaan Pemerintah Hindia Belanda. Dalam usul yang disampaikan terhadap Dewan Hindia Belanda pada tanggal 31 Agustus 1831, Van Den Bosch menyatakan bahwa wilayah Banyumas merupakan kawasan yang sangat subur dan cocok untuk budidaya tanaman indigo dan tebu.
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 cिकार 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 memasang jaringan rel kereta api pada tahun 1879 dan selesai tahun 1887 yang menghubungkan 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 diantisipasi 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 dipilhlah 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.