

PERAN PELABUHAN CILACAP BAGI PERTUMBUHAN SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT CILACAP (1830-1942)

THE ROLE OF CILACAP HARBOR FOR THE DEVELOPMENT OF CILACAP COMMUNITY' SOCIAL ECONOMY (1830-1942)

Oleh: Astrid Teresa Viliانا dan Dr. Zulkarnain, M.Pd, FIS,
UNY astridteresa31@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk; (1) mengetahui sejarah Cilacap; (2) mengetahui awal mula dan perkembangan Pelabuhan Cilacap; (3) faktor pendorong kemunduran Pelabuhan Cilacap; (4) mengetahui peranan Pelabuhan Cilacap bagi masyarakat Cilacap. Hasil dari penelitian menemukan beberapa fakta yang diperoleh sebagai berikut: Pelabuhan Cilacap sebagai pintu gerbang utama ekspor daerah pedalaman di Karesidenan Banyumas yang sangat subur akan komoditas seperti Kopi, Indigo dan Gula. Pelabuhan Cilacap sebagai pendukung perekonomian pemerintah Hindia Belanda banyak mempengaruhi perkembangan Cilacap. Perkembangan sarana fisik yang sangat terlihat yaitu perbaikan dan peningkatan transportasi. Adanya Pelabuhan Cilacap berpengaruh terhadap dinamika sosial maupun ekonomi masyarakat Cilacap, seperti terbukanya lapangan pekerjaan di pelabuhan, terjadi pertumbuhan penduduk, stratifikasi sosial, kelompok pemukiman, kesehatan, prostitusi dan kriminalitas. Dalam perekonomian hasil upah kerja di Cilacap lebih tinggi dibandingkan daerah lain disekitar Cilacap.

Kata Kunci: *Cilacap, Pelabuhan Cilacap, Sosial Ekonomi, Hindia Belanda*

ABSTRACT

The present study aimed at; (1) discovering the history of Cilacap; (2) discovering the early period and the development of Cilacap Harbor; (3) discovering the factors led to the setback of Cilacap Harbor; (4) discovering the role of Cilacap Harbor of Cilacap citizen. The result of the study found several facts as follow: Cilacap Harbor as the main export gate from the inland in prosperous Banyumas that rich commodities such as Coffee, Indigo, and sugar. Cilacap Harbor as the patron of The East Dutch Indies Government brought many effects on the Cilacap development. The development of physical facilities was in the form of transportation enhancement. Cilacap Harbor affected the social economy dynamics of Cilacap, such as the job opportunity in Harbor, citizen growth, social stratification, group of the settlement, health, prostitution, and crimes. In the economic side, the wage in Cilacap was the highest among the other regions around Cilacap.

Keywords: *Cilacap, Cilacap Harbor, Social Economy, The Dutch East Indies*

I. PENDAHULUAN

Perekonomian pemerintah Hindia Belanda pasca perang Belgia dan perang Jawa melemah, untuk memperbaikinya pemerintah segera menerapkan berbagai kebijakan politik, salah satunya politik *Batig Slot* (mencari keuntungan besar). Tujuan politik kolonial tidak lain untuk mengeksploitasi daerah jajahan guna kepentingan negeri induk (Belanda). Johannes van den Bosch pada tahun 1830 menerapkan sistem Tanam Paksa (*Cultuur Stelsel*)¹.

Sistem Tanam Paksa diberlakukan di sebagian Jawa, mencakup 18 Karesidenan, salah satunya Banyumas. Daerah yang subur menjadi target terbesar karena akan menghasilkan komoditas ekspor yang berharga bagi Pemerintah dan keuntungan yang besar. Hasil produksi Tanam Paksa yang melimpah membuat pemerintah Hindia Belanda giat untuk mengekspor ke negara Eropa seperti kopi, indigo (nila)², tebu (gula), lada, teh, tembakau dan kayu manis.

Selama periode Tanam Paksa (1830-1870), pemerintah Hindia Belanda dapat

mengalirkan keuntungan bersih ke negeri Belanda sebesar 900 juta *gulden*.³ Keuntungan tersebut telah banyak membantu negeri Belanda untuk memperbaiki perekonomiannya. Berkat sumbangan dari sistem Tanam Paksa ini, Belanda mampu keluar dari krisis ekonomi dan perdagangan internasionalnya juga berhasil dibangkitkan kembali. Bahkan Belanda kembali menempati posisi penting sebagai pusat perdagangan internasional, khususnya bagi barang-barang komoditi tropis.⁴

Pada 1830-an, sungai mempunyai peran yang sangat besar sebagai sarana transportasi jalur air. Pada waktu itu untuk mengangkut hasil bumi Tanam Paksa dari pedalaman Jawa menggunakan transportasi laut berupa kapal maupun perahu. Kondisi waktu itu belum ada jalan darat yang memadai untuk menghubungkan daerah pedalaman (*hinterland*) dengan Cilacap kecuali aliran sungai.⁵

Pelabuhan Cilacap yang terletak di pantai selatan Jawa, menarik perhatian pemerintah Hindia Belanda. Berkat Pulau Nusakambangan yang terletak didepannya, membuat lautan tenang

KBBI Pusat Bahasa Edisi IV (Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 2008), hlm. 532.

³ A. Daliman, *Sejarah Indonesia Abad XIX-Awal Abad XX: Sistem Politik Kolonial dan Administrasi Pemerintahan Hindia Belanda*, (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2012), hlm. 5

⁴ Tanto Sukardi, *Tanam Paksa di Banyumas*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2014), hlm. 36.

⁵ Susanto Zuhdi, *Cilacap (1830-1942): Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*, (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2016), hlm. 4.

¹ Tanam Paksa merupakan suatu kewajiban yang diberlakukan oleh pemerintah Hindia Belanda kepada rakyat (Jawa) dengan secara paksa untuk menanam tanaman yang hasilnya dapat dijual di Eropa. Tanaman yang harus ditanam ditentukan oleh pemerintah seperti, tebu, indigo (nila), teh, kopi, tembakau, kayu manis, kapas, karet. Lihat pada I Nyoman Dekker, *Sejarah Indonesia Baru Jilid I: 1800-1900*, (Malang: 1965), hlm. 61-64.

² Indigo merupakan tumbuhan tropis yang menghasilkan zat celup biru. Zat warna biru tua diperoleh dari tumbuhan nila atau tarum. Tumbuhan ini digunakan sebagai pewarna alami. Lihat pada

di Pelabuhan Cilacap sehingga kapal-kapal dapat berlabuh dengan aman dan selamat dari hantaman ombak Samudera Hindia yang besar. Hal itulah yang membuat pemerintah Hindia Belanda melihat Pelabuhan Cilacap tampak aman dan cukup strategis untuk dijadikan daerah perdagangan. Sejak berlangsungnya masa Tanam Paksa, Pelabuhan Cilacap menjadi tempat yang mampu mempengaruhi kondisi sosial maupun ekonomi masyarakat Cilacap dan sekitarnya.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, peneliti tertarik mengambil judul “Peran Pelabuhan Cilacap Bagi Pertumbuhan Sosial Ekonomi Masyarakat Cilacap (1830-1942)”. Pada masa itu, Pelabuhan Cilacap pernah menjadi salah satu pintu gerbang ekspor perekonomian dunia untuk kegiatan ekspor hasil bumi wilayah Jawa bagian selatan ke negara-negara di Eropa. Pemilihan perodesasi tahun 1830 sebagai titik awal dilaksanakannya sistem Tanam Paksa yang mempengaruhi berbagai bidang di tanah Jawa. Peneliti mengakhiri pada 1942 karena tahun tersebut menandai kekuasaan pemerintah Hindia Belanda di Jawa berakhir. Selain itu, pada 1942 Pelabuhan Cilacap menjadi sangat berperan dengan difungsikannya Pelabuhan Cilacap sebagai tempat untuk melarikan orang-orang Belanda akibat adanya serangan dari Jepang, sekaligus mematkan fungsi pelabuhan selama beberapa dekade.

II. METODE PENELITIAN

Metode dalam penelitian ini adalah metode historis, yakni suatu proses pengkajian, penjelasan dan penganalisaan secara kritis terhadap rekaman serta peninggalan masa lampau. Adapun tahapan dalam penulisan sejarah menurut Kuntowijoyo, ada lima tahap yaitu:⁶

1. Pemilihan Topik

Penentuan topik dilakukan pertama kali untuk mempersempit kajian yang akan diteliti, dengan tujuan agar peneliti memiliki fokus penelitian dalam penulisan sejarah. Menurut Kuntowijoyo, dalam pemilihan topik yang dipilih sebaiknya berdasarkan kedekatan emosional dan kedekatan intelektual.⁷ Peneliti memilih topik “Peran Pelabuhan Cilacap Bagi Pertumbuhan Sosial Ekonomi Masyarakat Cilacap (1830-1942)”. Alasan peneliti memilih topik tersebut karena secara kedekatan emosional, Cilacap sebagai daerah kelahiran peneliti sehingga menimbulkan keinginan tersendiri bagi peneliti untuk mengangkat sejarah Cilacap yang selama ini belum banyak diketahui oleh banyak orang bahwa pada masa pemerintahan Hindia Belanda, Pelabuhan Cilacap mempunyai peranan penting bagi pertumbuhan perekonomian masyarakat Jawa khususnya dan bangsa Indonesia yang masa itu dibawah kekuasaan kolonial Belanda.

Secara intelektual berdasarkan pada kemampuan dan keahlian peneliti yang berasal dari jurusan kependidikan dengan fokus sejarah,

⁶ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta: Penerbit Tiara Wacana, 2013), hlm. 69.

⁷ *Ibid*, hlm. 70

sehingga topik yang diambil bersifat historis. Selain itu, peneliti sudah cukup lama membaca buku-buku dan referensi mengenai sejarah maritim maupun sejarah sosial ekonomi dari masa pra kolonial hingga masa kolonial. Hal itu secara tidak langsung membuat pengetahuan peneliti mengenai topik tugas akhir skripsi ini menjadi lebih banyak dibanding pengetahuan peneliti dengan topik-topik lainnya.

2. Heuristik (Pengumpulan Sumber)

Pada tahap ini peneliti melakukan pengumpulan data, informasi ataupun sumber-sumber relevan dengan tema yang akan dikaji. Hanya data atau informasi yang berhubungan dengan segi-segi tertentu dari pokok permasalahan yang perlu dikumpulkan berupa arsip, artikel, buku, dan karya tulis ilmiah atau penelitian akademik seperti skripsi, tesis dan disertasi yang berkaitan.

Pengumpulan sumber dilakukan di beberapa tempat yang menyimpan literatur seperti di Laboratorium Sejarah FIS UNY, Perpustakaan Pusat (UPT) UNY, Perpustakaan Fakultas Ilmu Sosial (FIS) UNY, Perpustakaan Fakultas Ilmu Budaya (FIB) UGM, Perpustakaan Daerah Grhatama Pustaka Yogyakarta, Perpustakaan Daerah Cilacap, Dinas Kearsipan dan Perpustakaan Pemerintah Kabupaten Cilacap, Arsip Pelabuhan Cilacap. Untuk mendapatkan sumber primer, peneliti mencari sumber di Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI) dan

Perpustakaan Nasional Republik Indonesia (PERPUSNAS).

Adapun sumber-sumber yang dapat digunakan untuk merekonstruksi sejarah antara lain sebagai berikut. Berdasarkan cara memperolehnya, sumber dibagi menjadi:

a) Sumber Primer

Sumber primer merupakan sumber yang menjadi acuan utama dalam penelitian sejarah. Sumber primer merupakan kesaksian seorang saksi mata suatu peristiwa ataupun saksi dengan alat mekanik seperti rekaman saat peristiwa terjadi baik berupa tulisan atau dokumen maupun foto-foto. Sumber primer atau sumber asli dapat juga disebut arsip atau manuskrip, misalnya seperti catatan rapat, arsip-arsip laporan seorang asisten residen abad ke-19.⁸ Menurut metodologi disiplin sejarah, posisi arsip sebagai sumber menempati kedudukan tertinggi, dibandingkan dengan sumber sejarah lainnya.⁹ Hal itu dikarenakan arsip merupakan sumber yang ada dimasa kejadian itu berlangsung (sezaman). Dari tahapan ini, peneliti mendapatkan sumber primer sebagai berikut.

Algemeen Overzicht Van De Staatkundige Gesteheid Van Nederlandsch-Indie Over 1839-1848.

Algemeene Verslag der Residentie Banjoemas. 1932.

Departement van der Burgerlyke Openbare Werken. Extract: Staatspoorwegen op Java Westerlijnen No. 421. 30 Agustus 1912.

⁸ *Ibid*, hlm. 75.

⁹ Mona Lohanda, *Membaca Sumber Menulis Sejarah*, (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2011), hlm. 3.

D.W.R. van Hoevell. 1849. *Tijdschrift voor Nederlandsch Indie Jaargang 1849: De Haven Van Tjilatjap* (page 368-374).

D.W.R. van Hoevell. 1850. *Tijdschrift voor Nederlandsch Indie Jaargang 1850: Van Banjoemas naar Tjilatjap* (page 94-98).

Javasche Courant 18 Agustus 1847.

Maandblad Van De Afdeeling Tjilatjap: *Korte Geschiedenis Van Tjilatjap*. 1934.

Memori Residen Banyumas (M. Zandveld), 4 Juli 1922; Memori Serah Jabatan 1921-1930 (Jawa Tengah).

Staatsblad Nederlandsche Indie No.56. 1847.

Staatsblad Nederlandsche Indie No. 14. 1914.

Staatsblad Nederlandsche Indie No. 8376. J 1915.

Staatsblad Nederlandsche Indie No. 378. 1924.

Semarang. 19 Mei 1924. *De Locomotief "Verkeer en Haven"*. Tjilatjap. Mei 1925. *De Zuidkust*.

T. Van Domoor. 1916. "Tjilatjap Boekannya Negeri Soenji". Tjilatjap: Pantja-Indera.

b) Sumber Sekunder

Sumber sekunder adalah sumber yang disampaikan oleh seseorang bukan saksi mata dan atau bukan arsip-arsip laporan.¹⁰ Sumber sekunder ini menjadi pedoman dan pengembangan dalam melakukan penelitian ini. Sumber sekunder yang digunakan antara lain buku, skripsi, tesis, jurnal, artikel ataupun karya lain yang berkaitan demi mendapatkan data

sejarah untuk menunjang penelitian ini. Adapun sumber sekunder yang digunakan sebagai berikut.

Soedarto, dkk. 1975. *Sejarah Cilacap*. Cilacap: Pemda Tk II Cilacap.

B. Dwiyanto MH. 2003. *Profil Pimpinan-Pimpinan Sejarah Kabupaten Cilacap*. Cilacap.

Susanto Zuhdi. 2016. *Cilacap (1830-1942): Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.

M. Unggul Wibowo. 2004. *Orang-Orang Belanda di Pintu Darurat*. Jakarta: Pusat Perbukuan, Depdiknas.

3. Kritik Sumber (Verifikasi)

Kritik sumber atau Verifikasi dilakukan untuk mencari keabsahan data dengan melakukan penyaringan secara kritis terhadap sumber yang dikumpulkan. Digunakan dua macam kritik sumber, yakni kritik ekstern dan kritik intern. Kritik ekstern digunakan untuk menilai keabsahan sumber, dengan cara dilihat dari jenis kertasnya, tinta, gaya tulisan, bahasa, kalimat, ungkapan, kata-katanya, hurufnya, dan semua penampilan luarnya guna mengetahui autentisitas atau keaslian sumber.¹¹

Kritik ekstern dapat dilakukan dengan melihat kondisi fisik pada sumber primer yang akan digunakan seperti kecacatan fisik, gaya tulisan dan bahasa yang digunakan. Kritik ekstern pada surat kabar Panjta Indera tahun 1916 terbit di Cilacap membahas terkait masalah pelabuhan dan kondisi sosial masyarakat Cilacap yang

¹⁰ Sartono Kartodirdjo, *Pemikiran dan Perkembangan Historiografi Indonesia*, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1982), hlm. 35.

¹¹ Kuntowijoyo, *op.cit.*, hlm. 77.

ditulis oleh T. Van Domoor dengan judul “*Tjilacap Boekannja Negeri Soenji*”. Dilihat dari fisik koran tersebut telah menguning pada bagian kertas yang menandakan bahwa koran tersebut sudah sangat lama. Tulisan, kalimat dan ejaan yang digunakan juga menggunakan ejaan sezaman. Sumber ini dinilai otentik karena diterbitkan pada tahun yang sezaman dengan peristiwa sejarah yang dikaji.

Kritik intern digunakan untuk mengetahui validitas isi sumber.¹² Kritik ini merupakan pemeriksaan terhadap isi sumber yang bertujuan untuk membuktikan apakah kesaksian dan pernyataan sumber dapat diandalkan atau bisa dipercaya atau tidak. Kritik intern dilakukan dengan mengkaji kondisi non fisik dari sumber primer berupa Lembaran Negara (*Staatblad*) yang didapat dari Arsip Nasional Republik Indonesia maupun Perpustakaan Nasional, dengan cara melihat tahun terbit, menelaah kalimat, memilah dan mengkritik sumber yang disajikan. Kegiatan kritik sumber ini dilakukan untuk menunjukkan bahwa sumber yang akan digunakan tersebut benar-benar terbukti kevalidannya dan kredibilitas.

4. Interpretasi (Penafsiran)

Interpretasi suatu tahapan penafsiran terhadap fakta-fakta yang terkandung dalam data atau sumber sejarah. Hal ini sering disebut sebagai bidang subjektifitas sejarawan. Tanpa penafsiran sejarawan, data tidak dapat

berbicara.¹³ Data atau sumber yang telah didapat disusun dengan baik, sehingga menjadi suatu konstruksi sejarah. Diperlukan landasan yang jelas agar terhindar dari penafsiran sembarangan akibat pemikiran yang terlalu sempit. Kegiatan interpretasi ini penulis berusaha menganalisis sumber-sumber yang ada. Setelah itu dilakukan penyusunan sumber-sumber tersebut dalam bentuk penulisan skripsi dengan jujur sesuai dengan data yang diperoleh. Tahap interpretasi terbagi dalam dua langkah yaitu analisis dan sintesis. Dalam menganalisis sumber sejarah, peneliti berusaha menggunakan pendekatan hingga menemukan fakta-fakta yang tersirat pada setiap sumber baik dari sumber primer maupun sumber sekunder. Dalam hal ini, pendekatan yang digunakan berupa pendekatan pembacaan teks secara kontekstual.

5. Historiografi (Penulisan Sejarah)

Historiografi atau Penulisan Sejarah merupakan tahap akhir dari proses rekonstruksi sejarah berdasarkan data-data yang diperoleh. Dalam penulisan sejarah, sejarawan seminimal mungkin menghindari kesalahan-kesalahan baik itu penafsiran suatu data ataupun penulisan sejarah yang akan ditulis. Keakuratan data dan sumber menjadi bahan yang sangat penting dalam melakukan deskripsi dan analisis historis terhadap sebuah objek penelitian. Penulisan sejarah disini menekankan pada aspek kronologis atau berurutan sesuai dengan alur waktu terjadinya.

¹² D. Abdurrahman, *Metode Penelitian Sejarah*, (Jakarta: Logos, 1999), hlm. 99.

¹³ Kuntowijoyo, *op.cit.*, hlm. 78.

Historiografi merupakan puncak dari rangkaian kerja seorang sejarawan dan pada tahapan inilah dapat diketahui baik buruknya hasil penelitian seorang sejarawan secara keseluruhan.¹⁴

III. PEMBAHASAN

Pada saat Kerajaan Mataram terbagi menjadi dua yakni Surakarta dan Yogyakarta, menurut Perjanjian Giyanti tanggal 13 Februari tahun 1755, wilayah Banyumas dan Cilacap masuk dalam wilayah Kasunanan Surakarta.¹⁵

Perjanjian Giyanti membuat wilayah Banyumas, khususnya Cilacap yang termasuk dalam daerah Mancanegara *Kilen* (Barat) menjadi bagian dari wilayah Kasunanan Surakarta. Kekacauan di Jawa akibat Perang Diponegoro¹⁶ berhasil dihentikan oleh pemerintah. Akhir perang ini membuat pemerintah mengambil alih bagian tanah kerajaan sebagai ganti rugi biaya perang

selama lima tahun lamanya (20 Juli 1825-28 Maret 1830).

Penyerahan kekuasaan dilaksanakan pada 22 Juni 1830 di Surakarta, wilayah Mancanegara *Kilen* (Banyumas dan Bagelen) diserahkan kepada pemerintah Hindia Belanda oleh Susuhunan Pakubuwana VII. Dengan begitu, wilayah Banyumas termasuk Cilacap didalamnya sejak saat itu telah berpindah kekuasaan dibawah pemerintah kolonial Belanda untuk mulai dieksploitasi.

Berdasarkan Surat Keputusan (*Besluit*) Gubernur Jenderal J.G. van den Bosch, No. 1 Tahun 1830, Karesidenan Banyumasan dibentuk secara resmi terdiri dari empat Kabupaten (*Regentschap*) dan satu daerah Kepatihan (*Patihschap*). Wilayah Karesidenan Banyumas¹⁷ meliputi Kabupaten Banyumas, Kabupaten Ajibarang, Kabupaten Purbalingga, Kabupaten

¹⁴ Helius Syamsudin, *op.cit.*, hlm. 121.

¹⁵ M. C Ricklefs, *Jogjakarta Under Sultan Mangkubumi 1749-1792: A History of The Division of Java*, (London: Oxford University Press, 1974), hlm. 88-90 dalam Eko Priatno Triwarso, *Kota Cilacap Tahun 1848-1942*, (Yogyakarta: Fakultas Sastra Universitas Gadjah Mada, 2001), hlm. 24.

¹⁶ Perlawanan Pangeran Diponegoro dalam pandangan Pemerintah Kolonial Belanda selain sebagai perlawanan terhadap kekuasaan kolonial, juga dianggap sebagai pemberontakan terhadap raja yang sedang berkuasa di Kasunanan Surakarta dan Kasultanan Yogyakarta. Setelah berakhirnya Perang Diponegoro tersebut pemerintah Hindia Belanda menganggap segala biaya dan kerugian yang telah dikeluarkan pihak Belanda menjadi tanggung jawab kedua kerajaan tersebut. Lihat pada M.C. Ricklefs, *Sejarah Indonesia Modern*, (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2016), hlm. 180.

¹⁷ Banyumas awalnya merupakan daerah dibawah kekuasaan Kasunanan Surakarta Hadiningrat. Namun, sejak tanggal 22 Juni 1830 secara resmi kekuasaan beralih dibawah Pemerintahan Kolonial Belanda dengan membayar uang reparasi (semacam ganti rugi) sebesar f.90.000 kepada Kasunanan Surakarta. Struktur pemerintahan yang sudah terbentuk dirombak total oleh Belanda dengan menjadikan Banyumas menjadi wilayah Karesidenan dengan didampingi Residen dan Asisten Residen yang dijabat oleh orang Belanda. Struktur birokrasi berbentuk karesidenan muncul setelah kompeni VOC dibubarkan pada tahun 1799 dan kekuasaan berpindah ke pemerintah kolonial Belanda, sehingga terbentuk jabatan-jabatan kolonial baru seperti residen dan asisten residen. Jabatan ini pada hakekatnya menjalankan fungsi pengaturan dan pengawasan terhadap kepala-kepala pemerintahan pribumi. Lihat pada Sumarsaid, *Negara dan Usaha Bina Negara di Jawa Masa Lampau*, (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1985), hlm. 123.

Banjarnegara dan Kepatihan Dayeuh Luhur. Kepatihan Dayeuh Luhur ini merupakan cikal bakal dari Kabupaten Cilacap.

Pada 1831, pemerintah Hindia Belanda membubarkan Kabupaten Dayeuh Luhur dengan alasan politik. *Besluit*, tanggal 27 Juni 1841 Distrik Dayeuh Luhur dipisahkan dari Kabupaten Ajibarang¹⁸ dan Distrik Adireja dipisahkan dari Kabupaten Banyumas. Keduanya dijadikan satu *afdeling* tersendiri yaitu *afdeling* Cilacap dengan ibu kota Cilacap.

Berkat usulan penduduk Banyumas pada tahun 1847, Gubernur Jendral Mr. Albertus Jacob Duiymaer Van Twist menetapkan Cilacap sebagai Kabupaten. Semula Cilacap hanyalah sebagai *Onder Regentschap* (Kecamatan), lalu ditingkatkan menjadi *Regentschap* (Kabupaten) Cilacap¹⁹. Dikukuhkan dalam *Besluit* Gubernur Jenderal tertanggal 21 Maret 1856.²⁰ Kabupaten Cilacap dikepalai oleh seorang bupati pertama yang bernama Raden Bei Tjakradimedja²¹.

Gubernur Jenderal J.J Rochussen dalam kunjungannya ke Bagelen pada bulan Agustus 1847, menyempatkan diri berkunjung ke Cilacap. Ia sangat tertarik dengan pelabuhan dan menilai Pelabuhan Cilacap sangat berpotensi sebagai tempat untuk mengekspor produk pertanian dan industri dari daerah pedalaman di bagian selatan Jawa Tengah. Dari daerah pedalaman tersebut dapat menghasilkan komoditas ekspor yang memiliki nilai ekonomis tinggi sehingga mampu meningkatkan devisa bagi pemerintah.

Keputusan pemerintah tahun 1847, membuka secara resmi Pelabuhan Cilacap bagi kegiatan perdagangan pantai.²² Kemudian pada 1859, pemerintah menjadikan Pelabuhan Cilacap sebagai pusat kegiatan perdagangan bebas.²³ Kegiatan perdagangan ekspor di Pelabuhan Cilacap sudah terlihat sejak 1832. Dalam laporan Residen Banyumas G. de Seriere (1832-1837), kegiatan ekspor dan impor dari Cilacap pada tahun 1832 dapat dilihat seperti dibawah ini.

¹⁸Sebelum dikeluarkannya *Besluit* (keputusan yang dibuat pemerintah Hindia Belanda) 27 Juni 1841, semula Distrik Dayeuh Luhur digabung dengan Kabupaten Ajibarang dengan pusat pemerintahannya berada di Purwokerto.

¹⁹ Perbedaan antara *Onder Regentschap* dan *Regentschap* ialah pada jumlah penduduk, luas wilayah dan gaji yang diterima pemimpinnya. Lihat pada Irawan Soedjito, *Sejarah Pemerintah Daerah di Indonesia I*, (Jakarta: Pradnya Paramita), hlm. 43.

²⁰B. Dwiyanto MH, *op.cit.*, hlm. 55.

²¹ Semula, Raden Bei Tjakradimedja (putra dari Raden Bei Tumenggung Tjakrawerdana I) merupakan seorang patih *afdeling* Cilacap. Atas pengabdian, prestasi dan kerja kerasnya, oleh pemerintah Hindia Belanda ia diangkat menjadi

Bupati Cilacap yang pertama berdasarkan *Besluit* No. 17 tertanggal 6 Juli 1856. Setelah resmi diangkat menjadi Bupati, ia berganti nama dengan menggunakan nama ayahnya (Nunggak Semi Asma) menjadi Raden Tumenggung Tjakrawerdana II. Lihat *Ibid*, hlm. 83.

²² *Besluit* 29 November 1847 No.1 dalam Susanto Zuhdi, *Cilacap (1830-1942): Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*, (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2016), hlm, 13.

²³ Perdagangan bebas yang dimaksud dalam kegiatan perdagangan di Pelabuhan Cilacap ialah jenis barang dagang sudah tidak dimonopoli oleh pemerintah melainkan melibatkan kalangan swasta maupun pribumi.

Tabel 1.
Kegiatan Ekspor dan Impor di Cilacap Tahun 1832

Ekspor	Jumlah	Impor
Kopi	11.233 pikul*)	Gambir
Tembakau	650 pikul	Ikan asin
Kapas	300 pikul	Bawang
Lada	190 pikul	Minyak Kelapa (dari Bagelen)
Pakaian (Batik)	390 pikul	Kerajinan tangan halus
Minyak Tanah	43 pikul	Besi dan Batu Nisan Porselin

*) Menurut catatan De Seriere kurang lebih 4000 pikul, tambahan mungkin dari residensi lain. Lihat *Algemeene Verslag der Residentie Banjoemas*, 1932 dalam Susanto Zuhdi, hlm. 9.

Berdasarkan data diatas, kopi dan tembakau jenis barang ekspor yang penting dari Pelabuhan Cilacap. Dalam perdagangannya kopi dimonopoli pemerintah sehingga menghasilkan keuntungan yang besar karena barang tersebut sangat laku dipasaran Eropa. Selain itu, adapun barang impor dari Eropa dalam jumlah kecil, seperti kain beludru, wol, dan tekstil.²⁴ Barang tersebut diimpor dari Eropa untuk memenuhi kebutuhan pakaian orang-orang Eropa (Belanda) di Cilacap.

Pelabuhan Cilacap tidak hanya dikenal sebagai pengekspor kopi, tetapi juga sebagai tempat untuk pengiriman garam dari Madura ke pedalaman. Pendistribusian garam juga dimonopoli oleh pemerintah untuk mencukupi

kebutuhan penduduk di daerah Karesidenan Banyumas. Perdagangan garam oleh pihak swasta oleh pemerintah dianggap sebagai perdagangan gelap atau ilegal. Dengan memonopoli garam rakyat, pemerintah dapat menambah sumber pemasukan bagi kas negara.

Fluktuasi kegiatan ekspor Pelabuhan Cilacap memperlihatkan beberapa gelombang. Periode tahun 1830-1856 perkembangan ekspor lamban. Pada 1836, kegiatan ekspor mengalami penurunan, disebabkan adanya hambatan pengangkutan hasil bumi dari muara sungai Serayu menuju Pelabuhan Cilacap. Ketika Kali Yasa selesai dibuat tahun 1837, kegiatan ekspor mulai mengalami peningkatan kembali.

Periode tahun 1870-1880, pemerintah memberikan peluang kaum pengusaha dan pihak swasta untuk menanamkan modalnya, tetapi belum dapat menarik kalangan swasta untuk terlibat. Pada periode 1880-1888 mulai tampak peningkatan jumlah ekspor, dikarenakan sebuah perusahaan dagang swasta bernama *Nederlandsche Handel Maatschappij* (NHM) membuka cabang di Cilacap.

Tahun 1887, pembangunan rel kereta api Yogyakarta-Cilacap²⁵ difungsikan, Pelabuhan Cilacap makin berkembang dan bahkan mulai mencapai masa puncaknya. Semua komoditas ekspor yang berasal dari Yogyakarta, Klaten,

²⁴ *Algemeene Verslag der Residentie Banjoemas*, 1832 ANRIJ dalam Susanto Zuhdi, *op.cit.*, hlm. 9.

²⁵ Jalur kereta api Yogyakarta-Cilacap dibangun oleh perusahaan kereta api negara

Staatsspoorwegen (SS). Jalur ini mulai dikerjakan pada tahun 1879 dan selesai pada tahun 1887 sepanjang 187.283 kilometer.

Bagelen, dan Banyumas diangkut semua melalui Pelabuhan Cilacap. Komoditas ekspor meningkat dan lebih bervariasi antara lain berupa Minyak Kelapa, Kopra, Kopi, Gula, Teh, Kina, Tembakau, Karet, dan lain-lain.²⁶

Pelabuhan Cilacap bertambah maju setelah dibangun jalur rel kereta api dari stasiun Cilacap ke pelabuhan pada tahun 1888. Ekspor melalui Pelabuhan Cilacap semakin meningkat volumenya setelah dibangun jalur kereta api milik swasta *Serajoedal Stoomtrammaatschappij* (SDS) tahun 1892. Pihak swasta membangun jalur kereta api terutama karena didorong oleh kepentingan ekonomis.²⁷

Perkembangan sarana fisik di Cilacap akibat dari adanya Pelabuhan Cilacap sangat terlihat dengan perbaikan dan peningkatan transportasi yang semakin modern. Selain itu, pelabuhan berdampak pula pada pembangunan kantor-kantor pemerintah maupun kantor dagang, *assainering*, gudang-gudang di pelabuhan.

Dalam rangka pembangunan Pelabuhan Cilacap, masalah kesehatan sangat diperhatikan karena wilayah Cilacap yang sejak dahulu sudah terkenal akan wabah malaria yang melanda setiap tahun ketika musim hujan tiba. Wabah malaria menjadi penghambat dalam kegiatan di pelabuhan karena berkurangnya tenaga buruh. Pemerintah membuat *assainering* sebagai bentuk pendukung di bidang kesehatan untuk memberantas wabah

malaria di Cilacap. Selain itu, penyakit yang mewabah berupa penyakit kelamin seperti *Syphilis* (Raja Singa)²⁸ marak terjadi. Hal ini disebabkan adanya kegiatan praktek prostitusi yang dilakukan oleh para buruh maupun awak kapal (orang-orang Eropa) yang berlabuh di Pelabuhan Cilacap.

Pelabuhan berpengaruh besar terhadap dinamika masyarakat dan perkembangan suatu tempat yang dekat dengan pelabuhan. Meningkatnya peran Pelabuhan Cilacap, telah banyak membuka lapangan pekerjaan sebagai buruh angkut di pelabuhan. Hal tersebut secara langsung mengundang para pencari kerja dari berbagai daerah sekitar Cilacap. Kedatangan mereka berdampak langsung terhadap jumlah pertumbuhan penduduk pendatang yang cukup mencolok di wilayah Cilacap.

Lajunya aktifitas ekonomi maupun perdagangan di pelabuhan berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi kota pelabuhan. Perekonomian Cilacap mengalami peningkatan, walaupun tidak begitu pesat. Upah hasil kerja di Cilacap lebih tinggi dibandingkan rata-rata upah di Karesidenan Banyumas. Dikatakan Van Domoor bahwa dengan menjadi kuli kasar di gudang, kapal muat, dan kapal bongkar dapat menaikkan taraf ekonomi para pekerja kasar.

Faktor ekonomi membuat kesenjangan sosial yang berdampak pada suatu tindakan

²⁶M. Unggul Wibowo, *op.cit.*, hlm. 33.

²⁷ Naniek Th. Harkantiningih, *Perdagangan dan Pertukaran Masa Prasejarah-Kolonial*, (Bandung: Balai Arkeologi Bandung, 2010), hlm. 150.

²⁸ Surat Kabar *Sinpo*, terbit tanggal 2 Agustus 1940.

kriminalitas di Cilacap. Akibat dari kekecewaan penduduk terhadap pemerintah yang berkuasa, beberapa kelompok orang berprofesi sebagai pencuri dengan melakukan perampokan harta kekayaan dan ternak milik orang-orang Eropa, Cina maupun milik pribumi yang tergolong kaya.

Perkembangan lain di Cilacap terlihat dalam bidang sosial kemasyarakatan, terlihat dengan adanya pemukiman penduduk di dalam kota Cilacap yang dihuni oleh kelompok masyarakat Belanda, Cina dan Pribumi. Pemukiman masyarakat ini, menunjukkan adanya stratifikasi sosial yang didasarkan pada golongan kelas sosial. Sistem stratifikasi sosial menempatkan bangsa Eropa pada lapisan kelas paling atas, diikuti oleh orang-orang Cina (Tionghoa), sedangkan Pribumi ditempatkan pada lapisan kelas terbawah.

Adapun beberapa faktor yang menjadi pendorong kemunduran Pelabuhan Cilacap salah satunya adanya persaingan dengan pelabuhan di utara Jawa. Persaingan Pelabuhan Cilacap dengan Pelabuhan Semarang dilihat pada biaya dan jarak tempuh pengangkutan barang.

Berkembangnya jalur perkereta apian dari Yogyakarta ke Batavia (Trans Jawa) juga ikut andil sebagai penyebab pendorong kemunduran bagi Pelabuhan Cilacap. terselesaikannya jalur Cirebon-Kroya (1917) menambah terbukanya kemungkinan besar barang ekspor dari Banyumas

dan Brebes dikirim langsung ke Pelabuhan Cirebon. Hal ini membuat Residen Banyumas menjadi sangat cemas terhadap perkembangan ekonomi di daerahnya.²⁹ Jalur kereta api yang terhubung hingga ke Batavia (Pelabuhan Tanjung Priok), membuat komoditas ekspor yang semula dikirim melalui Pelabuhan Cilacap, kini dapat dikirim langsung menuju Batavia melalui Pelabuhan Tanjung Priok.

Depresi dunia 1930-an berdampak bagi daerah jajahan Belanda yang ditandai dengan penurunan perekonomian secara tajam ekspor Hindia Belanda. Harga komoditi perdagangan di pasar dunia merosot tajam demikian permintaannya.³⁰ Komoditas ekspor seperti Gula dan Karet merosot sangat tajam baik jumlah maupun nilainya. Namun, pada masa depresi ini kekuatan ekspor Cilacap didukung oleh dua komoditas penting yaitu gula dan kopra (bahan baku minyak kelapa) selain itu adapula karet, teh, gaplek dan tepung tapioka cukup menyumbang. Berbagai jenis komoditas itulah yang mendukung kestabilan ekspor Pelabuhan Cilacap sehingga mampu bertahan di masa-masa depresi.

Intervensi Jepang pada awal abad ke-20 sangat berpengaruh bagi kemunduran Pelabuhan Cilacap. Awanya Jepang muncul sebagai negara pemasok barang impor terbesar ke Hindia Belanda. Selama periode 1913-1920, nilai impor Jepang ke Hindia Belanda melonjak sejalan

²⁹ *Departement van der Burgerlyke Openbare Werken, Extract: Staatspoorwegen op Java Westerlijnen No. 421, 30 Agustus 1912 ANRI.*

³⁰ Soegijanto Padmo, *Bunga Rampai Sejarah Sosial-Ekonomi Indonesia*, (Yogyakarta: Penerbit Aditya Media, FIB, UGM), hlm. 205.

dengan nilai ekspor ke negara itu. Pada 1930-an Jepang menggantikan Belanda sebagai pemasok utama barang-barang tekstil. Bagi Jepang hasil perdagangannya ke Cilacap tidak terlalu diutamakan keuntungannya.

Jepang mengetahui fungsi Pelabuhan Cilacap selain sebagai Pelabuhan Perdagangan juga sebagai pertahanan bagi Kolonial Belanda di selatan Jawa. Hal tersebut membuat Jepang ingin menghancurkan kekuasaan Kolonial Belanda di Jawa. Belanda memusatkan seluruh kekuatan pertahanannya di Cilacap dan menjadikan Pelabuhan Cilacap sebagai pintu darurat untuk mengevakuasi orang-orang Eropa (khususnya Belanda) menuju ke Australia maupun Sri Lanka. Akibat dari serangan Jepang terhadap Belanda di Cilacap, membuat Pelabuhan Cilacap tidak dapat berfungsi sebagaimana mestinya selama beberapa dekade. Hal tersebut dikarenakan banyaknya kapal-kapal milik Belanda yang hancur tenggelam di perairan selatan Jawa sehingga mengganggu kegiatan pelayaran.

IV. KESIMPULAN

Pulau Jawa dengan kondisi tanah yang subur dijadikan sebagai pusat perekonomian Pemerintah Hindia Belanda. Ketertarikan pemerintah melihat Pelabuhan Cilacap dengan daerah pedalaman di depan pelabuhan daerah yang sangat subur membuat pemerintah mengembangkan pelabuhan tersebut lengkap dengan sarana prasana yang memadai dan modern.

Dikembangkannya Pelabuhan Cilacap menjadi pelabuhan modern mampu meningkatkan pengiriman komoditas ekspor yang dihasilkan berkat kebijakan sistem Tanam Paksa yang berasal dari wilayah pedalaman selatan Jawa dikirim ke Eropa melalui Pelabuhan Cilacap.

Pada akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20, Pelabuhan Cilacap menjadi jantung perekonomian Hindia Belanda di Jawa Tengah bagian selatan. Pelabuhan Cilacap sebagai pintu utama keluar dan masuk ke daerah pedalaman Banyumas yang sangat potensial sebagai daerah yang kaya akan komoditas ekspor terutama seperti Kopi, Indigo dan Gula. Kopi menjadi komoditas utama ekspor ke pasar Eropa, karena nilainya yang ekonomis sangat menguntungkan pemerintah.

Dalam hal pendistribusian barang dari daerah pedalaman di selatan Jawa menuju Pelabuhan Cilacap, tidak hanya mengandalkan transportasi jalur air (sungai) saja melainkan juga diperkuat jaringan jalur kereta api. Hal ini dimaksudkan untuk dapat mengangkut komoditas ekspor dalam jumlah yang besar dan cepat sampai ke Pelabuhan Cilacap.

Pengaruh perkembangan pelabuhan terhadap kehidupan di bidang sosial secara langsung munculnya berbagai jenis lapangan kerja di pelabuhan. Hal ini telah mengundang para pencari kerja sebagai buruh angkut atau kuli angkut di Pelabuhan Cilacap. Para tenaga kerja datang dari berbagai daerah, kedatangan mereka tentunya mengakibatkan pertumbuhan penduduk yang cukup signifikan di wilayah Cilacap.

Sejalan berkembangnya Pelabuhan Cilacap diperhatikan juga terkait kesehatan. Pembangunan *assainering* dilakukan sebagai bentuk pendukung pemerintah di bidang kesehatan untuk memberantas wabah malaria di Cilacap. Selain wabah malaria, adapula penyakit berupa penyakit kelamin seperti *Syphilis* (Raja Singa) akibat adanya kegiatan prostitusi disekitar pelabuhan maupun sekitar jalur rel kereta api.

Upah hasil kerja di Cilacap lebih tinggi dibandingkan rata-rata upah di Karesidenan Banyumas. Faktor kesenjangan ekonomi berdampak pada suatu tindakan kriminalitas. Sehingga di Cilacap terdapat pencurian yang dilakukan oleh kelompok tertentu.

Perkembangan dalam bidang sosial kemasyarakatan di Cilacap, terlihat adanya pemukiman penduduk di dalam kota Cilacap yang dihuni oleh kelompok masyarakat Belanda, Cina dan Pribumi. Pemukiman tersebut telah menunjukkan adanya stratifikasi sosial yang didasarkan pada golongan kelas sosial. Sistem stratifikasi sosial menempatkan bangsa Eropa pada lapisan kelas paling atas, diikuti oleh orang-orang Cina (Tionghoa), sedangkan Pribumi ditempatkan pada lapisan kelas terbawah.

V. DAFTAR PUSTAKA

Arsip

ANRI. *Algemeen Overzicht Van De Staatkundige Gestelheid Van Nederlandsch-Indie Over 1839-1848.*

ANRI. *Algemeene Verslag der Residentie Banjoemas.* 1932.

ANRI. *Departement van der Burgerlyke Openbare Werken. Extract: Staatspoorwegen op Java Westerlijnen* No. 421. 30 Agustus 1912.

ANRI. Memori Residen Banyumas (M. Zandveld), 4 Juli 1922; Memori Serah Jabatan 1921-1930 (Jawa Tengah).

ANRI. *Staatsblad Nederlandsche Indie* No.56 Jaar 1847.

ANRI. *Staatsblad Nederlandsche Indie* No. 14 Jaar 1914.

ANRI. *Staatsblad Nederlandsche Indie* No. 8376 Jaar 1915.

ANRI. *Staatsblad Nederlandsche Indie* No. 378 Jaar 1924.

D.W.R. van Hoevell. 1849. *Tijdschrift voor Nederlandsch Indie Jaargang 1849: De Haven Van Tjilatjap* (page 368-374).

D.W.R. van Hoevell. 1850. *Tijdschrift voor Nederlandsch Indie Jaargang 1850: Van Banjoemas naar Tjilatjap* (page 94-98).

Maandblad Van De Afdeeling Tjilatjap: Korte Geschiedenis Van Tjilatjap. 1934.

Buku

A. Daliman. 2012. *Sejarah Indonesia Abad XIX-Awal Abad XX: Sistem Politik Kolonial dan Administrasi Pemerintahan Hindia Belanda.* Yogyakarta: Penerbit Ombak.

B. Dwiyanto MH. 2003. *Profil Pimpinan-Pimpinan Sejarah Kabupaten Cilacap.* Cilacap: Dinas P dan K Kabupaten Cilacap.

Dudung Abdurrahman. 1999. *Metode Penelitian Sejarah.* Jakarta: Logos.

Helius Syamsudin. 2007. *Metodologi Sejarah.* Yogyakarta: Ombak.

- I Nyoman Dekker. 1965. *Sejarah Indonesia Baru Jilid: 1 1800-1900*. Malang.
- KBBI Pusat Bahasa Edisi IV. 2008. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Kuntowijoyo. 2013. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- M. Unggul Wibowo. 2004. *Orang-Orang Belanda di Pintu Darurat*. Jakarta: Pusat Perbukuan, Depdiknas.
- M.C. Ricklefs. 2016. *Sejarah Indonesia Modern*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Mona Lohanda. 2011. *Membaca Sumber Menulis Sejarah*. Yogyakarta: Ombak.
- Naniek Th. Harkantiningih. 2010. *Perdagangan dan Pertukaran Masa Prasejarah-Kolonial*. Bandung: Balai Arkeologi Bandung.
- Sartono Kartodirdjo dan D. Suryo. 1991. *Sejarah Perkebunan Indonesia: Kajian Sosial Ekonomi*. Yogyakarta: Aditya Media.
- Sartono Kartodirdjo. 1990. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru: Sejarah Pergerakan Nasional dari Kolonialisme sampai Nasionalisme jilid 2*. Jakarta: PT. Gramedia.
- . 1982. *Pemikiran dan Perkembangan Historiografi Indonesia*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Soedarto, dkk. 1975. *Sejarah Cilacap*. Cilacap: Pemd Tk II Cilacap.
- Irawan Soedjito. 1976. *Sejarah Pemerintah Daerah di Indonesia I*. Jakarta: Pradnya Paramita.
- Soegijanto Padmo. 2004. *Bunga Rampai Sejarah Sosial-Ekonomi Indonesia*. Yogyakarta: Penerbit Aditya Media, FIB, UGM.
- Sumarsaid. 1985. *Negara dan Usaha Bina Negara di Jawa Masa Lampau*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Susanto Zuhdi. 2016. *Cilacap 1830-1942: Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Tanto Sukardi. 2014. *Tanam Paksa di Banyumas*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Terence H. Hull, E. Sulistyaningsih, dan G. W. Jones. 1997. *Pelacuran di Indonesia: Sejarah dan Perkembangannya*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan dan Ford Foundation.

Skripsi dan Tesis

- Eko Priatno Triwarso. 2001. *Kota Cilacap Tahun 1848-1942*. Yogyakarta: Fakultas Sastra Universitas Gadjah Mada.

Surat Kabar

- Semarang. 19 Mei 1924. *De Locomotief "Verkeer en Haven"*.
- Javasche Courant 18 Agustus 1847.
- T. Van Domoor. 1916. *"Tjilatjap Boekannya negeri soenji"*. Tjilatjap: Pantja-Indera.

Reviewer,


Dr. Aman, M.Pd.
NIP. 19741015 200312 1 001

Yogyakarta, 24 Oktober 2018
Menyetujui,
Pembimbing,


Dr. Zulkarnain, M.Pd.
NIP. 19740809 200812 1 001