



Sungai Serayu dalam Tinjauan Sejarah Maritim: Peran dan Perkembangannya di Cilacap Pada Masa Hindia Belanda, 1830-1942

Gery Erlangga^{1*}, Andi²

¹ Universitas Muhammadiyah Prof. DR. HAMKA; geryerlangga@uhamka.ac.id*

² Universitas Muhammadiyah Prof. DR. HAMKA; andi@uhamka.ac.id

*Korespondensi

Dikirim: 05-03-2023; Direvisi: 03-06-2023; Diterima: 08-06-2023; Diterbitkan: 30-06-2023

Abstract: The presence of rivers in human life has provided many benefits. One of the rivers that play a role in human life is the Serayu river in Central Java. So this study aims to analyze the origin, role and development of the Serayu river in Central Java, especially in the Cilacap region during the Dutch East Indies period. This research has a novelty in the study of the Serayu river in maritime history review. The method used in this study is a historical method consisting of four steps, namely heuristics, source criticism, interpretation and historiography. The results showed that the origin of the Serayu river originated from the migration process of the people of Kalimantan island to Java in the early century AD until it developed into a river that played a role in maritime activities such as shipping and trade in Cilacap during the Dutch East Indies. The conclusion of this study is that the Serayu river during the Dutch East Indies period (1830-1942) had a role and influence on the development of the Cilacap region as one of the centers of economic activity on the south coast of Java.

Keywords: Cilacap; Dutch East Indies; maritim history; Serayu river

Abstrak: Kehadiran sungai dalam kehidupan manusia telah memberikan banyak manfaat. Salah satu sungai yang turut berperan dalam kehidupan manusia adalah sungai Serayu di Jawa Tengah. Sehingga penelitian ini bertujuan untuk menganalisis asal-usul, peran dan perkembangan sungai Serayu di Jawa Tengah khususnya pada wilayah Cilacap pada masa Hindia Belanda. Penelitian ini memiliki kebaharuan dalam kajian sungai Serayu dalam tinjauan sejarah maritim. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode historis yang terdiri dari empat langkah yakni heuristik, kritik sumber, interpretasi dan historiografi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa asal-usul sungai Serayu berawal dari proses migrasi penduduk pulau Kalimantan menuju Jawa pada awal abad masehi hingga berkembang menjadi sebuah sungai yang berperan dalam aktivitas kemaritiman seperti pelayaran dan perdagangan di Cilacap pada masa Hindia Belanda. Kesimpulan dari penelitian ini adalah sungai Serayu pada masa Hindia Belanda (1830-1942) memiliki peran dan pengaruhnya terhadap perkembangan wilayah Cilacap sebagai salah satu pusat dari aktivitas ekonomi di pesisir Selatan pantai Jawa.

Kata Kunci: Cilacap; Hindia-Belanda; sejarah maritim; sungai Serayu



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License.

Pendahuluan

Kemaritiman merupakan serangkaian aktivitas di laut yang meliputi pelayaran, perdagangan, navigasi, wisata laut, kepelabuhan nasional dan internasional serta jasa-jasa

maritim (Siswanto, 2018: 208). Berbicara tentang sektor kemaritiman, akan senantiasa berkaitan dengan kelautan dan sungai. Sungai merupakan jaringan perairan yang mengalir mulai dari mata air hingga muara (Firmansyah et al., 2020: 7). Sejak periode kehidupan kuno, sungai telah memegang peran penting dalam kehidupan manusia sebagai pembangun peradaban karena sumber daya yang berada di sekitar sungai dapat memenuhi kebutuhan hidup manusia sehari-hari (Prastiwi, 2021: 70). Zulfah (2022: 226) menjelaskan bahwa fungsi alami sungai pada masa lalu menjadi sumber kehidupan yang dimanfaatkan untuk melakukan kegiatan sehari-hari seperti aktivitas ekonomi, sarana transportasi hingga pendidikan. Sehingga kehadiran sungai di muka bumi ini memberikan manfaat yang cukup banyak dalam menunjang keberlangsungan hidup manusia yang bermukim di sekitar aliran sungai, termasuk beberapa makhluk hidup lainnya seperti tumbuhan dan hewan. Salah satu wilayah di Jawa Tengah yang dialiri oleh sungai yakni wilayah Cilacap.

Cilacap dalam pembabakan sejarah Indonesia telah menjadi bagian dari kekuasaan kerajaan pada masa Hindu-Buddha, masa Islam, kolonialisme sampai dengan saat ini di bawah pemerintahan Indonesia. Sejarah perjalanan Cilacap sebagai sebuah wilayah pada masa Hindu-Buddha berada di bawah kekuasaan kerajaan Mataram Kuno. Saat itu, wilayah Cilacap masih dikenal sebagai Donan (*Handaonan*). Pernyataan ini diperkuat dengan adanya bukti tertulis yang tercantum pada lima prasasti era Mataram Kuno seperti: Prasasti Salingsingan (880 M), Prasasti Er Hangat (885 M), Prasasti Panunggalan (896 M), Prasasti Pabuaran (900 M), dan Prasasti Luitan (901 M) (Ratnani et al., 2019: 62-64).

Seiring dengan berjalannya waktu, Cilacap silih berganti berada di bawah kekuasaan kerajaan-kerajaan di tanah Jawa seperti kerajaan Galuh, kerajaan Majapahit hingga kerajaan Mataram Islam (Situmorang, 2019: 6-7). Pada masa kekuasaan kerajaan Mataram Islam berkuasa di tanah Jawa dan kolonialisme Belanda telah menduduki Nusantara, wilayah Cilacap menjadi bagian dari *Mancanegara Klien* (Barat) dengan pusat pemerintahannya berlokasi di Banyumas. Ketika terjadi Perjanjian Giyanti yang disepakati pada 13 Februari 1755, menyebabkan kerajaan Mataram Islam terpecah dua menjadi Kesultanan Yogyakarta dan Kasunanan Surakarta. Sejak saat itu wilayah Banyumas (termasuk Cilacap) berpindah kekuasaan menjadi di bawah Kasunanan Surakarta (Viliana & Zulkarnain, 2018: 638).

Cilacap berada di bawah kekuasaan kolonialisme Belanda secara penuh terjadi pasca meletusnya Perang Diponegoro yang menyebabkan pemerintah Hindia Belanda meminta ganti rugi pada Kasunanan Surakarta. Proses ganti rugi tersebut dilakukan pada 22 Februari 1830 dengan menyerahkan wilayah Banyumas kepada pemerintah Hindia Belanda (Toni et al., 2021: 12). Ricklefs (dalam Zuhdi, 2002: 1) mengemukakan bahwa tahun 1830 menjadi awal dari segala aktivitas penjajahan di tanah Jawa. Pasca meletusnya Perang Diponegoro pada tahun 1830, pemerintah Belanda mulai menerapkan kebijakan penanaman paksa yang harus dilakukan oleh setiap penduduk Jawa untuk memenuhi permintaan komoditas pasar dunia yang saat itu sedang melonjak seperti kopi, teh dan bahan rempah-rempah lainnya. Kebijakan tersebut dikenal sebagai *cultuurstelsel* atau sistem tanam paksa (Hermawati, 2013: 64-65).

Sejak diterapkannya kebijakan tanam paksa, pemerintah kolonial Belanda senantiasa melakukan tindakan eksploitasi terhadap penduduk Jawa. Rakyat dipaksa untuk memberikan lahan pertaniannya sebesar seperlima dari jumlah keseluruhan luas tanah untuk menanam tanaman komoditas yang diperlukan untuk kegiatan ekspor (Zuhdi, 2002: 15). Pemerintah Hindia Belanda kemudian memanfaatkan kondisi tersebut untuk memperkuat sektor perekonomian di wilayah Karesidenan Banyumas. Setiap kepala rumah tangga di Karesidenan Banyumas wajib menanam kopi sebanyak 450 batang pohon. Tercatat pada tahun 1831, jumlah pohon yang ditanam untuk memenuhi permintaan kegiatan ekspor di daerah sekitar Karesidenan Banyumas mencapai 1.184.075 pohon.

Tuntutan kegiatan ekspor yang semakin meningkat pada masa tanam paksa, membuat pemerintah Hindia Belanda berencana untuk membangun sebuah pelabuhan di Cilacap. Letak geografis Cilacap yang berlokasi di pesisir pantai Selatan Jawa disertai beberapa sungai seperti sungai Serayu yang mengalir di wilayah tersebut menjadi sebuah keuntungan bagi pemerintah Hindia Belanda dalam menghidupkan aktivitas perdagangan.

Sungai Serayu merupakan salah satu sungai terbesar yang berada di Provinsi Jawa Tengah. Daerah Aliran Sungai (DAS) Serayu memiliki luas mencapai 2.685,77 km² dengan panjang aliran sungai utama mencapai 180 km beserta 11 anak sungainya (Dwityaningsih et al., 2018: 2). Aliran sungai Serayu melintasi lima Kabupaten di Jawa Tengah yakni Wonosobo, Banjarnegara, Purbalingga, Banyumas dan Cilacap. Hulu sungai Serayu berlokasi di Kabupaten Wonosobo sedangkan untuk muara atau hilir sungai Serayu berada di Kabupaten Cilacap (Andhi et al., 2020: 41).

Aliran sungai Serayu menjadi sebuah penghubung bagi aktivitas kemaritiman karena dapat dilayari hingga wilayah pedalaman. Menuju arah Utara (ibukota Karesidenan Banyumas), sungai Serayu dapat dilayari sepanjang 24 km. Sedangkan menuju arah Selatan, sungai Serayu dapat dilayari sepanjang 40 km sampai ke laut. Sungai Serayu juga menghubungkan wilayah Karesidenan Banyumas dengan karesidenan lainnya seperti Karesidenan Purbalingga yang dapat dilayari melalui anak sungai Serayu yakni sungai Klawing (Zuhdi, 2002: 11). Sehingga, kehadiran sungai Serayu pada beberapa wilayah di Jawa Tengah menjadi sangat potensial dan menarik untuk dikaji.

Berdasarkan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Rahmawati, Riyadi & Rizaldi (2019) mengkaji terkait dengan sungai Bengawan Solo dalam tinjauan sejarah maritim serta peranannya terhadap perdagangan di laut Jawa. Hasil penelitian yang diperoleh menyatakan bahwa sungai Bengawan Solo berfungsi sebagai sarana transportasi serta telah menjadi jalur perdagangan sejak masa kerajaan Majapahit. Penelitian selanjutnya yang dilakukan oleh Farida, Rochmiatun & Kalsum (2019) dengan mengkaji peran sungai Musi dalam perkembangan peradaban Islam di Palembang dari masa Kesultanan hingga masa Hindia Belanda. Hasil penelitian yang didapatkan menyebutkan peradaban Islam yang terbentuk di Palembang sangat ditentukan oleh kondisi geografisnya yang dekat dengan sungai Musi hingga pada akhirnya mengalami perubahan ketika Belanda melakukan politik pembangunan dan menyebabkan morfologi kota Palembang berubah menjadi kota daratan.

Pernyataan yang terdapat pada dua penelitian sebelumnya diperkuat melalui kajian yang dilakukan oleh Firmansyah, Mileniawati & Rahayu (2020) dengan mengemukakan bahwa sungai Bengawan Solo dan sungai Musi berperan besar dalam membantu kerajaan Majapahit dan Sriwijaya membangun imperium kekuasaan maritim dengan menguasai jalur perdagangan di laut Jawa dan Selat Malaka. Oleh karena itu, pada masa kerajaan Sriwijaya dan Majapahit, sungai menjadi jantung kerajaan untuk meningkatkan perekonomian masyarakat serta menggerakkan sarana transportasi dan menghidupkan aktivitas perdagangan hingga kancan internasional dengan bangsa-bangsa asing.

Meninjau dari tiga penelitian terdahulu, sungai sangat berperan penting dalam keberlangsungan kekuasaan kerajaan karena menjadi alat utama dalam meningkatkan sektor perekonomian melalui aktivitas perdagangan dengan dunia luar. Terdapat perbedaan antara penelitian terdahulu dengan penelitian yang akan dilakukan, penelitian sebelumnya mengungkapkan peran sungai, khususnya sungai Bengawan Solo dan sungai Musi pada masa kerajaan Majapahit dan Sriwijaya, sedangkan penelitian yang akan dilakukan adalah mengkaji peran sungai Serayu di Cilacap pada masa kekuasaan Hindia Belanda (1830-1942) dalam perspektif sejarah maritim. Sehingga dari perbedaan antara penelitian terdahulu dengan penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti menjadi sebuah nilai keterbaruan (*novelty*) dalam proses penulisan artikel ilmiah ini.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis asal-usul, peran dan perkembangan sungai Serayu di Jawa Tengah khususnya pada wilayah Cilacap pada masa Hindia Belanda (1830-1942). Dengan demikian, penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat dan sumbangsih terhadap perkembangan ilmu pengetahuan khususnya di bidang sejarah maritim sebagai salah satu penunjang referensi dalam aktivitas akademis di masa depan.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode historis atau jenis penelitian sejarah. Metode historis dapat diartikan sebagai proses menganalisis peninggalan di masa lampau secara kritis melalui empat tahapan yakni heuristik, kritik sumber, interpretasi dan historiografi (Gottschalk, 1985). Heuristik merupakan langkah awal dalam proses penelitian sejarah. Pada tahap ini langkah yang dilakukan adalah mengumpulkan data terkait dengan topik yang sedang diteliti. Sumber penelitian terbagi menjadi dua yakni sumber primer dan sumber sekunder. Sumber primer merujuk pada arsip ataupun koran yang sezaman dengan topik penelitian. Sedangkan untuk sumber sekunder yaitu merujuk pada sumber tulisan yang berasal dari literatur-literatur pendukung seperti buku, artikel dan surat kabar yang menjelaskan terkait dengan topik penelitian (Gottschalk, 1985).

Setelah tahap heuristik selesai dilakukan, maka proses selanjutnya adalah kritik sumber. Gottschalk (1985) mengemukakan bahwa terdapat dua langkah pada saat melakukan kritik sumber yakni kritik ekstern dan kritik intern. Proses kritik ekstern, dilakukan analisis secara fisik terhadap sumber-sumber sejarah yang telah diperoleh. Langkah selanjutnya pada tahap ini yaitu kritik intern. Proses kritik intern, dilakukan untuk memastikan kebenaran data yang telah

diperoleh dari sumber-sumber yang tersedia serta menghubungkan data tersebut dengan informasi yang telah diperoleh.

Langkah selanjutnya yang dilakukan setelah tahap kritik sumber adalah interpretasi. Interpretasi dapat diartikan sebagai sebuah proses penafsiran data yang telah diperoleh. Kuntowijoyo (1995) mengemukakan bahwa seorang sejarawan dalam proses penulisan peristiwa sejarah harus memiliki kemampuan membayangkan apa yang telah terjadi, sedang terjadi dan yang akan terjadi di masa depan agar proses penafsiran sejarah akan lebih mudah berkembang. Pada proses interpretasi, peneliti menafsirkan informasi-informasi sejarah yang telah melalui pemeriksaan pada tahap kritik sumber. Sumber sejarah yang berhasil di verifikasi ditafsirkan secara mendalam, kemudian peneliti merangkai fakta-fakta historis yang telah diperoleh sebagai bahan utama dalam proses penulisan sejarah.

Hingga pada tahap terakhir dari proses penelitian sejarah adalah historiografi yang dapat dipahami sebagai tahapan penulisan sejarah. Sehingga historiografi menjadi sebuah kegiatan penyampaian hasil penafsiran atas fakta-fakta yang dituliskan oleh sejarawan dan menghasilkan suatu kisah sejarah yang selaras. Dengan demikian, tahap historiografi juga dapat dikatakan sebagai *art of writing* atau kemampuan dalam mengarang (Herlina, 2020). Pada tahap historiografi, peneliti menuliskan hasil data dalam bentuk rangkaian fakta-fakta historis yang telah disusun menjadi sebuah narasi sejarah.

Hasil Penelitian

Sejarah Peradaban Sungai Serayu

Peradaban sungai Serayu sudah muncul di tanah Jawa sejak awal abad ke-1 Masehi. Berdasarkan catatan sejarawan asal Belanda yang bernama Van der Maulen (1988), bahwa pada abad ke-1 Masehi telah berdiri sebuah kerajaan Galuh Purba di sekitar kaki Gunung Slamet (Sulistyo, 2020: 155). Kerajaan Galuh Purba atau Galuh Sindula berdiri setelah terjadinya proses migrasi masyarakat Kutai, Kalimantan Timur yang berbondong-bondong menuju pulau Jawa. Para imigran tersebut meninggalkan Kutai (sebelum berkuasanya Dinasti/Wangsa Kudungga) sehingga belum ada yang menganut agama Hindu (Khotimah, 2015: 67). Pendetang yang berasal dari Kutai tersebut masuk ke pulau Jawa melalui Cirebon, kemudian melanjutkan perjalanan untuk menetap di beberapa daerah seperti lereng Gunung Ciremai, lereng Gunung Slamet dan bantaran sungai Serayu (Azmah, 2017: 3).

Para imigran Kutai yang menetap di lereng Gunung Ciremai akan menjadi cikal bakal dari peradaban Sunda. Sedangkan yang tinggal di sekitar Gunung Slamet dan bantaran sungai Serayu akan mendirikan sebuah kerajaan yang dikenal sebagai kerajaan Galuh Purba atau Galuh Sindula (Khotimah, 2015: 67). Azmah (2017: 3) menjelaskan wilayah kekuasaan dari kerajaan Galuh Purba meliputi Indramayu, Cirebon, Brebes, Cilacap, Banyumas, Tegal, Kebumen, Bumiayu, Pemalang, Kedu, Kulonprogo, Purwodadi dan Banjarnegara. Kerajaan Galuh menjadi kerajaan Sunda di tanah Jawa yang wilayah kekuasaannya terletak diantara sungai Citarum (sebelah Barat) dan sungai Serayu dan Cipamali atau Kali Brebes (sebelah Timur) (Rosyid, 2017: 245-246). Sehingga dapat dikatakan bahwa sungai Serayu sudah menjadi bagian

dari masyarakat Jawa sejak awal abad masehi, tepatnya mulai pada masa kekuasaan kerajaan Galuh Purba.



Gambar 1. Anak-anak Eropa sedang berenang di tepian Sungai Serayu

Sumber: (Basundoro, 2019: 45)

Pendapat mengenai sungai Serayu yang menjadi bagian dari kekuasaan kerajaan Galuh Purba diperkuat oleh pandangan Poerbatjaraka (1954: 6-7) mengemukakan bahwa kata Galuh yang memiliki arti "Negara Perak" berkuasa sepanjang Daerah Aliran Sungai (DAS) Bagawanta - Serayu - Citanduy dengan pusat kekuasaannya berada di wilayah Ciamis saat ini. Sungai Serayu atau Kali Serayu yang dahulu dikenal sebagai *Ci Serayu* senantiasa diidentikan dengan sungai jantan dan menjadi simbol dari *Siwaistis* karena erat kaitannya tokoh Bima (Priyadi, 2007: 3). Sehingga di sekitar Dataran Tinggi Dieng terdapat mata air dari sungai Serayu yang dikenal dengan nama "*Tuk Bimo Lukar*" (Cahyono, 2012: 37).

Tuk Bimo Lukar merupakan hulu dari sungai Serayu. Kata "Bimo" berasal dari nama Bimasena atau Werkudara, salah seorang dari Pandawa. Sedangkan kata "Lukar" memiliki arti "melepas". Sehingga kata "Lukar" memiliki makna sebagai melepaskan segala hawa nafsu yang bersifat jahat, yang melekat pada diri. Makna dari kata tersebut merujuk pada ajaran yang dikenal sebagai "*ngesir barang kang rahayu*" yakni untuk mencapai keselamatan dan kesempurnaan harus melepaskan segala bentuk hawa nafsu duniawi yang dapat menipu dan serba semu (Sukatno, 2021: 54-55). Sehingga dari ajaran tersebut tercipta nama "*Siro Ayu*", "*Sirayu*" atau Serayu yang mengajarkan untuk mempertimbangkan setiap permasalahan kehidupan dengan rasional, hingga saat ini kata Serayu menjadi nama salah satu sungai di Jawa Tengah. Dengan demikian, asal-usul sungai Serayu memiliki sejarah perjalanan yang cukup panjang sejak awal abad masehi hingga menciptakan sebuah peradaban atau kehidupan masyarakat yang masih bertahan hingga masa kini.

Peran Sungai Serayu dalam Aktivitas Perdagangan Hindia Belanda di Cilacap

Kehadiran bangsa Belanda di tanah Jawa memberikan perubahan sosial-ekonomi terhadap masyarakat dengan berbagai kebijakan yang diterapkannya (Dewi, 2020: 148). Perubahan sosial-ekonomi di tanah Jawa mulai terjadi ketika pemerintah Hindia Belanda menerapkan sistem *cultuurstelsel* atau tanam paksa hingga terjadinya depresi ekonomi yang

menimpa bangsa-bangsa Eropa pada tahun 1930-an (Maslahah & Hidayat, 2016: 22). Sejak saat itu tanah Jawa dieksploitasi untuk kepentingan agraria dan kemaritiman bangsa Belanda. Kehidupan agraria masyarakat pedesaan dituntut untuk memenuhi kebutuhan komoditas untuk diekspor pada pasar Eropa. Sehingga kekuasaan Belanda di Jawa telah memberikan pengaruh yang cukup besar bagi kehidupan masyarakat Jawa, khususnya yang berada di wilayah Jawa Barat dan Jawa Tengah.

Pada masa pemerintahan Hindia Belanda, aktivitas perdagangan dan pelayaran maritim serta industrialisasi mengalami perkembangan yang cukup pesat (Sanusi et al., 2022: 4). Kondisi tersebut karena kebijakan tanam paksa yang dikeluarkan oleh pemerintah Belanda serta persaingan aktivitas perdagangan antara Belanda dan Inggris yang saat itu telah menguasai Singapura sebagai pusat kemaritiman di Asia Tenggara dan turut menguasai Semenanjung Malaya, Sabah, Serawak, Hongkong, dan Sri Langka (Purba, 2018: 393). Persaingan antara Belanda dan Inggris di Asia Tenggara dalam sektor ekonomi dan kemaritiman telah memicu pihak Belanda untuk melakukan monopoli perdagangan (Hasanuddin, 2016: 212).

Sungai dalam aktivitas perdagangan dan pelayaran maritim menjadi urat nadi karena telah memunculkan pola aliran dari pedalaman hingga sekitar bibir pantai (Yuliati, 2013: 50). Muara sungai juga turut berperan karena dapat menjadi lokasi strategis bagi terciptanya sebuah bandar pelabuhan karena dapat mengembangkan interaksi perdagangan antar wilayah (Sirayasa & Syahrul Yasin, 2019: 91-92). Sehingga terciptanya pengawasan dalam aktivitas perdagangan untuk memperkuat sektor perekonomian. Aktivitas perdagangan pada masa Hindia Belanda di Cilacap banyak memainkan peran dari sungai Serayu. Sungai Serayu merupakan sungai terpenting di Karesidenan Banyumas pada masa pemerintahan Hindia Belanda karena komoditas dapat disalurkan dan dipasarkan dari pedalaman menuju pelabuhan Cilacap, begitu juga sebaliknya komoditas dari pantai Cilacap dapat disalurkan menuju daerah pedalaman Banyumas (Basundoro, 2019: 42-43).

Tanoyo & Sari (2022: 219) menjelaskan bahwa sungai Serayu pada masa lampau berfungsi sebagai sarana transportasi untuk mengangkut komoditas ekspor dari wilayah hulu hingga hilir yang berada di Cilacap. Aliran sungai Serayu sebagai jalur utama bagi transportasi laut sangat dimanfaatkan oleh para pemilik perkebunan dan pabrik komoditas seperti pemilik pabrik gula di Banyumas yang senantiasa mengirimkan produknya ke pelabuhan Cilacap (Ma'ruf & Aman, 2016). Gula dan kopi pada saat itu menjadi komoditas primadona dalam aktivitas ekspor-impor di pelabuhan Cilacap. Selain itu, masyarakat pesisir Cilacap di sekitar pulau Nusakambangan telah memanfaatkan perairan (sungai Serayu) sebagai tempat mencari nafkah. Penduduk lokal yang sebagian besar berprofesi sebagai nelayan senantiasa membuat garam, terasi dan ikan asin yang akan dijual ke daerah-daerah pedalaman. Banyak nelayan-nelayan yang berhasil mendapatkan ikan, kemudian dijual kembali hasil tangkapannya tersebut ke pasar di Jeruklegi (Zuhdi, 2002: 12-13). Dengan demikian, aktivitas perdagangan di Cilacap telah masif dilakukan, baik dalam skala besar maupun skala kecil (lokal).



Gambar 2. Nelayan di Pantai Cilacap sekitar tahun 1930-an
Sumber: (Basundoro, 2019: 46)

Sementara itu, untuk aktivitas perdagangan dalam skala yang lebih besar (ekspor-impor), pemerintah Hindia Belanda pada awal abad 20, melakukan sebuah tindakan berupa pembangunan gudang-gudang di sekitar aliran sungai Serayu untuk menampung komoditas ekspor seperti kopi, gula dan garam (Nurwanti et al., 2015). Mengingat pada saat itu Pelabuhan Cilacap telah menjadi pusat perdagangan internasional. Sehingga, dari aktivitas perdagangan di Pelabuhan Cilacap telah membawa perubahan bagi wilayah Cilacap yang menjelma sebagai kota pelabuhan dan perdagangan satu-satunya di pantai Selatan Jawa yang cukup ramai dan padat. Meskipun pelabuhan Cilacap secara resmi dibuka oleh pemerintah Hindia pada tahun 1847 dan dijadikan sebagai pelabuhan bebas pada tahun 1859 (Viliana & Zulkarnain, 2018: 639). Tetapi, untuk aktivitas ekspor-impor di Cilacap sudah terlihat sejak tahun 1832, seperti yang tertera dalam laporan G. De Seriere (Residen Banyumas) pada tahun 1832-1837 dengan rincian sebagai berikut:

Table 1. Aktivitas Ekspor-Import di Cilacap Tahun 1832

Ekspor	Impor	Jumlah
Kopi	Gambir	11.233 pikul
Tembakau	Ikan Asin	650 pikul
Kapas	Bawang	300 pikul
Lada	Minyak Kelapa	190 pikul
Batik	Kerajinan Tangan Halus	390 pikul
Minyak Tanah	Besi dan Batu Nisan Porselin	53 pikul

Sumber: (Zuhdi, 2002: 16)

Pelabuhan Cilacap merupakan pelabuhan alam yang dibangun untuk kapal-kapal besar tanpa harus mengeluarkan biaya yang tinggi. Sehingga pelabuhan Cilacap diprediksi dapat menjadi pintu gerbang bagi barang-barang komoditi yang berasal dari pedalaman Banyumas untuk diekspor. Salah satu yang menjadi kendala dari pelabuhan Cilacap adalah tersendatnya pengangkutan barang komoditi dari muara sungai Serayu menuju pelabuhan Cilacap (Sutasman, 2021: 19). Pendapat tersebut sejalan dengan Surat Gubernur Jenderal van den Bosch kepada Dewan Hindia pada tanggal 31 Agustus 1831 yang melaporkan bahwa muara sungai

Serayu tidak tepat berada di pelabuhan Cilacap. Sehingga, Kontrolir Amuttetz mengusulkan supaya dilakukan penggalian terusan yang dapat menghubungkan sungai Serayu dengan sungai Donan yang bermuara di sekitar pelabuhan Cilacap (Basundoro, 2019: 57-58). Terusan tersebut saat ini dikenal sebagai Kanal Kaliyasa.

Kanal Kaliyasa sebagai Penghubung Jalur Sungai Serayu

Kaliyasa merupakan sebuah kanal yang terletak di beberapa daerah diantaranya Desa Sidakaya dan Tegal Kamulyan serta Kecamatan Cilacap Selatan, Cilacap Tengah, Cilacap Utara dan Kesugihan. Kanal Kaliyasa bermuara menuju pulau Nusakambangan yang berlokasi di Sentolo Kawat dengan panjang kanal mencapai 14 kilometer (Arif & Amri, 2019: 41). Nama Kaliyasa berasal dari kata "Kali" yang berarti sungai dan "Yasa" dalam bahasa Jawa "Yoso" memiliki makna yang sama dengan kata "gawe" atau "digawe", yang berarti "dibuat" (Zuhdi, 2002: 19). Dengan demikian, Kaliyasa memiliki arti sungai yang dibuat atau sebuah sodetan atau terusan (kanal) yang dibuat untuk memperlancar jalur transportasi laut di sungai Serayu menuju pelabuhan Cilacap.



Gambar 3. Kanal Kaliyasa membelah bagian Timur Kota Cilacap

Sumber: Sejarah Cilacap (Soedarto et al., 1975: 46)

Perpustakaan Daerah Kabupaten Cilacap

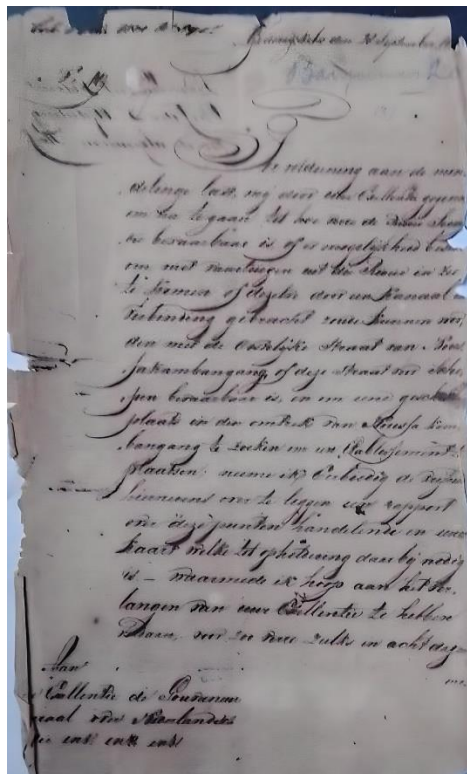
Kanal Kaliyasa merupakan program pembangunan dari Bupati Cilacap ke-1 yakni Raden Tjakrawedana I (1856-1873) untuk membangun infrastruktur daerah Cilacap dan menjadi kebijakan yang paling fenomenal. Melalui *Besluit* tertanggal 12 September 1832 Nomor 3 program pembangunan sodetan sungai Serayu ini diberikan anggaran sebesar *f 14.000 tembaga* (Soedarmadji, 1990: 99). Pembuatan sodetan sungai Serayu untuk menghubungkan Cilacap yang terletak di ujung Selatan dengan daerah lain bertujuan agar terbentuk jalur sungai yang memudahkan pengangkutan barang komoditi dari pedalaman menuju pelabuhan Cilacap, demikian juga sebaliknya (Armiyati, 2017).

Kondisi jalur sungai Serayu sebagai sarana transportasi air di Cilacap pada sekitar tahun 1830-an turut terekam pada arsip *Memorie van Overgave K9 Nomor 20.2 Tahun 1830* yang berisikan Laporan Kepala Bagian Staf Umum tentang Sungai Serayu dengan transkripsi sebagai berikut (Tanoyo & Sari, 2022):

“Rapport over de bevaarbaar heid der Rivier Serajoe, hare verbiniding met de oostelijke straat van Nussakambangang het paar water benoorden dit Eiland, en de plaatsen welke geschikt gijn tot het aan lagere van Een blad de Sedimenten en die gestoken ...”

Terjemahan transkripsi tersebut dapat diartikan sebagai berikut:

“Laporan tentang kemampuan aliran dari Sungai Serajoe yang berhubungan dengan Selat Timur Nussakambangang, pertemuan diantara perairan di Utara Pulau ini, dan tempat-tempat yang tepat sampai sejauh pinggiran dari sungai di daerah-daerah tersebut ...”



Gambar 4. Memorie van Overgave K9 Nomor 20.2 Tahun 1830

Sumber: Memorie van Overgave Residentie Banjoemas (K9). ANRI. (Tanoyo & Sari, 2022)

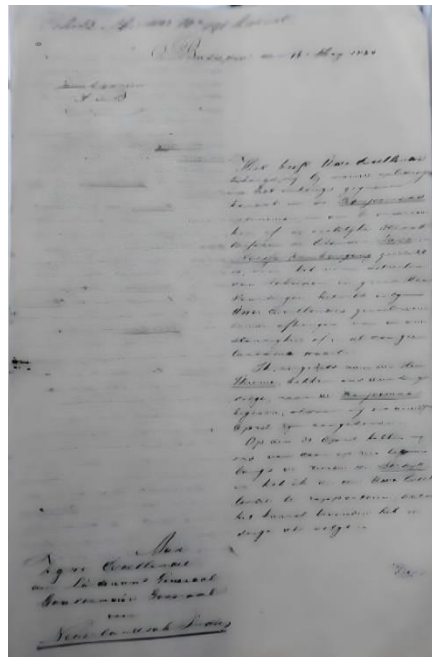
Memorie van Overgave yang terinventarisir oleh Arsip Banyumas turut memberikan gambaran terkait dengan pembuatan Kanal Kaliyasa yang termuat pada *Nomor 20.1 Tahun 1833* dengan transkripsi sebagai berikut:

“...mij bij monde optevragen om het onslangs gegraven kanaal in de Banjoemass optenemen, en om te onderzoeken af de oostelijke straattusschen de Eilanden Java en Noessa Kambangang geschiktes, voor het in en uit zeelen van schepen en groote Raw voortuigen...”

Isi dari transkripsi tersebut dapat diterjemahkan sebagai berikut:

“...untuk meminta saya dari mulut ke mulut untuk mengambil saluran yang baru saja digali di Banjoemass, dan untuk menyelidiki selat timur antara pulau Jawa dan Noessa

Kambangang yang cocok untuk masuk dan keluarnya kapal dan kendaraan mentah bermuatan besar...”



Gambar 5. Memorie van Overgave K9 Nomor 20.1 Tahun 1833

Sumber: Memorie van Overgave Residentie Banjoemas (K9). ANRI. (Tanoyo & Sari, 2022)

Berdasarkan data yang diperoleh dari arsip *Memorie van Overgave*, dapat disimpulkan bahwa pertemuan antara sungai Serayu dan pulau Nusakambangan dapat menciptakan Kanal Kaliyasa yang menjadi jalur alternatif (keluar-masuk) kapal-kapal bermuatan besar untuk mengangkut komoditi menuju pelabuhan Cilacap maupun pedalaman Banyumas. Laporan yang tertera pada arsip *Memorie van Overgave* tersebut kemudian diperkuat oleh Sutasman (2021: 23-24) setelah Kanal Kaliyasa selesai dibangun, komoditi dari pedalaman Banyumas lebih cepat dikirim menuju pelabuhan Cilacap tanpa harus melalui pantai Selatan Jawa. Meskipun Kanal Kaliyasa telah selesai dibangun, Soedarmadji (1990: 109) mengungkapkan bahwa pembangunan tersebut belum selesai dengan sempurna, sehingga masih diperlukan pemeliharaan.

Pasca pembangunan Kanal Kaliyasa, nilai ekspor pelabuhan Cilacap mengungguli pelabuhan Cirebon dalam beberapa tahun, seperti yang tertera pada tabel berikut:

Table 2. Perbandingan Nilai Ekspor di Pelabuhan Cilacap dan Cirebon

Tahun	Nilai Ekspor Pelabuhan Cilacap	Nilai Ekspor Pelabuhan Cirebon
1859	f4.378.715	f4.124.427
1860	f3.814.761	f4.391.968
1861	f6.003.761	f4.368.284
1862	f5.475.379	f4.026.568

Sumber: (Zuhdi, 2002: 25)

Sehingga kehadiran Kanal Kaliyasa dalam jalur transportasi air di Cilacap telah memberikan dampak yang cukup signifikan bagi keberlangsungan aktivitas perdagangan maupun ekspor-impor di pelabuhan Cilacap pada masa Hindia Belanda. Kondisi tersebut diperkuat dengan dibukanya jalur kereta api *Staatsspoorwegen (SS)* Yogyakarta-Cilacap sehingga dalam jangka waktu 1888-1909, pelabuhan Cilacap mengalami fase kemajuan awal hingga sebelum terjadinya depresi ekonomi dunia. Peran dari Kanal Kaliyasa mulai menurun ketika Belanda mulai mengalami kekalahan dengan pihak Jepang pada 1942 dan peran perdagangan Belanda mulai tergantikan oleh Inggris dan Jepang (Zuhdi, 2002: 75-107)

Kesimpulan

Sungai dalam sejarah perjalanan umat manusia di muka bumi ini memiliki peran penting sebagai sumber kehidupan sejak zaman kuno hingga pada masa kini meskipun terjadi beberapa pergeseran fungsi alami sungai. Salah satu sungai yang berperan bagi kehidupan umat manusia adalah sungai Serayu di Jawa Tengah. Eksistensi peradaban sungai serayu yang telah muncul sejak awal abad masehi secara tidak langsung akan memberikan manfaat bagi masyarakat sekitar aliran sungai, baik ditinjau secara kemaritiman maupun agraria. Sehingga kehadiran sungai Serayu yang ditunjang oleh Kanal Kaliyasa sebagai sebuah program pembangunan unggulan untuk meningkatkan jalur transportasi air pada masa pemerintahan Hindia Belanda dalam rentang waktu 1830-1942 memiliki dampak positif di wilayah Karesidenan Banyumas, khususnya di wilayah Cilacap bagi aktivitas pelayaran maupun perdagangan internasional karena menjadi satu-satunya pelabuhan ekspor-impor di pantai Selatan Jawa dan menjadi pintu gerbang bagi keluar-masuknya kapal menuju dunia luar khususnya benua Australia. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa sungai Serayu pada masa Hindia Belanda (1830-1942) memiliki peran dan pengaruhnya terhadap perkembangan wilayah Cilacap sebagai salah satu pusat dari aktivitas ekonomi.

Ucapan Terimakasih

Peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada Andi, M. Pd. sebagai Dosen Pembimbing yang telah membimbing dalam proses penelitian ini, kepada Arsip Nasional Republik Indonesia, Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, Perpustakaan FKIP UHAMKA, Perpustakaan Daerah Kabupaten Cilacap dan Dinas Pendidikan & Kebudayaan Kabupaten Cilacap yang telah menyediakan berbagai sumber relevan terkait dengan topik penelitian serta kepada pihak-pihak yang tidak bisa disebutkan seluruhnya tanpa mengurangi rasa hormat, yang turut terlibat selama proses penelitian ini.

Daftar Rujukan

- Andhi, N., Purwono, S., Barkah, A., Triyanto, D., & Handino, P. (2020). Analisis Karakteristik Pola Sedimentasi dan Perubahan Morfologi Muara Sungai Serayu. *Jurnal Teknik Sipil Dan Teknologi Konstruksi*, 6(1), 41–51. <https://doi.org/10.35308/jts-utu.v6i1.1968>
- Arif, M., & Amri, C. (2019). Analisa Kapasitas Sungai Kaliyasa Cilacap. *Jurnal Geografi*, 16(1), 41–47. <https://doi.org/10.15294/jg.v16i1.9746>

- Armiyati, L. (2017). Eksplorasi Cagar Budaya sebagai Upaya Pengembangan Pariwisata dengan Konsep Integrated Tourism di Kabupaten Cilacap. *Socia: Jurnal Ilmu-Ilmu Sosial*, 14(1). <https://doi.org/10.21831/socia.v14i1.17848>
- Azmah, R. D. (2017). Akomodasi Komunikasi IMAKES dalam Interaksi Antarbudaya (Studi Deskriptif Kualitatif Akomodasi Anggota Ikatan Mahasiswa Asal Kebumen yang Berada di Solo). In *Universitas Muhammadiyah Surakarta*. <http://eprints.ums.ac.id/50764/>
- Basundoro, P. (2019). *Arkeologi Transportasi: Perspektif Ekonomi dan Kewilayahan Karesidenan Banyumas 1830-1940an*. Airlangga University Press.
- Cahyono, M. D. (2012). Makna dan Fungsi Simbol Seks dalam Ritus Kesuburan Masa Majapahit. *Amerta: Jurnal Penelitian dan Pengembangan Arkeologi*, 30(1), 19–44. <https://jurnalrkeologi.kemdikbud.go.id/index.php/amerta/article/view/397/252>
- Dewi, V. M. (2020). Pangeran Diponegoro dalam Perang Jawa 1825-1830. *SINDANG: Jurnal Pendidikan Sejarah dan Kajian Sejarah*, 2(2), 147–158. <https://doi.org/10.31540/sindang.v2i2.254>
- Dwityaningsih, R., Triwuri, N. A., & Handayani, M. (2018). Analisa Dampak Aktivitas Penambangan Pasir Terhadap Kualitas Fisik Air Sungai Serayu Di Kabupaten Cilacap. *Jurnal Akrab Juara*, 3(3), 1–8. <http://www.akrabjuara.com/index.php/akrabjuara/article/view/336>
- Farida, I., Rochmiatun, E., & Kalsum, N. U. (2019). Peran Sungai Musi dalam Perkembangan Peradaban Islam di Palembang: Dari Masa Kesultanan sampai Hindia-Belanda. *JUSPI (Jurnal Sejarah Peradaban Islam)*, 3(1), 50–57. <https://doi.org/10.30829/juspi.v3i1.4079>
- Firmansyah, I. A., Mileniawati, J. P., & Rahayu, M. N. (2020). Sungai Bengawan Solo dan Musi dalam Tinjauan Sejarah Maritim. *Riwayat: Educational Journal of History and Humanities*, 3(2), 7–13. <http://jurnal.unsyiah.ac.id/riwayat/>
- Gottschalk, L. (1985). *Mengerti Sejarah: Pengantar Metode Sejarah*. UI Press.
- Hasanuddin. (2016). Politik dan Perdagangan Kolonial Belanda di Pontianak. *Patanjala: Jurnal Penelitian Sejarah Dan Budaya*, 8(2), 203–218. <https://doi.org/10.30959/patanjala.v8i2.73>
- Herlina, N. (2020). *Metode Sejarah Edisi Revisi 2020*. Satya Historika.
- Hermawati, M. (2013). Tanam Paksa Sebagai Tindakan Eksploitasi. *Avatara*, 1(1), 64–70. <https://ejournal.unesa.ac.id/index.php/avatara/article/view/1123>
- Khotimah, K. (2015). *Peran Tokoh Agama dalam Pengembangan Sosial Agama di Banyumas (Studi Historis Sosiologi Tokoh Agama Islam Abad 21)*. In *IAIN Purwokerto*. <https://repository.uinsaizu.ac.id/345/>
- Kuntowijoyo. (1995). *Pengantar Ilmu Sejarah*. Bentang Budaya.
- Ma'ruf, A. N., & Aman. (2016). Peranan Trem Serajoedal Stroomtram Maatschappij dalam Perkembangan Pengangkutan di Banyumas 1896-1899. *Risalah*, 2(7). <https://journal.student.uny.ac.id/index.php/risalah/article/view/4948>
- Maslahah, W., & Hidayat, A. W. (2016). Kehidupan Sosial-Ekonomi Masyarakat di Jawa 1830-1870. *Agastya: Jurnal Sejarah Dan Pembelajarannya*, 6(2), 18–30. <https://doi.org/10.25273/ajsp.v6i02.1454>

- Maulen, V. der. (1988). *Indonesia di Ambang Sejarah*. Kanisius.
- Nurwanti, Y. H., Harnoko, D., & Larasati, T. A. (2015). *Sejarah Perkembangan Ekonomi dan Kebudayaan di Banyumas Masa Gandasubrata Tahun 1913-1942*. Balai Pelestarian Nilai Budaya (BPNB) Yogyakarta.
- Poerbatjaraka. (1954). Galuh. *Bahasa Dan Budaya*, 3(2), 6–10.
- Prastiwi, S. D. (2021). Makna Sungai dalam Ruang Hidup yang Berubah: Studi Kasus Dayak Ngaju, Kalimantan Tengah. *Handep: Jurnal Sejarah Dan Budaya*, 5(1), 69–96. <https://doi.org/10.33652/handep.v5i1.193>
- Priyadi, S. (2007). Ciptarasa: Profil Putri Bungsu sebagai Simbol Kesuburan, Penyatu Pajajaran-Pasirluhur, dan Sasaran Oedipus. *Jurnal Penelitian Humaniora*, 8(1), 1–11. <https://publikasiilmiah.ums.ac.id/xmlui/handle/11617/516>
- Purba, J. R. (2018). Residency of Manado in The Maritime Trading Forum in The Netherland Indies, In The Early Nineteenth Century to 1942. *Pangadereng*, 4(2), 387–398. <https://jurnalpangadereng.kemdikbud.go.id/index.php/pangadereng/article/view/58>
- Rahmawati, M., Riyadi, M. I., & Rizaldy, R. J. (2019). Sungai Bengawan Solo: Tinjauan Sejarah Maritim dan Perdagangan di Laut Jawa. *Candrasangkala*, 5(2), 24–39. <http://jurnal.untirta.ac.id/index.php/Candrasangkala/article/view/7120>
- Ratnani, I., Setyobudi, W., & Rahayu, S. (2019). *Jejak Sejarah Kuno Kabupaten Cilacap (Kerajaan Nusatembini dan Donan sebagai Cikal Bakal Kabupaten Cilacap)* (S. Kindarto (ed.)). Dinas Pendidikan dan Kebudayaan Kabupaten Cilacap.
- Rosyid, M. (2017). Dinamika Haji Indonesia Sejak Era Kolonial dan Problematika Calon Haji Ilegal. *Ijtihad: Jurnal Wacana Hukum Islam Dan Kemanusiaan*, 17(2), 241–259. <https://doi.org/10.18326/ijtihad.v17i2.241-259>
- Sanusi, A., Arif, F., & Hasyim, R. S. (2022). *Perubahan Eksistensi Sungai dan Pengaruhnya Bagi Kehidupan Sosial Masyarakat Kota Cirebon Pada Masa Hindia Belanda Tahun 1900-1942*. Yayasan Wiyata Bestari Samasta.
- Siryayasa, I. N., & Syahrul Yasin, M. (2019). Pelabuhan, Perdagangan dan Ekonomi: Makassar dalam Kurun Niaga di Asia Tenggara. *Fajar Historia: Jurnal Ilmu Sejarah Dan Pendidikan*, 3(2), 88–97. <https://doi.org/10.29408/fhs.v3i2.2120>
- Siswanto, H. W. (2018). Pendidikan Budaya Bahari Memperkuat Jati Diri Bangsa. *Jurnal Pendidikan Ilmu Sosial*, 27(2), 204–222. <https://doi.org/10.17509/jpis.v27i2.14096>
- Situmorang, N. (2019). *Citra Kabupaten Cilacap dalam Arsip* (S. Sunjaya (ed.)). Arsip Nasional Republik Indonesia.
- Soedarmadji. (1990). *Hari Jadi Kabupaten Cilacap: Alternatif dan Alternatif*. Perpustakaan Daerah Kabupaten Cilacap.
- Soedarto, Helmy, M., Roedhijanto, Darikin, & Soebiardi, E. (1975). *Sejarah Cilacap*. Pemerintah Kabupaten Daerah Tingkat II Cilacap.
- Sukatno, O. (2021). *Dieng: Data Geografis dan Wacana Umum*. Nusamedia.
- Sulistyo, H. (2020). Politik Spasial dalam Lirik Lagu Bengawan Solo Karya Gesang dan Di Tepinya Sungai Serayu Karya Soetedja: Analisis Pascakolonial Sara Upstone. *Atavisme*, 23(2), 147–160. <https://doi.org/10.24257/atavisme.v23i2.633.147-160>

Gery Erlangga, Andi

Sungai Serayu dalam Tinjauan Sejarah Maritim: Kajian Historis Terhadap Peran dan Perkembangannya di Cilacap Pada Masa Hindia Belanda, 1830-1942

- Sutasman, T. (2021). *Jejak-Jejak Sejarah Cilacap* (R. G. Widodo (ed.)). Pustaka Egaliter.
- Tanoyo, B., & Sari, N. A. (2022). Banjir Banyumas dalam Arsip Memorie Van Overgave. *Cived: Journal of Civil Engineering and Vocational Education*, 9(2), 213–229. <https://doi.org/10.24036/cived.v9i2.116448>
- Toni, Brata, Y. R., & Wijayanti, Y. (2021). Peranan Bupati Cilacap Pertama Raden Tumenggung Tjakrawerdana II dalam Pembangunan Kota Cilacap 1856-1873. *J-KIP (Jurnal Keguruan Dan Ilmu Pendidikan)*, 2(3), 11–20. <http://dx.doi.org/10.25157/j-kip.v2i3.5846>
- Viliana, A. T., & Zulkarnain. (2018). Peran Pelabuhan Cilacap bagi Pertumbuhan Sosial Ekonomi Masyarakat Cilacap (1830-1942). *Jurnal Pendidikan Sejarah*, 5(6), 632–645. <https://journal.student.uny.ac.id/index.php/risalah/article/view/13249>
- Yuliati. (2013). Perspektif Kemaritiman di Indonesia dan Kawasan Asia Tenggara Lainnya. *Sejarah Dan Budaya: Jurnal Sejarah, Budaya, Dan Pengajarannya*, 7(2), 47–53. <http://dx.doi.org/10.17977/sb.v7i2.4746>
- Zuhdi, S. (2002). *Cilacap 1830-1942: Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*. Kepustakaan Populer Gramedia.
- Zulfah, S. (2022). Pengenalan Daerah Bantaran Sungai Sebagai Daya Tarik Wisata dalam Memahami Fungsi Alami Sungai. *Seri Publikasi Pembelajaran Perubahan Sosial*, 1(1), 225–235. <https://doi.org/10.20527/tmkm.v1i1.390>