

**BANDAR NIAGA MAKASSAR DAN LAUT JAWA
DALAM DUNIA NIAGA MARITIM DI ASIA TENGGARA**

**Bahan Ajar Mata Kuliah
SEJARAH MARITIM**

Oleh:

Dr. A. Rasyid Asba, M.A.

**Jurusan Ilmu Sejarah
Universitas Hasanuddin
Makassar
2005**

DAFTAR ISI

BAB I. MAKASSAR SEBAGAI BANDAR NIAGA	1
1.1 Kehadiran Makassar Sebagai Bandar Niaga	1
1.2 Kondisi Perdagangan dan Sistem Pertukaran Barang	
1.3. Hubungan Pelabuhan Daerah Pedalaman Bugis	14
Bab II MORFOLOGI MAKASSAR SEBAGAI KOTA DAGANG	18
2.1. Tata Kota Makassar Sebagai Kota Dagang	18
2.2. Hukum Pelayaran dan Perdagangan Amannagappa	19
2.3. Penataan Pelabuhan Makassar	24
2.4. Pemilikan Kapal dan Perahu di Makassar	33
2.5 Perusahaan Dagang Di Makassar	35
BAB.III JARINGAN PERDAGANGAN MAKASSAR	40
3.1 Jatuhnya Makassar dan Diaspora Perdagangan	41
3.2 Monopoli VOC atas Makassar	46
3.3 Pengembangan Jaringan Perdagangan Makassar	49
3.4 Pelayaran Prahau Pribumi dan Jaringan Makassar	54
Bab IV. PANCANA PUSAT PELAYARAN ORANG BUGIS MELAYU	61
4.1 Kehadiran orang Melayu di Pancana	62
4.2 Kondisi Perdagangan dan Sistem Perpajakan	66
4.3 Orang Bugis di Semenanjung Melayu	74
BAB V MAKASSAR DARI BANDAR NIAGA KE KOTA INDUSTRI	83
5.1 Makassar Bandar Niaga Timur Besar	83
5.2. Makassar Sebagai Kota Industri	86
5.3. Makassar Sebagai Kota Perbankan	97
BAB VI PELAYARAN PRIBUMI DI LAUT JAWA PADA AKHIR KOLONIAL	102
6.1 Kebijakan Pemerintah Kolonial di Bidang Pelayaran	104
6.2 Armada Perahu Layar Pribumi di Jawa dan Madura	111
6.3 Jaringan Laut Jawa dalam Pelayaran Antarpulau	127
Daftar Pustaka	131

Pengantar

Sejarah Maritim merupakan salah satu mata kuliah yang diberikan pada mahasiswa Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Sastra Unhas pada setiap semester ganjil. Kuliah ini dimaksudkan untuk memberikan pemahaman dasar tentang dunia niaga dan pelayaran Indonesia, khususnya Makassar dan Laut Jawa. Makassar sebagai jaringan perdagangan Asia Tenggara tidak pernah sepih dalam dunia pelayaran dan niaga, bahkan jika ditelusuri asal usulnya Makassar merupakan bagian dari jalur sutra dalam mempertemukan dunia niaga Asia dengan dunia niaga Eropa.

Perhatian tentang aktivitas manusia di atas laut sepantasnya lebih mendapat perhatian Indonesia sebagai negara kepulauan dikenal sebagai benua maritim mengandung berbagai potensi dalam mengangkat harkat dan jati diri bangsa. Aktivitas manusia dari abad ke abad senantiasa menjadikan laut sebagai sumber kekuatan suatu negara. Laut merupakan karunia Tuhan yang dipelihara dalam bentuk satu Tanah dan Air. Tanah dan Air adalah suatu kesatuan yang tidak bisa dipisahkan-pisahkan. Meskipun selama Orde Baru lebih pola kedaratan lebih mendapat perhatian. Akibatnya bangsa kita yang dikenal dengan negara kepulauan berada dalam keadaan carut marut dalam mengatasi ekonominya yang semestinya memanfaatkan laut sebagai sumber kekuatan ekonomi.

Langkahnya buku-buku dalam bahasa Indonesia mengenai sejarah maritim merupakan alasan untuk menerbitkan bahan ajar ini. Semua tulisan yang diterbitkan di sini adalah refleksi dari berbagai seminar dan simposium yang berhubungan dengan dunia maritim

Saya berharap, dari materi ini para mahasiswa memiliki apresiasi yang tinggi terhadap pemahaman sejarah maritim seperti pertumbuhan kota-kota pantai, pelabuhan, komoditas perdagangan sampai menyangkut kebijakan negara dalam memanfaatkan laut sebagai sebuah kekuatan ekonomi. Pada masa mendatang diharapkan pemahaman sejarah maritim sangat mudah dipahami khususnya menelaah dunia maritim yang tanpa batas dan tidak bertepi.

Makassar 26 Januari 2007

Dr. A. Rasyid Asba MA

BAB I

MAKASSAR SEBAGAI BANDAR NIAGA

1.1 Kehadiran Makassar Sebagai Bandar Niaga

Jika ditelusuri Makassar sebagai pusat perdagangan, maka kehadirannya itu tidak lepas dari perkembangan politik kerajaan Gowa yang menempatkan Makassar sebagai pusat perdagangan. Kerajaan Gowa tampil sebagai kerajaan yang besar dibuktikan dengan adanya ekspansi kekuasaan dari berbagai kerajaan di Sulawesi Selatan bahkan di Nusantara bagian Timur.

Pada masa pemerintahan Tumapa'risi Kallona Kerajaan Gowa mulai mengadakan perluasan kekuasaan ke kerajaan Bugis. Hal itu bertujuan untuk membentuk jaringan perdagangan antara daerah pedalaman dengan dunia Niaga Makassar.

Untuk mewujudkan Kerajaan Gowa dimulailah dibuka hubungan dagang dengan bangsa Portugis. Agama Nasrani di Suppa dibiarkan untuk disiarkan dan diizinkan pula untuk melakukan kegiatan perdagangan. Sejak itu para petinggi kerajaan mempelajari bahasa Portugis kepada orang-orang Portugis yang menetap kota Makassar. Suasana pelabuhan menjadi ramai, perhubungan ramai, perhubungan dengan negeri-negeri pedalaman diperluas terutama dalam hal perdagangan. (Pelras, 1977.253)

Kehadiran Makassar sebagai kota niaga diikuti pula oleh penyusunan sistem administrasi dan birokrasi negara maritim Kerajaan Gowa yang kuat. Pada saat itu mulai ditematkannya seorang petugas Syahbandar untuk membantu raja menangani pemerintahan Kerajaan Gowa. Hal lain yang dibenahi adalah kekuatan militer kerajaann Gowa dilengkapi. Terutama dalam menjaga keamanan bandar perdagangan, juga menjadi faktor penting ekonomi kerajaan.

Itulah sebabnya munculnya kerajaan Gowa Sebagai Kerajaan Maritim tidak lepas dari faktor ekonomi dan teknologi. Munculnya keahlian dalam pembuatan perahu seperti di Tanjung Bira yang disertai teknologi Perahu Galei kapal perang kerajaan menjadikan variabel penentu bagi pertumbuhan sebuah kerajaan maritim sebagai embrio bagi lahirnya negara yang berbasis pada kekuatan maritim di laut.

Makassar disamping sebagai kota pusat pemerintahan juga berfungsi sebagai kota perdagangan dan pelabuhan. Itulah sebabnya masyarakat yang hidup di kawasan ini dapat dikategorikan sebagai masyarakat maritim.

Meskipun kegiatan perdagangan sepenuhnya berada di tangan Belanda tidaklah berarti keterlibatan penduduk pribumi dianggap kurang pengaruhnya terhadap bidang perdagangan. Hampir dapat dipastikan bahwa buruh dan mador pelabuhan akan diisi oleh tenaga-tenaga bumiputera baik golongan menengah maupun golongan masyarakat bawah. Begitu pula pengangkutan barang dagangan antar pulau dan antar negara sepenuhnya dilaksanakan oleh pelaut-pelaut Makassar yang berdomisili di kawasan pantai. Keterlibatan mereka bukan sebagai pedagang melainkan lebih berperan sebagai sumber tenaga, menyiapkan sarana transportasi untuk memenuhi pelayaran baik pada tingkat lokal maupun dalam jalur pelayaran Internasional.

Paroh pertama dari abad ke-17 Makassar dianggap sebagai pusat perdagangan di Indonesia bagian timur. Pada waktu itu Makassar sebagai pemegang supremasi perdagangan sesudah Jawa Timur, tempatnya berkumpul barang-barang dagangan terutama rempah-rempah dari Maluku untuk selanjutnya dikirim ke barat melalui pedagang-pedagang Melayu yang berpusat di Malaka.¹

Perdagangan dikuasai sepenuhnya oleh raja dan kaum bangsawan sebab memang pada mereka inilah golongan yang mempunyai hak dagang utama pada masa itu. Raja Tallo sendiri telah menempatkan seorang agennya di Banten sehingga lambat laun bangsawan-bangsawan Makassar banyak yang terjun ke perdagangan dengan memanfaatkan pelayaran.

¹ Andaya, Leonard, Pandangan Arung Palakka Tentang Desa Dan Perang Makassar 1666-1669, (ed), Dari Raja ali Haji Hingga Hamka, terjemahan, Anthony Reid & David Marr, 1981, hal-22-28

Aktivitas perdagangan dan pelayaran itulah yang menjadi faktor utama bagi raja Gowa mengadakan ekspansi kerajaan-kerajaan seperti Buton, Selayar, Seram, Buru, Timur, Bima, dan Flores. Tujuan pokoknya bila ditinjau dari segi ekonomi adalah supaya daerah-daerah yang ditaklukkannya itu mengakui bahwa raja Gowa berhak penuh sebagai pembeli utama dari barang-barang dagangan mereka. Dengan cara itu dapat diharapkan bahwa bandar Makassar semakin kokoh dan mampu melayani permintaan saudagar-saudagar asing untuk berbagai kebutuhannya.

Sistem pelayaran dan perdagangan Makassar tidak terlepas dari sistem pelayaran dan perdagangan di Asia dan Eropah pada abad ke-16. Sistem ini disebut *partnership* atau *sistim commenda*. Sistem tersebut melibatkan raja, kaum bangsawan dan orang kaya ikut dalam berbagai usaha pelayaran dan perdagangan. Tetapi mereka bukanlah pedagang yang sebenarnya, sebab mereka hanya berfungsi sebagai pemilik saham, sedangkan pelaksana langsung adalah para pedagang atas nama raja ataupun bangsawan pemilik modal itu. Sebagai pemegang saham berhak memperoleh keuntungan yang pembagiannya diatur dalam suatu perjanjian bagi laba. Itulah sebabnya kehadiran Makassar sebagai kota pantai pada abad ke-17 bertautan pula dengan perkembangannya sebagai kota dagang karena berhubungan dengan pelayaran niaga. Pedagang dan pelaut yang melakukan pelayaran niaga di Asia Tenggara dan Asia Timur berhasil menempatkannya sebagai kota pelabuhan Internasional pada akhir abad ke-16 dan pertengahan kedua abad ke-17.

Hal lain yang menjadi faktor penting perkembangan Makassar sebagai kota pantai adalah faktor teknologi. Gowa sebagai kerajaan maritim memiliki konsep kelautan yang jelas, teknologi alat transportasi di laut dan alat penangkapan ikan tumbuh dan berkembang, hukum pelayaran dan perdagangan diciptakan, administrasi pelabuhan disempurnakan yakni dengan mengangkat Daeng Pamatte sebagai pejabat syahbandar, teknologi perbentengan mulai dikembangkan serta sistem pelayaran dan perdagangan menjadi pengetahuan yang sangat penting artinya bagi pertumbuhan Makassar sebagai kota maritim.

Pertumbuhan Makassar sebagai kota pantai dapat dibagi menjadi beberapa tahap sesuai dengan hubungannya dengan perkembangan jalur-jalur perdagangan

Internasional dan munculnya arus-arus besar (mainstream) dan perubahan-perubahan politik di Indonesia.

Tahap pertama adalah berkaitan dengan zone-zone perdagangan pada abad ke 7 sampai abad ke 15. Kennet Hall, membagi masa awal ini ke dalam 6 zone perdagangan yang dianggap memiliki pengaruh besar bagi pertumbuhan kegiatan perdagangan dan sekaligus berpengaruh bagi pertumbuhan kota pantai.² Zone perdagangan pertama mencakup wilayah kegiatan perdagangan yang berpusat di daerah Cina selatan. Jalur perdagangan yang melakukan tukar menukar barang dari bandar yang satu ke bandar yang lainnya, terutama di samudera bagian timur Tendency, Luzon, Mindanao dan Borneo. Dari kontak perdagangan ini terjalinlah hubungan dengan beberapa daerah pantai di nusantara, terutama di pulau Jawa.

Zone perdagangan kedua, yaitu zone perdagangan yang dikuasai oleh pedagang Jawa yang berpusat di pantai utara Jawa Timur. Daerah itu mempunyai hubungan langsung dengan pusat perdagangan di Maluku, Sulawesi Selatan, sepanjang pantai Kalimantan dan pantai timur Sumatera, yang kemudian bertemu dengan zone perdagangan lain di Asia Tenggara, terutama yang berpusat di Malaka. Akibat dari perhubungan ini, Malaka menjadi pusat perdagangan sedangkan pelabuhan-pelabuhan di Sumatera tadi hanyalah tempat ekspor merica. Malaka memaksakan diri masuk ke dalam rute perdagangan rempah-rempah (cengkeh dan pala) dari Maluku ke India. Sebelumnya rute itu dari Maluku ke Jawa Timur dan dari sana ke India.

Zone perdagangan ketiga mencakup wilayah perdagangan Alexandria dengan bandar-bandar pentingnya yang ada di pantai Mediteran Timur dan pantai-pantai Timur Tengah. Zone kelima mencakup kawasan perdagangan di daerah Mediteran yang dikuasai oleh pedagang-pedagang Italia. Zone terakhir adalah wilayah perdagangan yang terentang dari semenanjung Liberia di bagian barat Mediteran, pantai Eropah Barat sampai ke pantai laut utara da ke Eropah Timur. Pada bagian terakhir ini perdagangan dikuasai oleh jaringan perdagangan Hanse.

² Kenneth R. Hall. 1985 *Maritime Trade State Development in Early Southeast Asia*. Honolulu. University of Hawaii Press. 1985, hal. 63

Pertumbuhan kota Makassar melalui zone-zone perdagangan di atas sebenarnya bertumpu pada dua faktor yang paling menentukan, yakni faktor dari dalam dan faktor dari luar. Faktor dari dalam, yaitu tumbuhnya dengan pesat kerajaan kembar Gowa Tallo sebagai kerajaan yang menghimpun dan melindungi negeri orang-orang Makassar di sepanjang pesisir jazirah selatan Sulawesi. Pertumbuhan itu didorong pula oleh adanya ancaman-ancaman dari arah daratan Sulawesi Selatan dengan berkembangnya kerajaan-kerajaan Bugis di pedalaman, seperti Soppeng, Wajo dan Bone yang mulai pula menanam pengaruhnya di negeri-negeri daratan dan sepanjang pantai utara teluk Bone. Sedangkan faktor dari luar yaitu kedatangan bangsa Eropa ke Nusantara untuk perdagangan, lagi pula ditemukannya jalan menuju rempah-rempah dan timbulnya persaingan-persaingan antara bangsa-bangsa yang melakukan perniagaan itu.

Pertumbuhan tahap kedua berkaitan dengan adanya perubahan zone perdagangan di wilayah Indonesia Timur setelah jatuhnya Blambangan ke tangan kekuatan Islam. Portugis mengalihkan perhatiannya ke Makassar karena sumber berasnya di Jawa hilang dengan jatuhnya Blambangan tadi, sementara jalan masuk menuju Maluku tertutup oleh usaha monopoli Belanda. Hal ini mengakibatkan pelabuhan Makassar menjadi semakin penting karena hampir semua arus pelayaran dan perdagangan Nusantara bermuara pada pelabuhan ini. Lagi pula, perkembangan pelabuhan Bacukiki, yakni pelabuhan kerajaan Siang dan Suppa pada abad ke – 15 terletak di pantai selat Makassar yang pernah berjaya menjadi pelabuhan niaga Internasional, telah membuat pelabuhan Makassar menjadi counterpart bagi pertumbuhan pelabuhan yang disebut terakhir.

Dalam abad ke – 16 kerajaan Gowa Tallo berkembang dan memindahkan keramaian pelabuhan niaga Bacukiki, dengan segenap perlengkapan, dan mungkin saja ahli-ahli dari Bacukiki, membangun kota pelabuhan Makassar menjadi pelabuhan niaga Internasional.

Pertumbuhan tahap ketiga dapat dikategorikan sebagai tahap peningkatan zone-zone perdagangan. Pada pertengahan abad ke-17 kota Makassar mengangkat citra Sulawesi Selatan sebagai wilayah yang diperhitungkan dalam percaturan politik di

Indonesia. Pada zaman kejayaan itu, Makassar tidak hanya menjadi basis kekuatan ekonomi nusantara, tapi juga menjadi pusat pertumbuhan ilmu pengetahuan dan teknologi. Tercatat, umpamanya kehebatan raja Gowa Sutan Malikussaid. Juga populer ke manca negara kecendekiaan Karaeng Pattingaloang yang mampu menguasai beberapa bahasa asing seperti : Portugis, Spanyol, Inggris, Perancis dan Arab. Semakin terkenal karena beliau mampu mengatasi masa-masa gawat bagi Makassar akibat adanya pergolakan dalam negeri dan perubahan-perubahan mendasar dalam hubungan Internasional sejak kedatangan bangsa Barat ke Indonesia. Kebijaksanaannya mengatasi masalah itu berdasarkan empat gejala penting :

1. Membangun kekuatan militer dengan mengambil segala teknik baru dari pendatang
2. Mengembangkan produksi beras sebagai bahan ekspor ke Maluku
3. Menarik perdagangan dengan pelabuhan terbuka, bebas bea cukai dan sikap jujur terhadap segala bangsa asal keamanan tidak terganggu.
4. Menghormati otonomi daerah takluknya (terutama Bugis) dan pembagian tugas dalam negeri (terutama antara Gowa dengan Tallo).

Adanya zone-zone perdagangan tersebut menjadi faktor penentu bagi munculnya Makassar sebagai kota pantai. Tetapi, tidak hanya itu, faktor lain pun bermunculan bersamaan dengan hadirnya dimensi-dimensi baru yang mewarnai setiap aktifitas masyarakat yang mendiaminya. Terutama sebagai akibat dari perhubungannya dengan dunia luar. Dalam hubungannya dengan itu, Abdurrachman Surjomiharjo membuat ilustrasi munculnya kota-kota yang dipengaruhi oleh situasi kolonial sebagai berikut

Bermula dari sebuah kompleks penguasa setempat dan jalan raya, meka berdirilah kantor-kantor pemerintah asing dan benteng. Kemudian muncul pemukiman Eropah. Daerah sekitar kota menjadi usaha seorang Eropah dalam perkebunan pertanian, industri, dan berdirilah gudang-gudang serta pelabuhan-pelabuhan. Para pengrajin Bumiputera mendapat tempatnya dilingkungan yang miskin sejalan dengan perkembangan industri. Kota kemudian menjadi pusat pemerintahan asing yang merupakan bagian yang lebih luas dalam kompleks politik kolonial. Kota tradisional walaupun merupakan salah satu sektor saja dalam kota, namun tetap merupakan tempat ziarah yang ditandai adanya upacara-upacara tahunan umum maupun khusus

bagi golongan tertentu. Golongan imigran baru pun mulai berdatangan menjadi penduduk kota, yang kemudian mendorong kegiatan perdagangan di dalam maupun antar kota.

Tampaknya pertumbuhan Makassar sebagai kota pantai erat hubungannya dengan deskripsi di atas, dan ada beberapa petunjuk yang dapat membenarkan argumen ini, yakni Makassar : daerah terbuka untuk semua bangsa,

Ada anggapan di kalangan masyarakat pantai yang menyatakan bahwa “negara kami terbuka untuk semua bangsa”. Hal ini telah dijadikan dasar bagi raja-raja Gowa untuk menolak tindakan Belanda yang melarang orang-orang asing lainnya berdagang di wilayah kerajaan Gowa. Konsep keterbukaan ini pada umumnya berlaku universal bagi masyarakat pantai manapun di dunia. Sekalipun demikian masih ditemukan keunikan yang dapat membedakan sifat keterbukaan masyarakat pantai Makassar dengan masyarakat lainnya seperti dikemukakan oleh raja Gowa ketika dipaksa oleh Belanda untuk tidak lagi melakukan pelayaran dan perdagangan baik di wilayah kerajaan Gowa sendiri maupun di perairan Maluku. Konsep itu adalah : Tuhan Yang Maha Kauasa telah menciptakan bumi dan lautan. Bumi telah dibagi-bagikan di antara manusia, begitu pula lautan telah diberikan secara umum. Tidak pernah kami mendengar bahwa pelayaran di lautan dilarang bagi seseorang. Jika Belanda melakukan larangan itu, maka itu berarti bahwa Belanda seolah-olah mengambil nasi dari mulut orang lain. Demikianlah pendirian kami.

Prinsip ini dipegang teguh oleh raja, kaum bangsawan serta rakyat di dalam menghadapi masalah-masalah kelautan. Berdasarkan prinsip ini pula keinginan Belanda untuk memonopoli perdagangan ditolak oleh Sultan Gowa dengan alasan bahwa pelayaran ke arah manapun di Nusantara harus terbuka buat setiap kapal dan tak boleh ada perjanjian apapun yang bisa melarang perahu Makassar melayari perairan ini.

Sejak pertengahan abad ke – 16 ketika terjadi emigrasi orang Melayu dari semenanjung Malaka, maka bandar niaga di Makassar bertambah ramai dan lebih meningkat setelah datangnya saudagar dari pantai utara pulau Jawa. Pada masa

sesudah Malaka jatuh ke tangan Portugis, maka mulailah berdatangan orang-orang dari Melayu, Johor, Pahang, Patani dan menetap di Makassar. Mereka datang kemungkinan besar karena tekanan dan perbedaan agama penjajah Portugis. Keadaan ini menambah ramainya Makassar menjadi pusat perdagangan, jadi pusat penyebaran agama Islam. Sejak itu Makassar menjadi permukiman multi etnik, terdiri dari suku-suku di Sulawesi Selatan dan para pendatang tersebut.

Keramaian bandar Sombaopu mencapai puncaknya pada pertengahan abad ke-17 ketika bandar ini menjadi tempat transit barang dagangan dari timur dan barat Nusantara. Saat itu Makassar telah memiliki jalur perhubungan dengan berbagai daerah, dalam dan luar negeri. Pada umumnya daerah-daerah yang masuk dalam jalur hubungan diikat dengan suatu perjanjian persahabatan yang sering diwujudkan dalam bentuk tukar menukar barang, kunjung mengunjungi dan perkawinan.

Daerah-daerah yang mempunyai hubungan dengan Makassar yaitu : Johor, Patani, Minangkabau, dan Aceh di pulau Sumatera, Gresik, Jepara dan Banten di pulau Jawa. Banjarmasin di pulau Kalimantan. Di sebelah timur hampir meliputi seluruh pulau-pulau lainnya, seperti Maluku, Tidore, Banda dan Ternate. Terjalin pula kerjasama dengan bangsa asing, khususnya Portugis.³

1.2 Kondisi Perdagangan dan Sistem Pertukaran Barang

Ketika kerajaan Gowa mulai bangkit dibawah Raja Gowa ke IX Karaeng Tumaparisi Kallonna. Periode (1512-11548) sangat penting artinya terutama bagi sejarah ke Maritiman Indonesia Timur. Karaeng Tumaparisi Kallonna yang menjadikan kerajaan Gowa beralih secara formal dari tradisi birokrasi agraria ke tradisi birokrasi maritim. Karena itu Raja Gowa ini memindahkan pusat kekuasaan dari daerah pedalaman kekawasan pesisir yaitu dari Tamalate ke Somba Opu di Muara sungai Jeneberang. Perpindahan pusat kekuasaan dan perubahan tradisi kerajaan Gowa dari kerajaan agraris ke kerajaan Maritim, ditandai dengan pengangkatan Daeng Pamatte sebagai Sabannare (syahbandar) kerajaan Gowa yang pertama. Ketika Raja

³ Andaya, Leonard, Op-Cit hal.29

Gowa ke XI Mario Gau Daeng bonto Karaeng Lakiung (Tumpalaangga) berkuasa 158-1566. Kota Somba Opu pusat perdagangan utama di Indonesia Timur dibangunnya. Selama kurun waktu 1550-1669, Sombaopu ibukota kerajaan Gowa merupakan salah satu diantara kota dagang utama di Asia Tenggara, kota-kota dagang lainnya adalah Ayuthia (Siam) 1450-1469, 1620-1688, Pegu 1472-1581, Malaka 1480-1511, Aceh 1570-167-, Banten 1600-1680, dan Somba Opu 1548-1669.⁴

Munculnya pelabuhan Makassar adalah tidak terpisahkan dari usaha kerajaan Gowa membangun diri sebagai kerajaan maritim utama di Sulawesi Selatan. Usaha-usaha itu dilakukan antara lain adalah menguasai daerah-daerah pedalaman Bugis penghasil beras dan hasil hutan. Itulah sebabnya terjadi perang atas kerajaan-kerajaan Bugis di pedalaman sejak awal abad 15. Di samping itu Kerajaan Gowa juga : menguasai jalur pelayaran dan perdagangan Indonesia Timur dan menjadikan somba Opu sebagai pelabuhan transito utama bagi perdagangan rempah dari Maluku.

Dalam rangka mewujudkannya Somba Opu sebagai pusat perdagangan Kerajaan Gowa berusaha menjalin kerjasama dan hubungan diplomatik dengan kerajaan-kerajaan luar di Nusantara. Dalam mewujudkan sebagai kerajaan yang kuat, maka tidak ada jalan yang lain yang dilakukan adalah membangun angkatan perang dan sistem birokrasi pelabuhan yang handal.

Dalam Meningkatkan ekonomi kerajaan, juga memperdagangkan Budak. Perdagangan budak ini dianggap penting karena dapat memberi penghasilan yang tinggi pada kerajaan tanpa perlu bekerja keras. Komoditas perdagangan budak diperoleh sejalan dengan perang penaklukan dari berbagai kerajaan-kerajaan kecil seperti Tambora, Bima , Tambelu, Taranate , Butung dan kerajaan-kerajaan di Flores⁵ (Paliheng Dg. Mangngatta)

Perdagangan budak itu sampai tahun 1669 masih merupakan mata dagangan utama yang secara formal dikelola oleh kerajaan Gowa dan berbagai kerajaan-kerajaan Bugis. Jaringan perdagangan ini meliputi Kalimantan Utara, Timur, Manggarai,

⁴ Anthony Reid, *Southeast Asia in The Age of Commerce 1450-1680* Yale University 1992, hah.41-46.

⁵ Lihat Lontara Bulu-Bulu Koleksi milik Paliheng Dg. Mangngatta di Mangottong Sinjai

Tanimbar, Sula dan Alor. Budak-budak dari daerah ini diperdagangkan ke Banjarmasin, ke Palembang, Jambi, Aceh, Johor, Sukadana, dan Batavia, Perdagangan budak ini dilakukan melalui sistim barter dengan berbagai produk luar. Cindai dan sutra, dua diantara komoditas barter yang utama. Dalam Lontarak Gowa Milik Andi Mappanyukki menyebutkan bahwa orang-orang Makassar memperoleh juga budak dari Buton, ternate, Kepulauan Sulu dan pulau-pulau sekitarnya. Dalam naskah ini disebut bahwa pada tahun 1665, bahwa ada sekitar 200 armada perahu dagang Makassar yang dilengkapi persenjataan dan prajurit menjelajah dikepulauan Sulu melakukan “penaklukan” dan penangkapan penduduk untuk dijadikan budak. Dalam ekspedisi tahun 1665 orang-orang Makassar memperoleh lebih seribu orang budak.⁶ Akibat melimpahnya budak di pasaran, terutama yang berasal dari Hindia Belanda Khususnya Indonesia Timur dan Bali, muncul kecurigaan di Batavia dan menyebar isu yang mengarah pelarangan agar tidak membeli budak dari Makassar dan Bali. Kecurigaan ini berasal dari dugaan bahwa orang-orang yang diperdagangkan sebagai budak, ternyata bukan budak dalam arti yang sesungguhnya, tetapi orang-orang yang ditangkap secara paksa dengan kekerasan, ditaklukkan, diikat dan dijual sebagai budak, Sekalipun kerajaan Gowa jatuh 1669, tetapi jaringan perdagangan budak di Makassar masih berlangsung hingga abad ke 19.

Kota Makassar sampai hari ini masih memperlihatkan sebagai kota dagang. Jika ditelusuri sebagai jalur pelayaran dan perdagangan tradisonal Sulawesi Selatan, maka di sepanjang pantai didapati pelabuhan-pelabuhan. Dalam buku *Negarakertagama* tentang jaringan pelayaran dan perdagangan Makassar sebagai kota maritim utama yang berkembang sejak abad ke 14. Hubungan pelayaran dan perdagangan antara Jawa dan kota Makassar, tidak hanya jaringan pelayarannya. Kebenaran sumber ini memang masih memerlukan dukungan data-data historis yang lebih banyak. Namun demikian yang sangat menarik dari informasi *Negarakertagama* ialah deskripsinya tentang kota Makassar mengadakan hubungan dengan Majapahit. *Negarakertagama* menyebutkan kota-kota dagangan di pantai Selatan semenanjung pulau Sulawesi, seperti Bantayang (Bantaeng), Luwu (Luwu). *Negarakertagama*

⁶ Lihat ANRI bundel Makasser

menyebutkan juga pulau Selayar, Buton, Banggae dan Makassar. Pulau-pulau tersebut dinyatakan sebagai jalur utama ke Timur yang dihubungkan oleh gugusan pulau-pulau Sumba, Solot, Kumir, Galiyao dengan kepulauan Maluku yang kaya akan rempah-rempah.

Pelayaran dan perdagangan Jawa ke Makassar juga diperkuat oleh temuan historis berupa tumpukan kayu kepingan perahu layar niaga dipantai pulau Selayar. Perahu layar yang diduga milik saudagar Jawa ini, ditemukan di pantai pulau Silayar, berukir indah dengan motif naga bersayap di bahagian haluan. Disisi lain dihiasi relief kaligrafi indah bertulis amat jelas "Sultan Abdul Malik Tuban", apakah perahu itulah yang bernama "Sultan Abdul Malik memerlukan penelitian yang mendalam, namun yang jelas adalah Tuban, salah satu diantara kota dagang utama di pantai Utara Jawa. Tuban dapat dianggap ketika itu sebagai satu-satunya bandar Niaga Islam Jawa yang masih loyal terhadap kerajaan Hindu yang masih berkuasa dipedalamam Jawa. Sisa/kepingan kapal kayu yang ditemukan dipulau Selayar ini dapat diduga secara pasti berasal dari sebuah kapal dagang Jawa abad ke XVI-XVII.

Selain kepingan kapal dagan Jawa yang berukir indah di Pulau Selayar, kita juga dapat memperoleh berbagai informasi dari ceritera lisan di Tanjung Bira. Satu perkampungan industri maritim, pusat pembuatan perahu layar di semenanjung Sulawesi Selatan. Salah satu topik ceritera rakyat Tanjung Bira yang menarik berpusat pada sebuah kuburan saudagar-saudagar orang Jawa yang disebut "Tumancapi" ri Bira. Salah satu bai syair pujaan tentang kuburan dari saudagar/niagawan Jawa yang terdampar di Bira, berbunyi :

‘Jawa kelumannyang pale
 Siganrai Tamalaja tama ri Butta Gowa
 Na tallang ri tangogana bira”
 Artinya
 Kiranya saudagar Jawa gerangan
 Pantas tak takut berlayar ke Tana Gowa
 Sayang ia tenggelam di Teluk Bira.

Sebenarnya masih banyak petunjuk yang dapat menerangkan, bahwa jauh sebelum abad ke 16 telah ada hubungan dagang yang cukup ramai antara pedagang-pedagan Jawa dengan kota-kota dagang di Pantai pesisir. Selat Sulawesi Selatan dan Indonesia Timur. Seperti misalnya temuan-temuan Arkeologis berupa kuburan-kuburan pra Islam diberbagai tempat di daerah pesisir Sulawesi dan Tanah Beru di semenanjung bira sampai Bantaeng, dari pesisir sebelah Utara Ujung Pandang hingga daerah Pankajene Kepulauan. Temuan-temuan ini memperkuat dugaan sebelumnya, bahwa jauh sebelum abad ke 14 di Pankajene telah berdiri sebuah pelabuhan dengan dagang utama Siang . Salah satu peninggalan bukti sejarah utama yang ditemukan di Pangkajene (siang) dan Bantaeng (Bantayan) adalah “gold death masks” penutup muka (topeng) orang mati dari emas. Kedua temuan ini dapat dijadikan sebagai bukti utama adanya kontak perdagangan daerah-daerah pesisiran tersebut dengan daerah luar jauh sebelum abad ke 16.

Ketika orang Portugis berkunjung ke Siang sekitar 1540 an, ia telah menemukan suatu jaringan perdagangan dan pelayaran yang sudah berjalan baik di sana. Jaringan ini sudah berjalan sejak lama dengan Johor, Pahang dan Patani. Jaringan perdagangan daerah-daerah ini dengan Siang sudah berjalan sekitan 50 tahun sebelum kedatangan Portugis di Siang (1540) jadi sekitar tahun 1460 an menjelang akhir abad ke 15. Besar kemungkinan mereka adalah pedagang-pedagang Islam Melayu yang meninggalkan tanah semenanjung pada tahun 1511, setelah Portugis menguasai Malaka. Jaringan perdagangan ini sebenarnya adalah jaringan lama yang sudah dirintis jauh sebelumnya oleh pelaut-pelaut (Bajaus) dari Teluk Sulawesi ke Semenanjung Malaka,

Tome Peres dalam catatan yang dibuatnya tak lama setelah kejatuhan Malaka oleh Portugis tahun 1511, seperti temuan dalam *The Suma Oriental* of Tome Pires yang menjelaskan tentang aktifitas pelayaran orang Bajau dan jaringan pelayarannya sebagai berikut :

The island of Macassar are four of five days Journey beyond the island we have describe (Southern Borneo), on the way to the Maluccas. The island are numerous. It is a large country. One side goes op to Buton and Madura and the other extends far up north. They are all heathens. They that islands have more than fifty kings. These islands trade with Malacca and with Borneo and with Siam and with all the places between Pahang Siam. They are men more like the Siamose than other races. Thair

language is on its own, difrent from the others. They are heathhens, robust, great warriors, They have many foodstfs.

These men in theses islands are greater the event than any in he world, and they are powerful and have many paraos. They sail about pludering, from their country up to Pegu, to the Maluccas and to Banda, and among all the islands around Java, and they take women to sea. They have fairs where they dispose of the merchandise they steal and sell the slaves they capture. They run all around the islans of Sumatra.

They are mainly corsairs. The Javanese call them Bajuus and the Malays call them dihis and Cala . They take their spols to Jumaia, which is near Pahang, whre they sell and have a fair continually.

Those who donnot caay on this kind of robbery come in their large well-built pangajavas with merchadise, they bring many foodstufs very white rice; they bring some gold ... they all wear krisses. They are well built men, They goabout the world and everyyone fears them, because no doubt great deal of poison (edweapons) and shool with them selves, but every other ship in the country they have in their hands.⁷

Jalur klasik dirintis oleh orang-orang Bajao paling tidak sejak abad ke 14 -15. Pedagang-pedagang Melayu membanjiri dermaga Siang. Merekalah yang berperang aktif mengumpulkan hasil-hasil utama. Sulawesi seperti kayu cendana, berbagai hasil laut, utamanya kulit penyu dan beras. Perang aktif pedagang-pedagang Melayu ini berlangsung alama sampai medio abd ke 16. Dalam transaksi perdagangan, tekstil (cindai dan sutra) merupakan alat tukar utama yang sangat disenangi oleh pribumi di kawasan ini disamping keramik, perluasan dan alat rumah tangga. Sekalipun kawasan semenanjung Sulawesi Selatan merupakan gudang kramik belum ada keterangan yang pasti bahwa sebelum abad ke 17 pedagang-pedagang Cina sudah berlayar langsung ke pelabuhan-pelabuhan penting di Indoneisia Timur. Sumber yang diperoleh hanya menjelaskan bahwa penyebaran keramik, cindai dan sutra di kota-kota pantai Sulawesi seperti Makassar yang dibawa langsung oleh pedagang-pedagang Jawa atau Malayu. Jenis mata dagangan ini terbawa dalam route pelayaran mereka ke daerah rempah di kepulauan Maluku dan daerah pusat hasil pertanian dan hasil laut di Sulawesi Selatan.

Selain jaringan perdagangan rempah, hasil laut dan beras dalam kurun abad ke 14-15 telah dikenal pula jaringan perdagangan hasil tambang. Jaringan perdagangan ini tidak hanya terkenal karena merupakan jalur perdagangan yang sangat tua. Tetapi

⁷ Tome Pires, *The Suma Oriental of Tome Pires*, trans. Armando Cortesao. 2 vols. London :Hakluyt Society, 1944, hal, 226-227

terkenal karena sifat komoditasnya yang unik, antara Majapahit dan Luwu. Dari Luwu pedagang-pedagang Jawa mengambil biji nikel sebagai bahan dasar pembuatan pamor keris yang sangat maju di Majapahit. Jalur perdagangan biji Nikel antara Majapahit dan Luwu dapat dianggap sebagai jalur perdagangan komoditi tambang tertua di Nusantara.⁸

Ketika kerajaan Gowa mulai bangkit dibawah Raja Gowa ke IX Karaeng tumaparisi Kallonna. Periode (1512-11548) sangat penting artinya terutama bagi sejarah ke Maritiman Indonesia Timur. Karaeng Tumaparisi Kallonna (yang juga bernama Karaeng Manguntungi Daeng Matanre), inilah yang menjadikan kerajaan Gowa beralih secara formal dari tradisi birakrasi-birakrasi ke tradisibirokrasi Maritim. Dialah yang memindahkan pusat kekuasaan dari daerah pedalaman kekawasan pesisiran, dari Tamalate ke soma Opu di muara sungai Jeneberang. Perpindahan pusat kekuasaan dan perubahan tradisi kerajaan Gowa dari kerajaan agraris ke kerajaan Maritim, ditandai dengan pengangkatan Daeng Pamatte sebagai Sabannnare (syahbandar) kerajaan Gowa yang pertama. Ketika Raja Gowa ke XI Mario Gau Daeng bonto Karaeng Lakiung berkuasa 158-1566. Kota Somba Opu pusat perdagangan utama di Indonesia Timur dibangunnya. Selama kurun waktu 1550-1669, Somba Opu ibukota kerajaan Gowa merupakan salah satu diantara kota dagang utama di Asia Tenggara, kota-kota dagang lainnya adalah Ayuthia (Siam) 1450-1469, 1620-1688, Pegu 1472-1581, Malaka 1480-1511, Aceh 1570-167-, Banten 1600-1680, dan Somba Opu 1548-1669.

1.3. Hubungan Pelabuhan Daerah Pedalaman Bugis

Munculnya pelabuhan Makassar adalah tidak terpisahkan dari usaha kerajaan Gowa membangun diri sebagai kerajaan maritim utama di Indonesia Timur. Usaha-usaha itu antyara lain adalah menguasai daerah-daerah pedalaman Bugis penghasil beras dan hasil hutan. Akibatnya adalah terjadinya perang penaklukan atas kerajaan-

⁸ Christiaan , Pelras, C. 1981. Celebes-Sud avant l'Islam Selonles Premiers Temoignages Etrangers. Archipel 21: 1981, hal, 177

kerajaan Bugis di pedalaman sejak awal abad 15. Di samping itu Kerajaan Gowa juga : menguasai jalur pelayaran dan perdagangan Indonesia Timur dan menjadikan Somba Opu sebagai pelabuhan transito utama bagi perdagangan rempah dari Maluku. Karena itu Kerajaan Gowa berusaha menjalin kerjasama dan hubungan diplomatik dengan kerajaan-kerajaan luar dan menjadikan Somba Opu sebagai kota internasional. Untuk mewujudkan sebagai kerajaan yang kuat adalah membangun angkatan perang dan Birokrasi. Di samping itu untuk meningkatkan ekonomi maka kerajaan Gowa juga memperdagangkan Budak. Perdagangan budak ini dianggap penting karena dapat memberi penghasilan yang tinggi pada kerajaan tanpa perlu bekerja keras, karena komoditas budak diperoleh sejalan dengan perang penaklukan dari berbagai wilayah di Indonesia Timur.

Sampai tahun 1669 perdagangan budak masih merupakan mata dagangan utama yang secara formal dikelola oleh kerajaan Gowa. Jaringan perdagangan ini meliputi Kalimantan Utara, Timur, Manggarai, Tanimbar, Sula dan Alor. Budak-budak dari daerah ini diperdagangkan ke Banjarmasin, ke Palembang, Jambi, Aceh, Johor, Sukadana, dan Batavia. Perdagangan budak ini dilakukan melalui sistem barter dengan berbagai produk luar. Cindai dan sutra, dua diantara komoditas barter yang utama. Beberapa sumber menyebutkan bahwa orang-orang Makassar memperoleh juga budak dari Buton, Ternate, Kepulauan Sulu dan pulau-pulau sekitarnya. Dalam sebuah catatan disebut bahwa, ditahun 1665 sekitar 200 armada perahu dagang Makassar yang dilengkapi persenjataan dan prajurit menjelajah dikepulauan Sulu melakukan “penaklukan” dan penangkapan penduduk untuk dijadikan budak. Dalam ekspedisi tahun 1665 orang-orang Makassar memperoleh lebih seribu orang “Budak” . Karena melimpahnya budak di pasaran, terutama yang berasal dari Indonesia Timur dan Bali, muncul kecurigaan di Batavia dan menyebar isu yang mengarah ke larangan agar tidak membeli budak dari Makassar dan Bali. Kecurigaan itu berasal dari dugaan bahwa orang-orang yang diperdagangkan sebagai budak, ternyata bukan budak dalam arti yang sesungguhnya, tetapi orang-orang yang ditangkap secara paksa dengan kekerasan, ditaklukkan, diikat dan dijual sebagai budak. Sekalipun kerajaan Gowa jatuh

1669, tetapi jaringan perdagangan budak di Indonesia timur masih berlangsung hingga abad ke 19.

Dalam kapastiannya selaku pusat perdagangan Indonesia Timur. Kerajaan Gowa sebenarnya tidak hanya didukung oleh faktor geografisnya sebagai pintu gerbang Indonesia Timur, tetapi juga karena kekuatan armada lautnya yang mampu mengontrol kawasan perdagangan seluas itu. Semua ini dapat terjadi karena adanya tradisi kemaritiman orng-orang Makassar yang sangat jadi karena adanya tradisi kemaritiman orang-orang Makassar yang sangat tinggi. Dapat dikatakan bahwa smpai saat ini belum asa yang dapat menandingi keahlian tradisional orang-orang Makassar Bugis dalam bidang insustri semacam itulah mempercepat terjadinya/adanya pengakuan-pengakuan internasional tentang perang Kerajaan Gowa yang berpusat di Somba Opu sebagai pusat kegiatan perdagangan Indonesia Timur di abad 16-17.

Dalam Naskah lontarak huruf serang berbahasa melayu milik Imam Bojo disebutkan bahwa datangnya migram Melayu di tahun 1548 yang dipimpin oleh “Seorang Kapten Kapal Jawa” yang bernama “Nakhoda Bonang”. Mereka datang dan meminta kepada Raja Gowa Tunipallangga (1548 –1566) agar para pedagang-pedagang asal melayu diizinkan tinggal di Somba Opu. Mereka juga meminta perlindungan dan jaminan keamanan di kawasan itu, Ada permintaan Nakhoda Bonang kepada Raja Gowa.

Jangan memasuki halaman kami tanpa seizin kami

Jangan naik ke rumah tanpa seizin kami

Jangan memperlakukan hukuman “Nigayung” pada anak-anak kami

Jangan memperlakukan hukuman Nirappung bila ada diantara kami yang bersalah.

Keempat poin merupakan hak teroterikal dan kekebalan diplomatik atas pedagang-pedagang Melayu yang dikeluarkan oleh kerajaan Gowa abad ke 16 ini dapat menjadi petunjuk betapa majunya jaringan perdagangan ketika itu. Perjanjian ini juga dapat dianggap sebagai satu kesepakatan politik dalam diplomasi perdagangan tertua di Indonesia Timur.

Dalam satu dialog ketika perjanjian itu akan disyakan Raja Gowa bertanya kepada Nakhoda Bonang :

“Berapa jenis (orang) yang kau maksudkan dalam permintaan itu” Nakhoda Bonang, Semua kami yang bersarung ikat (Ma’lepa baraya) Mereka adalah orang Pahang, orang Petani, orang Campa, orang Minang, Kabau dan Orang Johor”.

Sejak saat itulah orang-orang Melayu menetap di Makassar. Banyak di antara mereka kemudian menjadi petinggi di Kerajaan Gowa. Jabatan Syahbandar, Juru tulis, dan penasehat raja didominasi oleh orang Melayu.

Bab II

MORFOLOGI MAKASSAR SEBAGAI KOTA DAGANG

2.1.Tata Kota Makassar Sebagai Kota Dagang

Makassar adalah salah satu kota pelabuhan terdapat di daerah Sulawesi Selatan, secara geografis Kota Makassar sangat strategis. Kota Pelabuhan ini terletak di lokasi yang berbentuk Tanjung. Tanjung ini dihalangi oleh pulau-pulau di sebelah barat sehingga terlindung oleh gangguan alam berupa gelombang air laut. Lokasi pelabuhan Makassar terletak di bagian tengah dan letaknya cukup jauh dari pelabuhan besar lainnya yang ada di pesisir Sulawesi selatan. Sehingga tidak aneh apabila kota pelabuhan Makassar merupakan mata rantai dalam jalur perdagangan di Kepulauan Nusantara dan Perairan Asia.

Melalui jalan perniagaan ini, di samping mengalir secara berkesinambungan kegiatan ekonomi berupa tukar menukar barang dagangan, mengalir pula arus kebudayaan termasuk arus keagamaan. Oleh sebab itu Makassar sebagai pelabuhan yang terletak di tepi jalan perdagangan itu memegang peranan penting dalam proses penyebaran agama Islam di Nusantara, khususnya di daerah Kerajaan-kerajaan Bugis⁹. J. Masuknya agama dan kebudayaan Islam yang di bawa para pedagang, membawa pengaruh terhadap satu susunan pusat kota pelabuhan yang bercorak Islam. Pada umumnya kota kerajaan bercorak Islam di Indonesia terletak di pesisir-pesisir dan muara-muara sungai besar, sehingga dapat dikatakan bercorak maritim seperti Kota-kota Samudra Pasai, Pidie, Aceh, Demak, Cirebon, Banten, Ternate, Goa Makassar dan Banjarmasin.

⁹ Noorduyn, *Sejarah Islam di Sulawesi Selatan, B Kristen Indonesia*, 1964. hal 21

Susunan pusat kota kerajana Gowa yang bercorak Islam, terdiri atas kompleks makam- Raja-raja Gowa terletak di diperbatasan antara Makassar dan Gowa. Kompleks raja-raja itu dikelilingi oleh bangunan-bangunan Mesjid Katangka dan Syeks Yusuf. Di sebelah selatan Kompleks makam terdapat rumah raja yang disebut Balla Lompoa. Disebelah baratnya terdapat Benteng Somba Opu yang merupakan pusat perdagangan. Namun benteng itu tinggal puint-puint akibat perang Mekassar melawan Pemerintah VOC.

Ciri lain dari kota kerajaan ialah pasar, walaupun yang disebut pasar tidak mutlak menjadi ciri kota Kerajaan dan tidak hanya terdapat di Kota-kota. Pasar dianggap sebagai ciri dari kota Kerajaan Makassar dan kota tradisional, berada di sekitar sejarah antara laun-alun. Jika kota merupakan tempat himpunan masyarakat dari berbagai bangsa, sedangkan pasar berfungsi sebagai pusat perekonomian kota dan sekitar pasar bertempat tinggal pedagang.

Pola pusat Kerajaan Gowa banyak ditiru dan menjadi pola ibukota kabupaten dan desa di wilayah seperti Bone, seperti kota Watampone, Bonthain, Bulukumba. Palopo. Bahkan bangunan banunan makam Syekh Yusuh di Katangkan dan kompleks makam raja-raja Talo dan Gowa.

2.2 Hukum Pelayaran dan Perdagangan Amannagappa

Tidak pernah diragukan lagi, bagaimana kehandalan orang-orang Bugis dalam mengarungi dan menaklukkan lautan, baik untuk kepentingan pelayaran maupun perdagangan. Tome Pires menulis mengenai orang Bugis yang ditemuinya di Malaka tahun 1511:

“They are powerful and have many paraos (perahu), they sail about plunderin among all the islands around Java and they take women to the sea. They have faires where they dispose of the merchandise they steal, and sell the slave they capture. Those who do not carry of this kind of robbery come in their large well-built pavajavas (pajala) with merchandise. They have no power against the

junks, which can all defend themselves, but every other ship they have their hands".¹⁰

Catatan Pires ini mengungkapkan betapa luasnya jangkauan pelayaran orang Bugis di Asia Tenggara. Ini menandakan bahwa sejak permulaan abad ke-16 armada laut Indonesia (*native shipping*) sangat substansial, dimana orang Bugis memegang peranan penting. Begitupun andilnya dalam dunia niaga, ketika pelaut dan pedagang Bugis menjadi bagian dari mata rantai dagang pada abad-abad niaga dan hubungan kemaritiman di wilayah Asia Tenggara.¹¹

Sukses dan maraknya aktifitas pelayaran dan perdagangan yang dilakoni orang Bugis-Makassar, melatarbelakangi lahirnya suatu hukum pelayaran dan perdagangan yang disusun sejak zaman kerajaan Goa. Hukum ini dilahirkan dalam sebuah konferensi para Matoa (ketua) komunitas pelaut dan pedagang Bugis. Para *matoa* ini diketuai oleh Matoa Amanna Gappa, kesepakatan mereka ditulis dalam lontara-lontara. Aturan-aturan didalamnya diantaranya mencakup apa yang harus diindahkan oleh nakhoda, kelasi dan juragan dalam pelayaran dan perdagangan. Begitu juga aturan/tatakrama dengan para penumpang dan pembesar bandar yang mereka kunjungi.¹² Adanya hukum pelayaran dan perdagangan tersebut telah memperkuat asumsi betapa substansialnya peranan orang Bugis-Makassar di Nusantara.

Sejak diberlakukannya hukum pelayaran dan perdagangan Amanna Gappa, maka para "pengembara" Bugis menjadikannya sebagai landasan dan mematuhi aturan-aturan yang termuat di dalamnya, termasuk para pelaut yang berlayar dari pelabuhan Pancana. Dalam teks yang disusun oleh Amanna Gappa, seorang Bugis dari Wajo yang hidup

¹⁰ Cortesao, A *The Suma Oriental of Tome Pires, an Account the East From the Redsea to Japan, written (at Malacca)..1512 to 1515*, London: Hak Luyt Publication, 2nd series 89-90, 1944. hlm 227.

¹¹ Tentang abad niaga dan dunia maritim di Asia Tenggara, Lihat Anthony Reid, *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450-1680: Tanah di Bawah Angin*, Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1992, dan tulisannya yang lain *Dari Ekspansi hingga Krisis: Jaringan Perdagangan Global Asia Tenggara 1450-1680*, Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1999. Sedangkan andil dan jaringan pedagang Bugis dan Makassar dapat dilihat pada Edward Poelinggomang, *Makassar Abad XIX. Studi Tentang Kebijakan Perdagangan Maritim*, Jakarta: KPG, 2002.

pada abad ke-17 memuat berbagai perkara yang secara detail tentang urusan pelayaran dan perdagangan.

Secara singkat aturan-aturan yang tercantum dalam kitab *Amanna Gappa* adalah; perihal sewa mengenai muatan perahu, perihal perahu yang disuruh dinakhodai, perihal dagangan yang kembali karena tidak laku, perihal nakhoda yang mengubah haluannya, perihal keseluruhan alat-alat perahu, perihal syaratnya menakhodai perahu, perihal berjualan, perihal berutang di pasar dalam perjalanannya, perihal kewarisan, perihal orang yang bertengkar dalam hal perdagangan, perihal orang yang bertengkar dalam pelayarannya, perihal peraturan yang telah ditetapkan mengenai laba, perihal pinjam meminjam, perihal orang yang memberikan barang-barangnya sebagai pembayaran, perihal *rangeng-rangeng* yang diberi membawa barang dagangan, perihal pedagang yang mati dalam perjalanannya, perihal macam barang dagangan yang dipinjam, perihal yang dinamai *kalula*, perihal *ana'guru* yang mengambil utang, perihal orang yang dipungut di lautan, perihal amanat *Amanna Gappa*.¹³

Melihat materi aturan yang termuat dalam hukum *Amanna Gappa* seperti tersebut di atas. Hampir semua aspek yang berhubungan dengan berbagai aspek pelayaran dan perdagangan diatur dengan jelas. Di dalamnya juga sudah digambarkan para 'pelaut' Bugis yang telah tersebar diberbagai tempat penting di Asia Tenggara seperti Paser, Sumbawa, Kaili, Aceh, Kedah, Kemboja Selangor, Malaka, Johor, Tanapulo, Tarapuo, Jakarta, Palembang, Aru, Semarang, Pontianak, Ambon, Banda, Kei, Ternate, Banjarmasin, Bali, Manggarai, Timor, Buton dan lainnya.

Salah satu infrastruktur penting dari aktivitas bandar niaga adalah sarana transportasi. Para pemilik usaha akan berhubungan dengan ketersediaan kapal atau sarana transportasi di darat, termasuk adanya perusahaan dagang. Di Pancana, pelayaran perahu sangat didominasi oleh perahu laut kecil seperti *palari* dan *pajala*. Tetapi di Lipukasi, terlihat perahu-perahu Mandar besar bisa masuk dalam air tinggi dan seperempat jam

¹² Usman Pelly, "Pasang Surut Perahu Bugis Pinisi" dalam Mukhlis, *Dinamika Bugis-Makassar*, Makassar: PLPIIS-YIIS, 1986. hlm.132-133

¹³ Philip O.L. Tobing, *Hukum Pelayaran dan Perdagangan Amanna Gappa*, Ujung Pandang: Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan, 1977. hlm.47.

bisa berlayar sepanjang sungai Lipukasi. Ekspor tidak cukup besar bagi kapal uap milik KPM untuk singgah ke kota-kota pantai. Beberapa kali kapal uap kecil atau motorboot dari para pedagang Makasar muncul untuk mengangkut padi atau beras. Komunikasi melalui darat jauh lebih baik. Jika sebuah perahu memerlukan waktu satu sampai tiga hari melakukan perjalanan ke Makasar (kira-kira terletak 56 paal dari Pancana) tergantung pada musim, sebaliknya dengan kendaraan Makasar lebih mudah dicapai antara 8-9 jam. Bagi pengangkutan barang diperoleh para kuli, sementara angkutan kuda muat sangat sedikit (kira-kira 30 ekor hewan) tetapi tanpa banyak kesulitan bisa diperoleh kuda pengangkut dari Mario ri Wawo (Sopeng) di dekatnya.¹⁴ Barang-barang dagangan Eropa seperti kain, barang-barang rumahtangga dan sebagainya diangkut dengan *pabalus* dari Makasar melalui darat dan ditawarkan untuk dijual di pasar-pasar. Pasar-pasar ini dibuka di Bungi, Lisu, Sapobatu, Boenne, Padaelo dan Lipukasi

Di dalam seluruh naskah mengenai hukum pelayaran dan perdagangan yang sampai sekarang terdapat di Sulawesi Selatan dan Tenggara, Amanna Gappalah yang selalu disebut sebagai tokoh yang memegang peranan yang terbesar di dalam usaha mengumpulkan dan membukukan hukum tersebut. Siapakah orang tersebut dan apakah sebabnya, sehingga dia mengambil inisiatif itu ? Untuk menjawab pertanyaan tersebut, baiklah kami singgung sedikit sejarah Sulawesi Selatan dan Tenggara. Amanna Gappa adalah orang Bugis dari daerah Wajo dan hidup di dalam abad ketujuh belas. Orang Wajo pada umumnya suka bergerak, suka berlayar dan berdagang, akan tetapi kurang gemar terhadap usaha pertanian. Hal ini menyebabkan, bahwa sejak permulaan abad ketujuh belas sudah mulai terdapat kelompok-kelompok orang Bugis di pelabuhan-pelabuhan penting diseluruh Indonesia dan Malaya.

Di dalam pasal kedupuluh satu dari naskah yang kami terjemahkan ini dan begitu pula dinaskah-naskah yang lain, disebut kota-kota Makassar, Sumbawa dan Paser sebagai tempat-tempat, dalam mana telah dilantik seorang orang Wajo sebagai kepala seluruh orang Wajo setempat. Akan tetapi melihat route-route pelajaran yang terdapat diseluruh

¹⁴ TBG, Tahun 1914, Jilid LVI.

naskah-naskah itu dan yang hampir sama, orang harus menarik kesimpulan, bahwa pada abad ketujuh belas telah ada kelompok-kelompok orang Wajo dikota Ambon, Banjarmasin, Palembang, Malaka, Djohor dan lain-lain, walaupun mungkin belum doirganisir dibawah seorang kepala.

Namaun demikian, menurut pendapat kami, transmigrasi yang terbesar baru terjadi pada pertengahan abad ketujuh belas. Pada waktu itu daerah Wajo terlibat dalam peperangan dengan daerah tetangganya yang berakhir dengan hancurnya daerah Wajo dan Ibu kota nya Tosora pada tahun 1670. Sekarang Tosora masih ada, akan tetapi telah menjadi dusun, terletak dekat kota Sengkang. Timbullah kelaparan yang besar dengan segala akibat-akibatnya, sehingga sebahagian besar orang Wajo terpaksa meninggalkan daerahnya untuk mencari nafkahnya di daerah perantauan. Sebahagian para transmigran ini memilih kota Makassar sebagai tempat tinggal. Hal ini dapat dipahami, oleh karena menurut keterangan yang kami peroleh, beras pada waktu itu di Makassar hampir tidak berharga, sehingga syarat-syarat minimum bagi penghidupan sehari-hari dengan mudah saja terpenuhi.

Akan tetapi menurut pendapat kami ada lagi dua faktor yang lebih menentukan. Makassar pada waktu itu sudah merupakan salah satu pelabuhan yang besar artinya bagi perdagangan internasional.

Bukanlah kota Makassar itu terletak didalam route perdagangan internasional antara Eropa, Arabia, India dan benua-benua lainnya dengan kepulauan Maluku ?

Bago orang Wajo, yang sebagaimana dikatakan diatas bersifat suka bergera, berlayar dan berdagang, keadaan yang demikian tentu sangat menarik. Dengan demikian makin lama, makin banyaklah orang Wajo menetap di Makassar, sehingga akhirnya teraslah perlunya seorang kepala yang mewakili kepentingan mereka dalam usaha pelayaran dan perdagangan mereka pada yang berwajib dikota Makassar pada waktu itu. Tugas ini kira-kira dapat disamakan dengan tugas Kapitein pada orang Tionghoa di beberapa kota di Indonesia sebelum perang dunia kedua.

Kepala ini disebut dengan istilah Bugis Matoa atau Ketua dalam bahasa Indonesia. Sudah berang tnetu, bahwa tidak semua orang dapat diangkat menjadi Matoa. Syarat-syaratnya berat sekali. Antara lain kami sebut : keturunan bangsawa, kejujuran, keunggulan berbicara dan berunding, pengetahuan yang besar sekali tentang adat-istiadat dan lain-lain. Sebaliknya hak seorang Matoa besar pula. Misalnya, dia berhak meminta rumah, memperbaharainya atau memindahkannya ketempat yang lebih disukainya dengan percuma. Jikalau dia sendiri mempunyai perahu, perahu ini harus mendapat prioritas untuk dimuati dengan barang-barang.

Amanna Gappalah Matoa yang ketiga. Mungkin sekali juga Matoa yang pertama-tama menginsyafi sedalam-dalamnya arti pelayaran dan perdagangan bagi orang Wajjo sebagai mata pencaharian yang pokok.

Sebagai orang yang demikian, dia tentu tidak suka melihat persaingan diantra sesama sukunya, yang hanya mengakibatkan kemunduran.

Mengaherankankah lagi, bahwa Amanna Gappalah yang pertama-tama mengambil inisiatip membuat satu sistem hukum pelayaran dan perdagangan dan membukukannya, dari segala peraturan-peraturan yang sampai saat itu berlaku? Di dalam usaha ini dia dibantu oleh Matoa-matoa lainnya.

Di dalam pasal kedua puluh satuannya disebut Matoa-matoa dari Sumbawa dan Paser yang datang di Makassar untuk maksud tersebut. Akan tetapi mengingat kesimpulan yang ditarik di atas itu, besar kemungkinan, bahwa masih ada lagi Matoa-matoa dari lain-lain tempat yang turut menghadiri konperensi tersebut. Dengan dmeikian lahirlah pada tahun 1676 kumpulan peraturan-peraturan pelayaran dan perdagangan yang sampai permulaan abad ini masih dihormati orang dan yang sampai sekarang masih ada pengaruhnya.

2.3 Penataan Pelabuhan Makassar

Kehadiran Makassar sebagai kota pelabuhan tidak lepas dari peranan Kerajaan Gowa sebagai kerajaan yang terkuat di Indonesia Timur sejak abad ke-16. Sejak itu pula Ibokota

Kerajaan Gowa dipindahkan dari Tamalate ke Sombaopu. Pemindahan ibukota kerajaan ini turut merubah tradisi dari model kerajaan agraris menuju kerajaan maritim yang berbasis perdagangan.

Speelman menata kota Makassar dalam tiga bagian yaitu pusat kegiatan administrasi pemerintahan di Fort Rotterdam, pusat perdagangan pada bagian wilayah yang disebut “Negory Vlaardingen”, dan wilayah pemukiman penduduk yang disebut kampung. Setiap wilayah ini ditentukan dengan jelas : Fort Rotterdam memiliki tembok-tembok batunya yang besar, kubu-kubu, dan pintu gerbang, sementara Vlaardingen dikelilingi oleh sebuah stokade yang lebih sederhana. Di belakang bangunan inilah terdapat kampung. Pejabat, pegawai pemerintahan, dan anggota militer umumnya. Bermukim dalam benteng itu dan wilayah sekitarnya, sementara di pusat perdagangan tinggal para pedagang Eropa dan Cina. Di kampung-kampung bermukim pedagang dan pelaut bumiputra (Melayu, bugis, dan Makassar), penduduk yang bergiat sebagai tenaga kerja baik di pelabuhan maupun pada para pedagang, nelayan, dan petani. Penataan ini yang memberikan kesan bagi para pengunjung kota itu memandangnya hanya pada wilayah pusat perdagangan dan administrasi pemerintahan sebagai wilayah kota dan mengabaikan wilayah pemukiman penduduk, seperti gambaran dari Francois Valentijn pada permulaan abad ke-18 dan Alfred Russel Wallace pada permulaan pertengahan kedua abad ke-19. Hal itu tentu dipengaruhi oleh kegiatan yang tampak hanya pada dua wilayah kota itu, kegiatan administrasi dan kegiatan niaga.

Pada tahun 1677, ketika bangsawan-bangsawan kerajaan Gowa yang tidak menyenangi penguasanya memintah izin kepada Kompeni untuk menetap di wilayahnya, diberi izin membangun pemukiman di selatan Fort Rotterdam, tempat yang dikenal dengan Kampung Ber. Kampung itu juga kemudian merupakan tempat tinggal kelompok mestiso (peranakan), penduduk bumiputra yang beragama Kristen, dan golongan merdeka (budak yang telah dimerdekakan). Mereka ini umumnya mengabdikan dalam bidang pemerintahan, baik sebagai pegawai rendahan maupun sebagai anggota militer. Di bagian wilayah ini juga kemudian dibangun berbagai perkantoran seperti kantor pemerintahan, pengadilan,

militer, rumah sakit, dan tempat pemukiman pegawai-pegawai mereka. Oleh karena itu pembangunan dan pemekaran kota selalu di arah timur dan selatar Fort Rotterdam.

Ketika wilayah niaga itu ditata, paa saudagar Melayu, bugis, dan Makassar ditempatkan pada kampung di utara pusat niaga yang dikenal dengan Kampung Melayu. Juga penduduk wajo yang mengungsi ke Makassar, penduduk yang dikenal sebagai opedagang, akibat Tosora (pusat kota dan niaga Kerajaan Wajo) dihancurkan oleh Arung Palakka pada 19 Desember 1670 dan kelaparan (kegagalan panen) pada 1671, diberikan tempat pemukiman di sebelah timur Vlaardingen, tempat yang dikenal Kapung wajo. Sebagian orang cina, karena jumlah mereka semakin banyak dan tidak ada tempat lagi bagi mereka di Vlaardingen, diberikan izin membangun permukiman sendiri di daerah bagian utara Kampung Wajo, yang disebut Kampung Cina.

Penataan pemukiman penduduk itu menunjukkan pemerintah cenderung membuka perkampungan bagi mereka yang bergiat atau ikut membantu perniagaan didaerah sekitar Vlaardingen dan yang bergiat dalam bidang pemerintahan disekitar Benteng Ujung pandang. Kecenderungan ini menyebabkan tanah pemerintah yang berada di sekitar Vlaardingen (Koningsplein, terbentang ke arah timur setelah pusat pertokoan dan “Kebun Kompeni” atau Compagnies Tuin) tidak dijadikan tempat bagi bangunan pemerintah tetapi bagi para pedagang. Bidang tanah itu mulai dipilah-pilah pada 1848 dan dijual kepada para pedagang yang ingin bergiat di kota ini, baik orang Belanda maupun Inggris dan Cina dari Singapura. Kedatangan dan keinginan mereka ini tentu berkaitan dengan pelaksanaan pelabuhan bebas dan pengembangannya sebagai pelabuhan transito. Oleh karena itu pemerintah juga tidak berkeberatan untuk menjual tanahnya, suatu tindakan yang bukan saja menunjukkan sikap untuk menampung berbagai pihak guna mensukseskan rencana pemerintah itu tetapi juga sebagai petunjuk meningkatnya permintaan akan bidang tanah untuk membangun toko atau perusahaan.

Peluasan itu memberikan suasana baru bagi kehidupan niaga. Sebelum tahun 1850, kegiatan niaga terpusat pada jejeran toko dan gudang yang terbentang utara-selatan yang dipisahkan oleh dua jalan yang letaknya sejajar dengan pantai, yaitu Pasarstraat (Jalan Pasar) dan Chinastraat (Jalan Cina), wilayah yang dapat disebut pusat

pertokoan. Setelah para pedagang dan pengusaha membangun toko dan perusahaan pada jalur Marosstraat (Jalan Maros) hingga pada Kebun Kompeni, wilayah ini juga menampakkan kesibukan. Jalan ini merupakan jalur utama bagi hubungan darat antara kota dan daerah pedalaman, baik yang datang dari arah utara (seperti Maros) maupun timur (seperti Gowa) dan selatan (seperti Takalar). Meskipun demikian daerah tersibuk tetap berada pada pusat pertokoan lama, tempat yang sejak lama berlangsung apa yang disebut pasar utama (mata pasara), pasar produksi Cina-produksi laut. Oleh karena itu terdapat kecenderungan para pedagang dan pengusaha baru bergiat untuk memiliki toko atau mendirikan perusahaan di daerah itu sehingga perusahaan yang baru tidak hanya pada Jalan Maros tetapi juga muncul di wilayah pusat pertokoan.

Kehadiran para pedagang dan pengusaha mempengaruhi terjadinya urbanisasi. Penduduk yang berpindah ke kota dinyatakan bukan hanya karena tersedianya pekerjaan tetapi juga perusahaan swasta dan asing di Makassar menawarkan upah yang layak. Penduduk Bagian Pemerintahan Makassar (Afdeeling Makassar, meliputi Kota Makassar, Tello, dan pulau-pulau di sekitarnya) pada 1847 berjumlah sekitar 24.000 orang maka pada tahun 1852 berjumlah 33.512 orang dengan perincian: 740 orang Eropa, 1918 orang Cina, dan 30.857 bumiputra dan timur asing lainnya. Di samping daya tarik itu, juga faktor perluasan administrasi pemerintah sehingga sejumlah tenaga didatangkan ke Makassar dan faktor kelahiran bagi peningkatan penduduk. Arus migrasi penduduk itu tentu ke kota dan tidak di wilayah lain. Itulah sebabnya pemerintah terdorong terus memperluas wilayah kota agar dapat menyediakan tempat pemukiman bagi pendatang baru. Perluasan wilayah kota itu ke utara hingga meliputi Kampung Paotre (sekarang pelabuhan perahu) dan ke selatan hingga meliputi Kampung Mangkura pada 1888. Dapat dicatat munculnya beberapa kampung bagi komunitas tertentu, seperti Kampung Butung sebagai pemukiman orang Buton karena penduduk ini juga dikenal sebagai pedagang di tempatkan di pesisir bagian utara Kampung Melayu dan juga Kampung Maluku sebagai pemukiman orang Maluku. Kebanyakan orang Maluku bekerja sebagai pegawai pemerintah atau anggota militer sehingga pemukimannya ditempatkan dibagian selatan Kampeng Beru.

Bila diperhatikan beberapa laporan menyangkut Makassar (1860-1864) dapat dicatat beberapa faktor yang mempengaruhi bertambah dan berkurangnya penduduk, antara lain; bagi pertambahan penduduk : 1)kesalahan pendataan sebelumnya, 2) perluasan kebutuhan administrasi pemerintah, 3) tersedianya lapangan kerja, dan 4) jaminan sosial dan keamanan; sementara berkurangnya penduduk oleh:1) hambatan urusan administrasi pengembangan usaha, 2) ancaman keamanan, 3) kesempatan yang baik bagi pengembangan usaha di tempat lain, 4) mutasi bagi pegawai pemerintah, dan 5) wabah penyakit. Data penduduk kota tahun 1861 adalah 22.285orang dengan perincian : 795 orang Eropa, 3935 orang Cina, 7 orang Arab, dan 17548 bumiputra, tidak ada penduduk timur asing lainnya. Jumlah total untuk Afdeeling Makassar adalah 43.717. Perincian jumlah penduduk ini (juga dengan memperhatikan data tahun lainnyaseperti 1862, 1863, masing-masing berbadina : 21.449 orang : 44.732 orang dan 21.301 orang : 43.402 orang) tampak bahwa sebagian dari penduduk Afdeeling Makassar adalah penduduk kota.

Komposisi penduduk selalu berubah, bukan hanya dalam jumlah tetapi juga dalam kewargaan. Pada tahun 1893, misalnya, penduduk Tmur Asing lainnya semakin banyak menetap di kota ini. Komposisi jumlah penduduk adalah sebagai berikut : 940 orang Eropa, 169 orang Arab, 30 penduduk Timur Asing lainnya, 2.618 oran Cina, dan 14.169 bumiputra. Data ini menunjukkan jumlah penduduk setelah dua puluh lima tahun tidak bertambah tetapi berkurang. Jumlah kelompok penduduk lainnya tampak bertambah, kecuali dua kelompok yang disebutkan terakhir (Cina dan bumiputra) berkurang. Berkurangnya jumlah penduduk Cina dan bumiputra itu disebabkan pemindahan kegiatan niaga mereka ke daerah produksi. Itulah sebabnya, seperti telah diungkapkan terdahulu, di bandar-bandar daerah produksi pedagang-pedgang Cina dan bumiputra, juga pedagang Arab memiliki usaha-usaha dalam mengumpulkan produksi di daerah itu. Mereka yang mengelola pengiriman komoditi ke Makassar untuk pengkapalan ke kota pelabuhan lain maupun mengespor langsung ke Singapura. Dalam hal ini perpindahan mereka berhubungan juga dengan pemberian hak istimewa bagi pelayaran niaga yang

dikelola pemerintah dan terbukanya kesempatan yang lebih baik di daerah produksi bagi kegiatan mereka. Sebaliknya ketidakhadiran mereka memberikan kesempatan bagi pihak lain berniaga di Makassar sehingga tampak terjadi peningkatan dan datangnya kelompok pedagang lain seperti Arab dan Timur Asing lainnya.

Perkembangan kota dan kedudukannya sebagai pelabuhan transit bagi perdagangan di Kepulauan Indonesia Timur mendorong pemerintah merencanakan untuk membentuk pemerintahan kota pada 1904. Meskipun kedudukan sebagai pelabuhan transit terpenting digugat pada tahun 1896 namun tampak bahwa alasan gugatan itu sekedar untuk melapangkan kesempatan bagi pelaksanaan pelabuhan wajib pajak dan penghapusan pelabuhan bebas, sehingga sistim pendataan barang transit yang dijadikan titik tolak melalui perkiraan atas produksi yang diimpor dengan kapal asing. Oleh karena itu pemerintah merencanakan, setelah rencana itu ditetapkan akan dilaksanakan, perbaikan dan perluasan pelabuhan; usaha ini akan diungkapkan pada bagian pembahasan berikut. Sehubungan dengan rencana peningkatan perdagangan kelak maka pada 1905 wilayah kota diperluas ke arah selatan hingga meliputi Kampung Mariso yang berbatasan dengan wilayah Kerajaan Gowa dan ke utara hingga pada berbatasan dengan bekas Kerajaan Tallo. Perkembangan dan perluasan wilayah kota itu akhirnya memantapkannya untuk dijadikan “kota madya” (*stadsgemeente*) pada 1906.

Pelabuhan Makassar dipandang, secara geografis, aman dan baik bagi kapal perahu yang mengujungnya. Hal itu karena terlindung oleh pulau-pulau kecil yang bertebaran, gugusan pulau yang disebut Kepulauan Spermonde. Letak pelabuhan itu pada wilayah pesisiran Vlaardingen. Pada 1803, keadaan pelabuhan ini diperbaiki. Menurut pemberitaan ketika itu panjang dermaga 278 kaki (sekitar 83,73 M), lebar ke darat 9 kaki (sekitar 2,74 M), dan kedalam laut 10 kaki 3 inci (sekitar 3,14 M). Melalui dermaga inilah masuk dan keluar barang dagang yang dibawa oleh kapal dan perahu. Rata-rata setiap tahun pada periode 1800-1846 pelabuhan ini dikunjungi 1-3 jung Cina, 2-8 kapal Eropa, dan 30-80 padewakang. Kunjungan kapal Eropa datang pada bulan Desember atau Januari dari Batavia, dan kemudian meneruskan pelayaran ke Maluku pada bulan Februari, sementara jung datang pada bulan Juni dan terakhir meninggalkan

dermaga itu pada bulan Agustus. Titik puncak kesibukan pelabuhan ini ketika padewakang datang dan setelah jung meninggalkan pelabuhan itu kesibukan mulai berkurang karena pedewakang juga mulai meninggalkan dermaga itu, sehingga pelabuhan itu menjadi sepi pada bulan September hingga Desember. Keadaan ini disebabkan oleh arus pelayaran niaga pada waktu itu hanya bergantung pada keadaan angin muson.

Pemakaian kapal api untuk kegiatan niaga baru berlangsung pada 1842 yang dilakukan oleh kapal pemerintah. Meskipun kunjungannya tidak terjadwal (1842-1850), namun jalur pelayaran yang panjang: Batavia-Makassar-Maluku, mendorong pemerintah menyediakan sarana penampungan bahan bakar kapal api. Oleh karena itu dibangun depot batubara di Ujung Tanah, sebelah utara Vlaadingen. Juga dibuat jembatan dermaga (zeehoofd atau pier) dari kayu pada bagian selatan pelabuhan pada 1848. Pembuatan itu juga didorong oleh kunjungan kapal layar Eropa yang besar dan kapal api asing lainnya dengan mengingat kedalam laut dermaga tidak memenuhi persyaratan bagi tempat berlabuh kapal-kapal itu. Ketika pemerintah bergiat mengembangkan pelayaran kapal api melalui kontrak dengan Cores de Vries pada 1850 dan semakin banyak kunjung kapal api asing lainnya maka direncanakan pembuatan dermaga kapal api di wilayah pesisir Ujung Tanah dari kayu, di tempat depot batubara, dengan harapan kapal-kapal itu dapat dengan mudah melakukan bongkar-muat dan mengambil bahan bakar. Dermaga baru ini juga dibuatkan satu jembatan dermaga bagi tempat bersandar kapal untuk bongkar-muat barang dan satu untuk bongkar batu bara yang menurut laporan 1866 masih berfungsi baik.

Perluasan area pelabuhan itu berkaitan dengan semakin berkembang dan ramainya kunjungan kapal dan perahu, baik kapal Eropa maupun perahu bumiputtra. Kapal dan perahu itu datang dari berbagai penjuru, dari wilayah yang mengitarinya, bahkan juga kapal Eropa dan Amerika yang datang langsung tanpa melalui Singapura atau Batavia. Grafik ini dapat memberikan gambaran kesibukan pelabuhan. Grafik ini menggugah perhatian pada beberapa hal, baik menyangkut peningkatan yang drastis dari arus pelayaran perahu bumiputra dan kemerosotannya dan perkembangan

pelayaran kapal Eropa. Pertama-tama ingin diungkapkan bagaimana pengaruh arus kunjung perahu bumiputra bagi penyediaan prasarana bongkar-muat atau pelabuhan, mengingat terdahulu telah diungkapkan pengaruh kunjungan kapal Eropa, baik kapal layar maupun kapal api. Pada dasarnya kedatangan perahu juga mendapat perhatian, namun pilihan yang didahulukan adalah kapal Eropa karena kehadiran perahu bergantung pada pemasaran produksi kebutuhan yang diimpor dari luar dan pembelian produksi mereka. Oleh karena itu setelah 1860 pihak pemerintah mengusahakan prasarana pelabuhan bagi perahu. Pada mulanya berusaha membangun pelabuhan untuk tongkang. Jenis perahu yang ketika itu digunakan untuk angkutan ternak (sapi, kuda, dan lainnya), ke pelabuhan baru yang dibangun dekat muara Sungai Tello (bekas pelabuhan kerjaan itu) yang disebut Baring-baringan Taka Tello pada 1863. Usaha itu dicanangkan mengingat kemerosotan kunjungan perahu pada 1850 akibat blokade Bone itu kembali terus meningkat. Bahkan setelah penaklukan bone pada 1860 diharapkan akan semakin meningkat. Oleh karena itu pemerintah bergiat membangun lagi beberapa pelabuhan bagi perahu penduduk yang berskala kecil. Satu pelabuhan dekat muara sungai Jeneberang (Sungai Gowa) yang disebut Taka Pinjung, satu di selatan benteng yang disebut Ujung Pandang, dan satu disebut Batu Tehu(?). Hingga 1866 hanya pelabuhan Batu Tehu yang masih dikerjakan sementara lainnya telah difungtelah difunksikan.

Merosotnya data jumlah perahu setelah 1865 erat berkaitan juga dengan pemakaian pelabuhan perahu yang disediakan. Pelabuhan Baring-baringan Taka Tello yang berada diluar wilayah kota sudah jelas tidak didaftarkan sebagai perahu yang mengujungi pelabuhan Makassar. Hal yang sama juga mungkin bagi pelabuhan lain karena diperuntukan bagi perahu kecil (perahu pelaut dan nelayan pengumpul produksi laut) dan berada di luar pengawasan pegawai pelabuhan. Umumnya perahu niaga bumiputra yang besar melakukan bongkar-muat di dermaga pada bagian sebelah utara jembatan dermaga. Faktor lainnya adalah pengaruh pembukaan pelabuhan bebas lain di wilayah kepulauan bagian timur. Kebijakan itu mempengaruhi sebagian pedagang, pelaut, dan nelayan untuk memasarkan produksi mereka di pelabuhan itu. Juga oleh persebaran pelayaran niaga Inggris dan Cina dari Singapura di wilayah kepulauan itu menyebabkan

penduduk dapat memasarkan langsung produksi yang diperoleh kepada pedagang Inggris dan Cina itu tanpa harus mengunjungi bandar niaga yang besar.

Tambahan pula terdapat kecenderungan pemanfaatan kapal Eropa, khususnya kapal api, karena jaminan keamanan dalam transportasi niaga. Faktor ini berakibat pelayanan impor dan ekspor Makassar berada dalam tangan pemilik kapal-kapal Eropa sehingga perahu bumiputra mengalihkan kegiatannya pelayanan mereka ke bandar niaga lain yang memungkinkan dan membutuhkan pelayanan mereka. Disamping itu memberikan dorongan yang kuat juga bagi penduduk untuk mengembangkan dan meningkatkan sarana angkutan niaga mereka. Sebelum tahun 1860, perahu dagang bumiputra hanya disebut jenis padewakang dan paccalang maka setelah itu mulai tercatat adanya pemakaian perahu pinisi, nama jenis perahu yang nadanya sama dengan jenis kapal Eropa yang disebut pinas (Belanda), pinnace (Inggris) dan peniche (Prancis). Pembuatan dan pemakaian perahu pinisi merupakan realisasi dari keinginan untuk tidak terabaikan dalam pelayanan jasa angkutan niaga.

Gambaran pelayanan kapal api dapat dilihat pada grafik dibawah ini. Grafik ini diawali pada 1874 karena periode sebelumnya tidak dipisahkan dari kategori kapal Eropa. Sama halnya dengan grafik terdahulu, grafik ini juga mencatat keseluruhan pelayanan (jumlah datang dan berangkat).

Gambar ini menunjukkan gejala masa pasang dan surut sama dengan gejala pada gambaran tentang pelayaran dan perdagangan dalam pokok bahasan yang telah dibicarakan terdahulu. Perluasan pelayaran niaga kapal pemerintah setelah 1875 dan hak istimewanya untuk kegiatan bongkar-muat dipelabuhan mendesak pelayanan kapal asing. Hal itu menyebabkan pelayaran kapal asing dikembangkan, hubungan langsung dengan sumber produksi, tanpa melalui Makassar. Oleh karena itu semakin berkurang pula kunjungan perahu dagang bumiputra. Namun ketika KPM mulai bergiat dan membuyarkan pelayaran kapal asing ke wilayah produksi melalui perluasan jalur pelayaran dan hak monopoli pelayanan impor dan ekspor maka kapal asing semakin

berkurang kegiatannya di wilayah kepulauan ini. Oleh karena itu perahu bumiputra semakin meningkat mengunjungi Makassar. Gejala itu tampak bebarengan dengan meningkatnya pelayanan kapal api oleh KPM.

Hal lain yang ini diungkapkan sehubungan dengan gambar ini adalah pengaruhnya terhadap pengembangan sarana pelabuhan. Kunjungan kapal apa yang terus meningkat dan menggantikan peranan kapal layar Eropa itu mendorong pemerintah juga mengembangkan sarana pelabuhannya. Satu demi satu dibangun gudang di wilayah pelabuhan. Pada 1859 pemerintah mulai membangun gudang ketiga. Selain itu pada 1861 dibangun satu jembatan dermaga yang besar, sehingga terdapat dua jembatan dermaga pada pelabuhan inti. Jembatan itu kemudian diperbaiki dan disemen serta dilengkapi dengan tangga barang pada 1863. Tangga barang disediakan juga pada dermaga bongkar-muat barang bagi perahu atau kapal kecil. Perluasan wilayah dan sarana pelabuhan yang telah diungkapkan ini yang kemudian terus dipelihara. Setelah tahun 1865 tidak diperoleh berita tentang perluasan dan pembangunan sarana pelabuhan baru, kecuali pemeliharaan, perbaikan dan usaha menggantikan bangunan kayu dengan semen seperti bangunan depot batubara,.

Usaha perluasan dan penyediaan sarana pelabuhan baru dicanangkan pada 1904 sehubungan dengan rencana pelaksanaan pelabuhan wajib paja. Gambar perencanaan telah disiapkan pada Oktober 1906, namun kemudian dirubah dan digunakan gambar bangunan pengembangan pelabuhan Surabaya. Pelaksanaan pembangunan dimulai pada tahun 1910, dengan kerja keras untuk menempatkan bandar niaga ini sebagai entrepot untuk Indonesia Timur. Pembangunan itu menghubungkan dermaga inti dengan dermaga Ujung Tanah; oleh karena itu panjang dinding dermaga (kaaimuur) adalah 1340 meter sementara lebar ke daratan 175 meter. Pembuatan itu akhirnya memudahkannya api yang besar berandar di dermaga karena perluasan ke arah laut itu berakibat kedalaman laut di dermaga mencapai 13 meter waktu air pasang dan 11,5 waktu air surut.

2. 4 Pemilikan Kapal dan Perahu di Makassar

Permasalahan pokok pada bagian pembahasan itu menyangkut peranan pedagang-pedagang di Makassar dalam pelayaran niaga. Keterlibatan mereka dimungkinkan apabila mereka memiliki kapal atau perahu atau dengan kata lain alat angkutan laut. Jika tidak maka penduduk di kota pelabuhan itu yang bergiat dalam bidang ekonomi hanya bergantung pada pelayaran niaga pedagang dan pelaut lainnya dan hanya dapat berbiaga ditempatnya. Sehubungan dengan itu, pertama-tama ditelusuri pemilikan alat angkutan laut yang terdaftar di Makassar yang menunjukkan penduduk atau pengusaha di Makassar ikut melakukan pelayaran niaga dari Makassar ke pelabuhan-pelabuhan dagang lainnya dan sebaliknya.

Pada dasarnya keterangan menyangkut pemilikan kapal dan perahu para pedagang dan pelaut di Makassar cukup sulit. Satu-satunya sumber yang memberikan keterangan tentang masalah ini adalah Regeerings almanak, yang memuat keterangan tentang perahu dan kapal yang terdaftar di berbagai pelabuhan dalam wilayah Hindia Belanda, termasuk Makassar. Catatan menyangkut kapal dan perahu yang terdaftar di Makassar baru termuat dalam terbitan tahun 1833. Pada tahun itu terdaftar dua buah skuner (schoener) yaitu skuner “oedjong Pandang” dan “Maria Philipina”. Dua skuner itu adalah milik orang Eropa, masing-masing secara berurutan milik Gebroeders de Grave dan A Jacques. Dua tahun kemudian yang terdaftar hanyalah skuner milik Gebroeder de grave dan kemudian pada 1838 meningkat menjadi tiga buah. Gebroeder de Grave telah mengembangkan usaha jasa angkutan dengan membeli sebuah bark (bark) baru yang berdaya mola 141 last (282 ton), sementara skunernya yang lama telah dikembangkan menjadi bark dan terdaftar atas nama J.G. Wijergang dengan daya muat 76 last (152 ton). Di samping itu seorang pedagang Cina, O.J. Tjekang, juga memiliki sebuah brik yang diberi nama “Gollek”. Namun usaha pedagang Cina itu hanya bertahan selama dua tahun saja.

Gambaran pemilikan kapal layar di Makassar lebih bersifat statis hingga tahun 1843 karena jumlahnya tidak lebih dari dua buah, kecuali pada tahun 1838 yang berjumlah 3 kapal dagang. Ketika dilaksanakan kebijaksanaan pelabuhan bebas tampak usaha peningkatan pemilikan kapal baik pedagang Eropa maupun bumiputra. Jika pada 1848

jumlah kapal yang dimiliki pedagang Eropa mencapai enam kapal dan bumiputra masih satu kapal maka pada 1852 pedagang bumiputra telah meningkatkan jumlah kapalnya menjadi delapan dan pedagang Cina baru seorang yang memiliki satu kapal. Pada tahun 1873 pedagang Eropa dicatat telah memiliki sepuluh kapal, cina memiliki enam kapal, dan bumiputra tetap delapan kapal. Hal ini memberipetunjuk bahwa pedagang di Makassar terus bergiat meningkatkan keterlibatannya dalam pelayanan jasa angkutan niaga. Bahkan keinginan untuk ikut berperan telah nampak sejak terbukanya hubungan niaga antara Makassar dan Singapura.

Hubungan niaga Makassar dengan Singapura menunjukkan bahwa pemilikan kapal oleh pedagang meningkat pada periode setelah Makassar dinyatakan sebagai pelabuhan bebas *pada 1851 dan 1862 tidak tercatat kapal yang terdaftar di Makassar). Namun perkembangan itu tidak berlangsung terus. Periode pemilikan sarana angkutan laut yang terbanyak adalah pada periode 1879-1888, di mana tercatat jumlah antra 25-30 buah dengan puncak perkembangan 884, ketika itu tercatat tiga kapal api dan tiga puluh kapal layar. Peningkatan jumlah pemilikan kapal dan perahu baik oleh pemerintah (kapal api itu adalah kapal NISM) dan pedagang menunjukkan adanya peningkatan ketelibatan mereka dalam pelayanan jasa angkutan niaga.

Kemerosotan yang terjadi setelah tahun 1884 itu berkaitan dengan peningkatan pelayanan NISM. Pada 1879, setelah pendataan sumber ekonomi wilayah kepulauan pada 1875, pemerintah hanya menempatkan satu kapal api yaitu kapal Tromp yang berkemampuan muat 137 last (274 ton). Akan tetapi pada tahun 1883, setelah penandatanganan kontrak baru dengan NISM bagi perluasan jalur pelayaran, ditambah lagi dua kapal api yaitu "Batavier" dan "Hoth Ann" yang masing-masing berkemampuan muat 230,42 ton dan 84,37 ton. Dalam perkembangan kemudian, setelah diterima kontrak kerjasama baru antra pemerintah dan perusahaan pelayaran

Belanda pada 1888, NISM mulai juga menarik dua kapalnya dari Makassar yaitu Tromp dan Hoth Ann masing-masing pada 1888 dan 1889, sehingga tinggal satu kapal milik pemerintah yang dioperasikan oleh NISM. Kapal itu, Batavier, baru dipindahkan pendataannya ke Surabaya pada 1893, ketika pemerintah memindahkan peranan Makassar sebagai pangkalan kapal bagi pelayaran biaga pemerintah di wilayah ini ke

pelabuhan itu. Penarikan kapal apai itu tampak tidak mendorong kembaliditingkatkan pemilikan kapal layar oleh pedagang di Makassar karena pelayaran pemerintah sejak 1891 diperluas dan mendapat hak monopoli penuh untuk angkutan pada jalur subsidi dan non-subsidi, sehingga perusahaan pelayaran itu dijuluki “alleen vervoerders in den Archepil” (satu-satunya angkutan di Kepulauan). Hal-hal itu bukan hanya memerosotkan tetapi membuyarkan bidang usaha pelayanan jasa angkutan dari pedagang di Makassar. Para pedagang pemilik kapal dan perahu terpaksa mencari tempat yang dapat meluangkan kesempatan bagi usaha mereka, khususnya di bandar kecil dan bandar niaga yang masih kurang frekwensi kunjungan kapal pemerintah. Itulah sebabnya pada tahun 1903 masih terdaftar 13 kapal layar maka pada tahun berikutnya hanya ada 1 kapal saja.

2.5 Perusahaan Dagang Di Makassar

Keterangan menyangkut badan usaha dagang sebelum tahun 1846 sulit diperoleh. Keterangan yang ada hanya menyangkut kegiatan NHM yang mengawali kegiatannya pada 1827. Sebelum NHM didirikan, pejabat pemerintah menangani langsung kepentingan niaga pemerintah. Kenyataan itu mendasari gelar yang diembannya bukan hanay sebagai gubernur tetapi juga sebagai derektu (gouverneur en directerur = gubernur dan direktur). Di samping perusahaan pemerintah terdapat sejumlah pemilik toko yang bergiat di pusat pertokoan (Vlaardingen), baik pedagang Eropa (Belanda) maupun Cina. Sementara pedagang bumiputra bersebaran di wilayah pemukiman mereka, di Kampung Melayu, Kampung Wajo, dan lainnya. Menurut pemberitaan Schuuman pada 1838, toko yang dahulu dimiliki orang Eropa telah dipenuhi orang Cina. Jika diperhatikan bidang usaha pedagang Belanda dalam pelayaran niaga maka dapat dikatakan bahwa pernyataan itu hanya menunjukkan bahwa pedagang Cina yang lebih banyak bergiat sebagai pemilik toko. Bahkan dalam pendataan badan usaha pada 1846 hanya terdaftar usaha orang Belanda yaitu : De Siso en Van Coervorde, Gebroeder de Grave, dan J.G. Weijergng & C.. Meskipun data perusahaan niaga baru diketahui pada 1846 namun itu tidak berarti tidak ada usaha dagang sebelumnya. Bahkan bila ditelusuri mereka yang terdaftar itu dapat diketahui bahwa jauh sebelum data itu mereka telah bergiat di Makassar. De Siso, misalnya, telah dikenal sebagai seorang pedagang budak di Makassar, sehingga dapat

diduga telah bergiat sejak abad ke-18. Sementara De Grave bersaudara telah bergiat sebelum tahun 1833 dan Wijergang pada tahun 1838, sesuai dengan pendaftaran kapal dagang mereka.

Pada tahun 1847 usaha De Siso en Van Coervorde tidak terdaftar lagi; perusahaan gabungan itu telah memindahkan kegiatan mereka ke Kupang karena terdaftar di kota itu. Tidak diketahui pertimbangan yang dijadikan alasan pemindahan kegiatan itu. Banak pedagang ingin bergiat di kota ini (Makassar) oleh kesempatan yang diberikan pemerintah, namun sebaliknya yang dipikirkan De Siso. Meskipun demikian pemindahan usaha De Siso tidak menghambat pihak-pihak yang ingin mengembangkan modal mereka di kota pelabuhan ini. Pada tahun 1848 datang dua pengusaha ke Makassar untuk mendirikan perusahaan mereka yaitu : Mohrman, dan E du Bois de Jancigy. Setahun kemudian didirikan lagi dua perusahaan baru yaitu J.P. Feijss & Co dan usaha T. Walshe. Mohrman, pengusaha Armenia itu, telah meningkatkan usahanya menjadi Mohrman & Co. Pada tahun berikutnya didirikan lagi tiga perusahaan baru yaitu : Bing Browne & Co, Muller & Co, dan A.M. Weijergang & Co. Berkembanglah perusahaan ini menguatkan faktor yang mendorong pemerintah menjual tanahnya kepada pengusaha.

Perkembangan itu berkaitan dengan kebijaksanaan pelabuhan bebas dan penempatannya sebagai pelabuhan transito bagi kepulauan di bagian timur. Berdasarkan hal ini dapat ditelusuri dorongan peningkatan usaha niaga. Pertama muncul reaksi pedagang Inggris dan Cina di Singapura seperti yang telah diungkapkan dalam pokok bahasan lain. Ketakutan akan kemerosotan Singapura, mereka terdorong meningkatkan keterlibatan dalam perdagangan Makassar. Wong Lin Ken mengungkapkan bahwa sejak awal mereka (pedagang-pedagang di Singapura) menyewa kapal Inggris yang datang untuk melayani hubungan niaga dengan Makassar dan menjalin kerjasama dengan pedagang di Makassar. Bahkan mereka mendirikan juga perusahaan karena pemerintah telah memberikan kesempatan kepada pengusaha asing. Kedua adalah kesempatan, kebebasan, dan luasnya wilayah niaga bila dibandingkan dengan tempat lain di kepulauan ini. Di Jawa dan Sumatra berada dalam tangan pemerintah melalui sistem

tanam dan pembelian produksi penduduk, Oleh karena itu pengusaha di Hindi Belanda bergiat mengembangkan usaha mereka di Makassar. Dorongan bagi dua kelompok itu dipengaruhi oleh latar belakang kesejarahan kegiatan niaga di bandar niaga ini, pernyataan menyangkut jiwa dagang penduduk, dan posisinya yang sangat menguntungkan bagi jaringan perdagangan ke utara (Pilipina, Jepang, dan terutama Cina), ke barat (Singapura, Penang, dan terus ke Eropa) dan ke selatan hingga Australia. Kehadiran para pemilik modal itu telah merangsang pula peningkatan usaha pedagang-pedagang yang sebelumnya telah bergiat di kota pelabuhan itu.

Dapat dicatat berdirinya perusahaan-perusahaan baru di bandar niaga ini. Pada 1850 didirikan perusahaan W.L Mesman dan Muller & Co. Kemudian muncul usaha gabungan antara seorang Inggris dan Cina yang diberi nama Hansen & Nio Bung Liang pada tahun 1855, King & Co dan Tang Kim sing & Co pada tahun 1858, L.Kollmann dan Oei Kang siang pada 1859, dan pada 1860 didirikan perusahaan Leeuwen & Co dan Lie Ing Guang. Meningkatnya permintaan akan izin usaha mendorong pemerintah bergiat membatasinya pada 1862. Sejumlah pengusaha (pedagang Arab dan Timur Asing lainnya) dipersulit memperoleh izin usaha. Oleh karena itu dinyatakan sebagian mereka meninggalkan Makassar dengan tujuan kota pelabuhan lain untuk memperoleh izin usaha dan bergiat di kota niaga itu.

Hambatan untuk memperoleh izin usaha itu bukan berarti pemerintah telah membatasi dan menutup kemungkinan bagi perusahaan baru. Kesempatan tetap terbuka namun persyaratan yang diperketat. Itulah sebabnya data menyangkut berdirinya perusahaan baru tidak terhenti, sebaliknya juga ada perusahaan yang tidak terdaftar lagi atau ditutup. Sebagai contoh data perusahaan tahun 1869-1870; pada tahun itu terdaftar tujuh perusahaan yaitu : Wijergang & co, Mohrmann, Leeuweng & co, Ledeboer & Co, M. Ohe & Co, Kolder & Co, Bauerman & Co, Volder & Co, B. Th, Brugman, Jr.P. van Hartrop, Moggonen, F. Sehuller, Waerberger, Ler Tjing Ngiang, w. Eekhout, J.D. Intac, dan Tjoa Tjoeng Hong. Tiga toko yang disebutkan terakhir nampak tidak dapat bertahan terus sehingga pada tahun berikutnya tidak didaftarkan lagi sebagai badan usaha dagang di Makassar. Namun demikian muncul tidak toko baru menggantikan kedudukan dari mereka yang tidak bergiat lagi yaitu : F.H. Hertel, J.O.Ontar, dan dan

Nio Goan Ek. Tertutupnya perusahaan itu berkaitan dengan kerugian yang dialami dan pemindahan bidang usaha ke kota niada lain.

Permasalahan lain yang memikat untuk diungkapkan adalah pengaruhnya terhadap mereka yang datang untuk berniaga tetapi tidak berhasil memperoleh izin usaha dan pedagang kecil yang telah lama berkecimpung dalam dunia niaga di kota itu. Perkembangan perusahaan impor dan ekspor tidak mematikan kegiatan pedagang kecil. Bahkan mereka memegang peranan penting dalam kegiatan ekonomi yang kelak dibahas dalam struktur perdagangan. Mereka ini meneruskan kegiatan sebagai kelompok pedagang yang disebut sebagai “pedagang perantara” (handlanger atau broker), yang meliputi pedagang Cina, Bumiputra, (Abd. Rasyid Asba,1997,29)

Arab, dan Timur asing lainnya. Kesempatan itu juga yang mempengaruhi mereka yang tidak memperoleh izin usaha sebaigan masih tetap ingin bergiat di kota ini. Usaha mereka umumnya tidak didaftarkan atau terdaftar, hal itu mungkin karena dipandang sebagai usaha kecil dan bergantung pada modal perusahaan besar. Di antara kelompok ini beberapa adalah pemilik kapal dan bergiat dalam usaha jasa pelayanan angkutan. Sebagai contoh pada 1863 dapat dicatat : The Tjing Hok memiliki dua skuner, La Moenrie memiliki satu skuner, Gang Ing Hong, La Sapada Daeng Patompo, La Oedjoeng, dan Lagoonrie Daeng Pagala, masing-masing memiliki satu brik, di samping Weijergang yang memiliki perusahaan impor dan ekspor dan sejumlah kapal : satubrik dan tiga skuner.

Perusahaan dagang itu memberi rangsangan bagi didirikannya usaha jasa pelayanan asuransi perdagangan. Pendirian asuransi pelayaran dan perdagangan didorong oleh kebutuhan akan jaminan keamanan bagi lalu lintas angkutan barang. Pengusha yang menggunakan jasa ini dapat tertolong dari kerugian bila terjadi kecelakaan dalam angkutan barang dagangannya. Meskipun fungsi asuransi tidak terbatas pada pelayanan angkutan barang antara satu negeri dan negeri lain, namun keadaan yang mendasari didirikannya asuransi di Makassar berhubungan dengan kemajuan yang dicapai dalam hubungan perdagangan internasional. Dalam hubungan inilah perusahaan asuransi yang didirikan umumnya adalah perwakilan asuransi asing. Jika sebelum tahun 1880, dalam daftar yang diterbitkan pemerintah menyangkut perusahaan di Makassar, belum terdaftar

perusahaan asuransi, maka pada tahun itu sudah tercatat perwakilan asuransi North British and Mercantile Insurance company. Perwakilan ini ditangani oleh J.Fvan Leeuwen, directur perusahaan Leeuwen &Co. Perusahaan asuransi Belanda dan Hindia Belanda yang berkembang di Jawa tampak belum membuka perwakilannya sehingga terus mendorong perusahaan asuransi asing, seperti Inggris dan Jerman, membuka perwakilan kota pelabuhan ini. Tiga tahun kemudian (1883) didirikan lagi beberapa perwakilan asuransi seperti : De hansetische Jeuer-Versicherungs-Gesellschaft (Hamburg), De Limite (London). Perkembangan asuransi niaga itu akhirnya mewarnai didirikan perwakilan satu perusahaan asuransi dari Hindia Belanda yaitu Bataviasche Zee-en Brand-Assurantie Maatschappij. Perwakilan perusahaan-perusahaan asuransi ini ditangani oleh perusahaan Reiss & Co, yang menetapkan L.A. Stelling dan R.H.W.C. Gortz sebagai pokurator (procuratiehouders) perusahaan asuransi-perusahaan asuransi itu. Meningkatnya jumlah perusahaan asuransi ini menunjukkan semakin besar keinginan dari pengusaha-pengusaha di Makassar bergiat melindungi usaha mereka dari ancaman bencana yang dapat merugikan, khususnya mereka yang berkecimpung dalam kegiatan ekspor -impor.

BAB.III

JARINGAN PERDAGANGAN MAKASSAR

Pada tahun 1660, ketika hubungan antara Makassar dan VOC mengalami ketegangan yang luar biasa, William Mainstone, seorang pedagang Inggris di Makassar pernah meramalkan bahwa jika VOC menyerang dan menguasai Makassar maka semua perdagangan negeri ini akan berakhir. Dia mengatakan: "Daerah pedesaan akan ditinggalkan penduduknya, orang Portugis akan disingkirkan, orang Nelayan melarikan diri, orang-orang Manila pergi ke Siam sehingga tidak ada lagi perdagangan."¹⁵ Memang benar bahwa setelah VOC mampu menundukkan Makassar pada tahun 1667, perusahaan dagang ini kemudian memaksa penguasa Makassar untuk menandatangani Perjanjian Bongaya yang isinya sangat merugikan. Perjanjian itu antara lain memaksa orang Makassar untuk tidak berlayar dan berdagang ke Maluku dan hanya VOC yang berdagang di sana, penguasa Makassar harus mengusir semua orang Eropa yang berdagang di Makassar dan orang Belanda saja yang boleh melakukan perdagangan di Makassar dan bebas dari segala kewajiban, Makassar diwajibkan untuk membayar kerugian perang, pelayaran orang Makassar dibatasi termasuk pemberian surat berlayar untuk mereka dan sebagainya.¹⁶

Meskipun masih terjadi perlawanan pada tahun 1668 untuk menentang perjanjian tersebut, namun kekuatan VOC dapat menindasnya dan perjanjian itu disahkan kembali tahun 1669. Poelinggomang mengatakan bahwa dengan adanya pemaksaan monopoli ini kegiatan perdagangan Makassar memudar dan lesu.¹⁷ Hal ini juga berarti bahwa jaringan perdagangan Makassar yang telah berkembang lebih dari satu abadi sebelumnya menghadapi tantangan yang berat.¹⁸ Makalah ini akan mengkaji pasang unit jaringan perdagangan dan pelayaran Makassar dan respon masyarakat pribumi dalam

¹⁵ Lihat John Villiers, Makassar . The Rise And Fall of an East Indonesia Maritime Trading State, 1512-1669, dalam J. Kathirithamby – Wells & John Villiers, The Southeast Asian Port and Polity Rise and Demise (Singapore Univeristy Press), 156.

¹⁶ Leonard Y. Andaya, The Heritage of Arung Palakka : A. History of South Sulawesi (Celebes) in the Seventeenth Century (The Hague : Martinus Nijhoff, 1981), 100 – 101.

¹⁷ Edward L. Poelinggomang, Proteksi dan Perdagangan Bebas : Kajian tentang Perdagangan Makassar pada abad ke – 19 (Disertasi pada Vrije Universitet Amsterdam, 1991), 38.

¹⁸ Jaringan Perdagangan Makassar sebelum jatuh ke tangan VOC digambarkan dengan baik oleh Cornelis Speelman, lihat J. Noorduyn, De Handelsrelaties van het Makssarse Rijk Volgens de Nototie van Cornelis Speelman unit 1670, Nederlandse Historische Bronnen III (Amsterdam Verloren, 1981), 99 – 124.

menghadapi situasi baru yang berkembang dari dominasi Belanda sejak jatuhnya kerajaan Makassar hingga akhir pemerintah kolonial Belanda di Indonesia.

3.1 Jatuhnya Makassar dan Diaspora Perdagangan

Hingga akhir abad XV Makassar belum merupakan pusat perdagangan di Indonesia Timur.¹⁹ Pelabuhan ini hanya merupakan *rendezvous* bagi pedagang Jawa yang sedang dalam perjalanan lalu-lalang ke kepulauan Maluku dan sekitarnya untuk mencari rempah-rempah. Perubahan besar segera terjadi pada abad XVI ketika terjadi eksodus pedagang muslim dari Malaka yang direbut oleh Portugis pada tahun 1511 menuju ke Makassar. Seperti diketahui bahwa lelah terjadi perseteruan yang sengit antara Portugis dan pedagang muslim di Asia ketika Portugis mengibarkan Perang Salib di lautan semenjak penjelajahan mereka ke dunia timur.²⁰ Menetapnya para pedagang muslim di Makassar merupakan fondasi bagi terbentuknya sebuah pelabuhan entrepot baru di Nusantara bagian timur.

Rupa-rupanya kerajaan lokal Goa dan Tallo dapat menangkap kesempatan ini dengan mengorganisir mereka dalam rangka untuk menjadikan Makassar sebagai pusat pengumpulan dan distribusi rempah-rempah.²¹ Untuk membuat para pendatang betah tinggal di Makassar, mereka mendapatkan jaminan tertulis atas keselamatan dan keamanan dari penguasa. Tidak seperti sebelumnya yang hanya berpangku tangan menunggu pedagang yang datang, kerajaan Gowa-Tallo juga mengirimkan orang-

¹⁹ Hall mencatat bahwa sebelum datangnya bangsa – bangsa Eropa, Makassar belum merupakan pusat jaringan perdagangan. Pada waktu itu ada beberapa jaringan dagang atau zone perdagangan di Asia Tenggara dan sekitarnya yaitu : Jaringan Selat Malaka, Jaringan Teluk Tonkin (mencakup : Pantai timur Semenanjung Malaya, Thailand, dan Vietnam Selatan), jaringan laut Sulu (meliputi Pesisir barat Luzon, Mindoro, Cebu, Mindanao dan sekitarnya) dan jaringan laut jawa yang mencakup Jawa, Kalimantan, Sumatera Selatan, Bali, Nusa Tenggara, Sulawesi Selatan, bahkan hingga Maluku. Lihat Kenneth R. Hall, *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia* (Honolulu : University of Hawaii Press, 1985), 24.

²⁰ K.N. Chauduri, *Trade and Civilization in Indian Ocean : An Economic History from the rise of Islam to 1750*, Cambridge University Press, 1989. 15

²¹ Heather Sutherland, *Eastern Emporium and Company Town : Trade and Society in Eighteenth – Century Makassar*, dalam : Frank Broeze, *Brides of the Sea : Port Cities of Asia from the 16th – 20th Century* (Kensington : New South Wales University Press, 1989), 100.

orangnya ke Maluku untuk melakukan perdagangan dan baliar dengan produsen rempah-rempah secara langsung.²²

Jaringan perdagangan yang demikian ini jelas merupakan ancaman bagi Portugis yang memiliki ambisi untuk menguasai jalur perdagangan rempah-rempah. Namun demikian pada abad XVI Portugis kurang memiliki kekuatan untuk memaksakan monopoli karena mereka kekurangan kapal dan angkatan laut untuk melakukan patroli di perairan yang luas di kawasan Nusantara khususnya di perairan sekitar Maluku. Bahkan pada tahun 1641 Malaka yang dikuasai Portugis berhasil direbut oleh Belanda. Sangat menarik bahwa sekali lagi Makassar bertindak sebagai penampung para pedagang pengungsi sebagaimana ketika Malaka direbut oleh Portugis tahun 1511. Pada saat itu pedagang Portugislah yang mengungsi ke Makassar. Tidak kurang dari 3000 orang pengungsi Portugis kemudian bertempat tinggal di pelabuhan Makassar. Demikian juga orang-orang India banyak yang bermukim di sini dan menjadi salah satu kelompok *'moneylender'* dan pedagang yang utama di kota ini. Beberapa kerajaan yang berdaulat di Asia juga mengirimkan perwakilan mereka ke Makassar seperti dari Aceh dan Golconda (India) untuk membantu warga mereka yang berdagang di kota ini. Dengan cepat Makassar tumbuh sebagai kota dagang yang kaya yang didasarkan pada kebijakan terbuka untuk pedagang asing sebagaimana kerajaan Malaka pada dua abad sebelumnya.

²³ Para pedagang Melayu yang keluar dari Malaka setelah direbut Portugis (1511), bahkan kemudian orang Portugis itu sendiri yang diusir oleh Belanda dari Malaka (1641), para pedagang lokal, pedagang Denmark, dan Inggris, semuanya terlibat aktif dalam perdagangan tekstil India dengan rempah-rempah Maluku yang harus berhadapan dengan sistem monopoli VOC.

Dasar-Dasar kemajuan ekonomi Makassar pada waktu itu tidak hanya terletak pada posisinya yang strategi sebagai interpot perdagangan yang menghubungkan kawasan dagang (*commercial zone*) Laut Jawa, Selat Makassar, Laut Sulawesi, Laut Banda, dan jaringan perdagangan lokal lainnya serta berhubungan erat dengan perdagangan jarak jauh (*long distance trade*) dengan Cina dan India bahkan Eropa,

²² Philip D. Curtin, Cross – Cultural Trade in World History (Cambridge : Cambridge University Press, 1988), 160.

tetapi juga sebagai produsen komoditi perdagangan penting seperti beras.²⁴ Jangkauan jaringan perdagangan telah mencapai hampir seluruh kawasan Nusantara, Australia Utara, kepulauan Filipina, Makao, Cina, dan beberapa kota pelabuhan di Semenanjung Malaya.²⁵

Sebagai masyarakat yang bersilat pluralistik (karena terdiri dari banyak kelompok suku bangsa, ras dan agama), sistem politik di Makassar cukup terbuka dalam mengkomodasikan berbagai kepentingan untuk kemajuan perdagangannya.²⁶ Keterbukaan ini juga bisa dilihat dari kesediaan penguasa setempat untuk menerima apa yang dalam masyarakat modern disebut sebagai 'modernisasi'. Mereka berusaha untuk mendapatkan kemajuan dari teknologi dan hal-hal baru yang dipandang bermanfaat dari orang-orang asing yang datang di Makassar. Dua tokoh terkenal yang memiliki sikap progresif seperti ini adalah Karaeng Matoaya dan Pattingaioang. Mereka tidak malu-malu untuk mengambil apa saja yang dipandang berguna untuk kemajuan mereka dari pengetahuan para pengunjung Makassar termasuk teknik pembuatan kapal Eropa dan Cina, perbuatan dan penggunaan pela nautis yang waktu itu sudah lazim digunakan pelaut Eropa, mencetak uang logam, dan sebagainya.²⁷ Masa pemerintahan Matoaya (1593-1610) juga merupakan periode ketika Makassar mengadopsi Islam. Dari satu sisi, Islamisasi di Makassar merupakan bagian dari politik pembangunan perdagangan yang sangat genius, sebab sebagian besar perdagangan di Nusantara waktu itu berada di tangan orang-orang Islam. Sudah barang tentu pengadopsian unsur budaya asing bukan hanya untuk kepentingan mode dan imitasi tetapi juga untuk memenuhi kebutuhan lokal. Bugis dan Makassar menciptakan sendiri alfabet untuk membuat bahasa mereka sebagai simbol yang mudah dipahami oleh semua kelompok pedagang baik untuk kepentingan

²³ Curtin, Cross – Cultural Trade, 160

²⁴ Lihat Heather Sutherland, *Ethnicity Wealth and Power in Colonial Makassar : A. Historiographical Reconsideration*, dalam Peter J.M. Nas (ed). *The Indonesia City : Stadies in Urban Development and Planning* (Dordrecht – Holland : Foris Publications, 1986), 37 – 55.

²⁵ Poelinggomang, *Proteksi dan Perdagangan*, 37-38

²⁶ Tentang Pluralisme masyarakat Makassar pada waktu itu lihat Anthony Reid, *Pluralism and Progress in Seventeenth – Century Makassar*, *Bijdragen tot de Taal – Land en Volkenkunde* 156 (3) (2000), 433 – 449. Lihat juga, Sutherland, *Ethnicity, Wealth*, 37 – 55.

²⁷ Makassar dan Aceh merupakan dua kerajaan pra – kolonial Indonesia yang memiliki uang emas mereka sendiri.

hukum maupun bisnis. Mereka memiliki alfabet yang relatif sama meskipun bahasanya sangat berbeda.²⁸

Kemajuan yang dicapai Makassar dan sistem perdagangan 'bebas' yang dianut olehnya telah dipandang dengan penuh kekhawatiran oleh VOC yang sedang bergiat untuk menegakkan sistem monopoli perdagangan rempah-rempah di Nusantara. Oleh VOC, jaringan perdagangan Makassar ini dipandang sebagai penghalang utama untuk menegakkan monopoli rempah-rempah. Para pedagang Makassar mampu menembus monopoli Belanda yang telah dilugakkan di Maluku. Oleh sebab itu perdagangan Makassar dianggap sebagai pelanggaran alas hak monopii Belanda dan oleh sebab itu mereka dipandang sebagai pedagang gelap yang hams diberantas. Berpuluh-puluh tahun Belanda menunggu waktu yang tepat untuk menghabisi Makassar yang dipandang sebagai dalang pelanggaran monopoli Belanda di Maluku. Berpuluh-puluh tahun pula kekuatan Belanda selalu mengalami kegagalan untuk mencegah para pedagang Makassar menguasai kawasan perairan penghasil rempah-rempah itu. Bam pada akhir tahun I660-an VOC, dengan bantuan Bone, berhasil menguasai perairan ini dengan cara menghancurkan secara langsung kekuatan kerajaan gabungan Gowa-Tallo dan Wajo.²⁹ Meskipun perang Makassar lelah berakhir dengan Perjanjian Bongaya, namun persetujuan di antara dua pihak masih terus berlangsung. Apalagi VOC selalu berusaha untuk mencegah setiap usaha untuk membangkitkan kembali kekuasaan Bugis-Makassar di manapun.

Penguasaan Makassar oleh VOC menimbulkan dampak yang luar biasa terhadap perkembangan jaringan perdagangan Makassar. Di satu sisi memang penghancuran kerajaan Makassar untuk sementara telah meredam ancaman terhadap monopoli rempah-rempah Belanda di Maluku. Namun demikian di sisi lain penaklukan Makassar justru mendorong terjadinya diaspora Makassar - Bugis yang lebih luas yang menjadi dasar bagi perkembangan perdagangan dan politik pada periode selanjutnya. Terdapat beberapa jenis respon dari para pedagang Makassar terhadap penaklukan VOC. Orang

²⁸ Lihat Curtin, Cross – Cultural Trade, 162. Lihat juga Anthony Reid, A. Great Seventeenth Century Indonesia Family. Matoaya and Pattingalloang of Makassar, *Majalah-Majalah Ilmu-Ilmu Sosial Indonesia* 8 (1981), 12 – 23.

Bugis dari Wajo menebus kekalahan mereka dengan tetap melakukan perdagangan dan selanjutnya melakukan diaspora.³⁰ Sementara itu sejak awal orang-orang Makassar merespon kekalahan mereka dengan melakukan diaspora ke berbagai wilayah di Nusantara dan Semenanjung Malaya. Mereka melakukan diaspora bukan hanya perorangan tetapi berkelompok yang disertai dengan keluarga dan para bangsawan mereka. Meskipun di daerah asal terdapat perbedaan yang jelas antara orang Bugis dan Makassar serta kelompok etnik lain seperti Mandar namun di daerah-daerah baru mereka sering hanya disebut sebagai 'Bugis' saja. Di daerah Jawa dan Madura pada abad XVII, mereka disebut sebagai 'Makassar'. Meskipun di daerah asal mereka banyak diwarnai konflik, namun di daerah perantauan mereka relatif bisa saling memahami dalam rangka untuk menghadapi ancaman bersama dari kelompok lain.³¹

Pada waktu itu diaspora Bugis - Makassar mencakup kawasan yang luas mulai dari pantai utara Australia di sebelah selatan hingga daerah Filipina Selatan di sebelah utara, dan dari Papua Barat hingga Bina. Pusat-pusat jaringan mereka adalah beberapa tempat di pulau Jawa dan Madura, beberapa kawasan pesisir Borneo, kota-kota pelabuhan di Sumatra seperti Palembang, Jambi, Padang, dan di Riau kepulauan. Di samping itu mereka juga banyak yang berdatangan di Semenanjung Malaya seperti Johor, Linggi, dan Selangor di mana mereka juga memiliki peran yang besar bukan hanya di dunia perdagangan tetapi juga di dunia politik Melayu.³²

3.2 Monopoli VOC atas Makassar

²⁹ J. Noorduyn, *The Wajorese Merchants community in Makassar*, *Bijdragen tot de Taalland en Volkenkunde* 156 (3) (2000), 473

³⁰ Pada akhirnya orang Bugis dari Wajo juga melakukan diaspora setelah ibukota kerajaan Wajo (Tosora) dihancurkan oleh Bone pada tahun 1670. Namun demikian akhirnya mereka berhasil merebut kembali Tosora dari tangan Bone, meskipun kota itu tidak lagi menjadi pusat utama perdagangan orang Wajo, Lihat Andaya, *The Heritage*, 139 – 142. Lihat juga Noorduyn, *the Wajorese*, 473.

³¹ Tentang persebaran orang Bugis- Makassar setelah Perjanjian Bongaya Khususnya di Jawa Sumatera dan Semenanjung Malaya, Lihat Leonard Y. Andaya, *The Bugis – Makassar Diaspora*, *JMBRAS* 68 (1) (1995), 120.

³² Lihat misalnya Leonard Y. Andaya *The Kingdom of Johor, 1641 – 1728* (Kuala Lumpur, O.U.P., 1975), 202 – 241.

Beberapa pertanyaan menarik yang perlu dilontarkan di sini adalah apakah tujuan VOC untuk mengamankan monopoli perdagangan rempah-rempah Maluku dengan cara menaklukkan Makassar dapat berjalan sesuai dengan yang diinginkan?

Bagaimanakah kondisi perdagangan Makassar selama berada di bawah VOC? Perubahan-perubahan apa yang terjadi dalam dunia perdagangan Makassar? Pada kenyataannya, menguasai jaringan perdagangan tidak semudah membalikkan telapak tangan. Meskipun VOC memiliki kekuatan laut yang memadai dan jaringan perdagangan internasional yang luas, namun belum mampu mematahkan jaringan perdagangan Asia yang telah berkembang sebelumnya. Menghancurkan satu pusat perdagangan ternyata tidak secara otomatis menguasai seluruh jaringannya. Dalam hal ini hancurnya satu pusat jaringan perdagangan selalu disusul oleh munculnya pusat-pusat perdagangan yang lain selama jaringan perdagangan itu masih ada. Penguasaan Belanda atas Makassar memprekondisikan muncul dan berkembangnya pusat-pusat perdagangan baru baik itu di Jawa (Banten), kawasan Sulu, Kutai, Banjarmasin, Riau, dan beberapa kota pelabuhan di Semenanjung Malaya.³³ Di pusat-pusat perdagangan yang baru ini VOC belum memiliki kekuasaan untuk memaksakan monopolinya. Oleh karena itu VOC selalu memandang curiga terhadap pusat-pusat perdagangan ini yang dibayangkannya sebagai pusat-pusat penyeludupan dengan wilayah monopolinya di Maluku.

Pada tahun 1767 misalnya, Gubernur Makassar memerintahkan kepala pelabuhan Makassar untuk melakukan penyelidikan mengenai: *'the collapse of our sales, and why it is that the native can obtain English goods in better quality and for a lower price than the Company is able to deliver'*. Setelah melakukan penelitian, kepala pelabuhan Makassar member! laporan bahwa menurunnya perdagangan Makassar disebabkan oleh masuknya 'barang-barang Inggris' (yang sebetulnya berupa tekstil India, opium, dan persenjataan yang dibawa oleh pedagang Inggris ke Selat Malaka) yang "diselundupkan ke berbagai daerah dalam jumlah yang besar. Sementara itu para pedagang dari Sulawesi Selatan (terutama orang Wajo dan Mandar) membawa kain lokal untuk dijual di Riau

³³ Mengenai munculnya pusat-pusat perdagangan baru orang Bugis – Makassar lihat misalnya Poelingomang, *Proteksi dan Perdagangan*, 40 – 43.

guna mendapatkan dollar Spanyol. Selanjutnya dollar Spanyol digunakan untuk membeli barang-barang Inggris' di Kedah dan Selangor. Kelebihan orang-orang Bugis ini adalah bahwa mereka mengetahui selera pasar tekstil pada masyarakat Indonesia bagian timur, sedangkan Belanda selalu membawa tekstil dengan ukuran dan warna yang salah yang tidak laku di pasaran masyarakat pribumi. Juga dilaporkan bahwa para pedagang pribumi ini selalu menghindari pajak Belanda. Mereka lebih suka melakukan transaksi di pelabuhan-pelabuhan di luar kontrol Belanda. Hasilnya adalah bahwa mereka bisa menjual barang-barang impor tersebut lebih murah daripada yang dijual oleh VOC.³⁴ Dengan cara begitu perahu dagang Bugis selalu bisa memuat rempah-rempah dari Maluku untuk dijual di luar Makassar.³⁵ Dengan demikian ternyata penaklukan Makassar tidak memudahkan VOC untuk mengontrol perdagangan rempah-rempah Maluku. Bahkan VOC harus menghadapi lebih banyak pusat perdagangan yang setiap saat siap melakukan penyeludupan ke Maluku.

Heather Sutherland mengatakan bahwa kegagalan VOC itu dikondisikan oleh beberapa hal: *pertama*, adanya ketidakmungkinan untuk melakukan pembatasan perdagangan ketika kombinasi *profit motive* dan faktor geografi menciptakan suatu dorongan untuk melakukan 'penyelundupan' yang begitu kuat. *Ke dua*, VOC memiliki kelemahan dalam pemasaran. Hal itu bersumber dari sikapnya yang selalu berorientasi pada pencarian keuntungan yang tinggi, ketidakmampuannya dalam membangun jaringan pasar tingkat lokal, serta pengabaian atas selera pasar di tingkat lokal. *Ke tiga*, keterlibatan VOC dalam pembelian produk lokal (seperti kain tradisional) sangat kecil. Demikian juga produk-produk laut juga diabaikan oleh VOC sehingga ketika produk ini mendapatkan pasaran yang hebat di Cina sejalan dengan semakin meningkatnya permintaan the Eropa, VOC tak mampu bersaing dengan pedagang Cina dan pribumi.³⁶

³⁴ Heather Sutherland & D.S. Bree, *Quarantative and Qualitative Approach to the Study of Indonesia Trade ; The Case of Makassar* dalam T. Ibrahim Alfian dkk, *Dari Babad dan Hikayat sampai sejarah kritis : Kumpulan Karangan Dipersembahkan kepada Prof. Dr. Sartono Kartodirdjo* (Yogyakarta : Gadjah Mada University Press, 1987), 339.

³⁵ Sebelum tahun 1870 misalnya, setiap tahun ada sekitar 15 perahu dagang Bugis datang di Sulu dengan membawa

³⁶ Heather Sutherland, *Believing in Seeing : Persepective on Political Power and Economic Activities in the Malay World 1700 – 1940*, *Journal of Southeast Asian Studies* 26 (1) (1995), 138 – 139.

Dari perspektif tersebut tampaknya Belanda sedang berenang melawan arus (*swimming against the tide*), Meskipun VOC telah menegakkan politik monopolinya di Makassar namun masih sedikit keuntungan ekonomi yang bisa mereka peroleh. Sesungguhnya posisi komersial mereka di Makassar cukup marginal. Dalam hal ini sesungguhnya orang-orang Cina-lah yang banyak mengambil keuntungan dari penaklukan Makassar dan perginya orang-orang Bugis - Makassar dari Sulawesi Selatan.³⁷ Sejak perempatan pertama abad XVII perdagangan dengan Cina (Amoy) meningkat tajam. Mereka mengimpor produk laut dan hutan seperti trepang, rotan, agar-agar, lilin dan mengeksport porselin, tembikar, barang-barang logam, sutra.³⁸ Sementara itu permintaan komoditi teh Cina yang terus meningkat dari Eropa ikut mendorong terjadinya dinamika perdagangan lokal di kawasan ini. James Warren mengatakan bahwa berkembangnya pengiriman teh antara Inggris dan Cina menyebabkan permintaan produk laut meningkat (untuk barter teh). Kesempatan ini dimanfaatkan oleh kelompok-kelompok tertentu di kawasan laut Sulu dan sekitarnya untuk melakukan perburuan terhadap kelompok sosial lain guna dijual sebagai budak, Mereka dijadikan budak untuk menangkap hewan-hewan laut untuk diekspor ke Cina.³⁹ Tidak bisa diragukan lagi orang-orang Bugis - Makassar ikut ambil bagian dalam dinamika ini.⁴⁰

3.3 Pengembangan Jaringan Perdagangan Makassar

³⁷ Tentang Perdagangan Cina di Makassar pada abad XVII hingga pertengahan pertama abad XIX lihat Heather Sutherland, *Trepang and Wangkang. The China Trade of Eighteen – Century Makassar C. 1729 – 1840*, Bijdragen tot de Taal, Land – En Volkenkunde 156 (3) (2000), 451 – 472.

³⁸ Lihat Anthony Reid, *The Unthreatening Alternative : Chinese Shipping in Southeast Asia, 1567 – 1842*, *Review of Indonesian and Malaysia Affairs* 27 (1993), 13 – 32. Lihat juga Sutherland, *Believing in Seeing*, 139

³⁹ J. F. Warren, *The Sulu Zone : The World capitalist economy and the historical imagination comparative Asian Studies* 20 (1998) 39 – 40. Lihat juga tulisannya “Looking Back on “The Sulu Zone State formation, slave raiding and ethnic diversity in Southeast Asia, *JMBRAS* 69 (1) 1996) 21 – 23

⁴⁰ J.L. Anderson, *Piracy in the Eastern Seas, 1870 – 1850. Some Economic Implications*, in D.J Starkey, E.S van Eyck van Heslinga, J.A. de Moor (eds), *pirates and privateers : New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Century* (Exeter, Devon : University of Exeter Press, 1997), 87 – 89. Lihat juga Singgih Tri Sulistiyono, *Globalisasi, Respon Lokal dan Kejahatan Lintas Batas Laut : Perompakan di Indonesia dalam Perspektif Sejarah*, Makalah disampaikan pada Diskusi Nasional Otonomi Daerah dalam Perspektif Sejarah (Semarang : Kerjasama Badan Pengembangan Kebudayaan dan Pariwisata Deputi Bidang Pelestarian dan Pengembangan Budaya Direktorat Sejarah Bekerjasama – Jurusan Sejarah Fakultas Sastra UNIDP, 28 – 30 Juli 2003)

Hingga pertengahan pertama abad XIX sesungguhnya belum ada perubahan yang fundamental terhadap dunia pelayaran di perairan Sulawesi khususnya dan Indonesia pada umumnya. Pemerintah kolonial Belanda masih mencari-cari jalan untuk menguasai dunia maritim di wilayah jajahannya. Pembukaan Penang sebagai pelabuhan bebas pada tahun 1786 dan selanjutnya disusul dengan Singapura pada tahun 1819 dari satu sisi dapat dipandang sebagai pusat baru dan para 'penyelundup' Makassar-Bugis yang diciptakan oleh Inggris. Tampaknya kemunculan Singapore sebagai pelabuhan bebas memiliki kekuatan magnetis para pedagang Cina dan pribumi yang mendambakan perdagangan bebas. Dengan cepat Singapore menjadi pusat pelayaran Inggris, Cina, dan berbagai kelompok pedagang Asia termasuk Bugis Makassar.⁴¹ Sejalan dengan itu, ada tekanan dari dunia internasional (khususnya Inggris) yang memaksa Belanda untuk melakukan liberalisasi dunia maritim di Hindia Belanda. Sementara itu pada kenyataannya Belanda harus menghadapi kompetisi bukan hanya dengan Inggris tetapi juga dengan pedagang Cina, Melayu, dan kelompok pribumi. Untuk itulah Belanda tergopoh-gopoh membuka beberapa pelabuhan di Hindia Belanda sebagai pelabuhan bebas guna menyaingi Singapura. Dengan demikian muncul semacam 'free port war' antara Singapura dengan pelabuhan-pelabuhan bebas di Hindia Belanda seperti Tanjung Pinang dan Makassar.⁴²

Pada tahun 1846, Makassar dideklarasikan sebagai pelabuhan bebas dan diproyeksikan menjadi pelabuhan utama di kawasan timur Indonesia yang dapat menandingi dominasi perdagangan Singapura.⁴³ Setelah hampir dua abad terkungkung dalam belenggu monopoli VOC, akhirnya Makassar kembali memperoleh karakternya sebagai pelabuhan internasional sebagaimana yang pernah dialami pada masa pra-

⁴¹ Tentang Perkembangan Perdagangan Singapore lihat Wong Lin Ken, *The Trade of Singapore, 1819 – 1869*, JMBRAS 33 (1960), 1 – 315. Lihat juga Wong Lin Ken, *Singapore Its growth as An Entrepot Port, 1819 – 1941*, *Journals of Sotheast Asian Studies* 9 (1) (1978), 50 – 84. Lihat juga W.G Huff, *The Economic Growth of Singapore : Trade and Development in the Twentieth Century* (New York Cambridge University Press, 1994)

⁴² Lihat Singgih Tri Sulistiyono, *The Java Sen Network; Patterns in the Development of Interregional Shipping and Trade in the Process of National Economic Integration in Indonesia, 1870s-1970s* (Disertasi pada **Leiden** University 2003}, 76-92.

kolonial.⁴⁴ Namun demikian beberapa dekade setelah pembukaan Makassar sebagai pelabuhan bebas, pemerintah kolonial Belanda menyadari kebijakan pembukaan pelabuhan bebas tanpa diimbangi dengan penguatan armada dagang tidak dapat mencegah ekspansi pelayaran asing terutama Inggris dan Singapura. Kebijakan ini telah memungkinkan armada yang berbasis di Singapura milik orang Inggris dan Cina memegang peranan yang terbesar dalam perdagangan dan pelayaran di Indonesia bagian timur, khususnya di pelabuhan Makassar.⁴⁵ Menurut unit laporan pemerintah kolonial Belanda pada awal tahun 1870-an, pembukaan pelabuhan Makassar sebagai pelabuhan bebas hanya menguntungkan Inggris di Singapura sebab mereka memiliki armada dagang yang lebih kuat daripada Belanda sendiri. Lebih dari itu pemerintah kolonial Belanda tidak mampu menjaga dan melindungi semua pelabuhan di Hindia Belanda dari 'perdagangan gelap' yang dilakukan oleh kapal-kapal yang berbasis di Singapura.⁴⁶ Kapal-kapal itu menggunakan pelabuhan Makassar untuk menanamkan pengaruh bisnis di kota itu dan kawasan timur kepulauan Indonesia. Meskipun hal ini tidak seluruhnya benar, namun hal itu digunakan oleh pemerintah kolonial untuk menghapuskan status pelabuhan bebas bagi Makassar pada tahun 1906.⁴⁷

Kebijakan untuk menghapuskan status pelabuhan bebas Makassar juga menunjukkan kemampuan pemerintah untuk mulai bisa melakukan kontrol terhadap pelayaran domestik. Hal ini terjadi setelah adanya penggunaan kapal bensin untuk kepentingan pelayaran dan perdagangan antar pulau. Hal itu telah dirintis sejak akhir tahun 1840-an dengan memberikan konsesi kepada perusahaan pelayaran swasta Cores de Vries, kemudian NISM (Nederlandsch Indische Stoomvaart Maatschappij), dan

⁴³ANRI: Archieven van Financien, Inv. no. 706. 'Beantwoording de gevraagde opgave worth hierbij beleefdelijk aangeboden van **havenmeester** te M:tc:issnr voor den Hoofdinspecteur der In- en Uitvoerrechten en Accijnzen 24 Januari 1906

⁴⁴ Poelinggomang, *Proteksi dan perdagangan*, 165-195.

⁴⁵ ANRI: Archieven van Financien, Inv. no. 706, "Advies van de Inspecteur, Chef van de Administratie der In- en Uitvoerrechten an Accijnzen 2 Oktober 1898".

⁴⁶ANRI: Archieven van Financien, Inv. no 6⁴⁸, 'Nota Intrekking Kuslvaartwetten (Staatsblad 1825 No. 48 in verband tot art. 6,2e lid van art: I sub I van Staatsblad 1850 No. 42)'. Satu kasus terjadi di Ternate: banyak kapal milik orang Cina yang menggunakan bendera Inggris berlabuh di pulau-pulau kecil tanpa diketahui oleh pemerintah. Lihat ANRI: Archieven van Financien, Inv. no, 658, 'Missive van Resident van Ternate & Onderhoorigheden aim De Directeur van Financien 9 Februari 1900.

⁴⁷ Poelinggomang, *Proteksi i dan Perdagangan*, 90.

selanjutnya kepada KPM (Koninklijke Paketvaart Maatschappij). Dengan adanya pelayaran reguler ini Makassar menjadi pusat utama pelayaran dan perdagangan kawasan kepulauan Indonesia bagian timur. Dari Makassar, agen-agen KPM didirikan di berbagai pelabuhan di kawasan timur kepulauan Indonesia. Dengan menggunakan kapal-kapal KPM barang-barang impor didistribusikan ke seluruh penjuru daerah ini, demikian juga barang-barang ekspor dikirim dulu ke Makassar ataupun ke Surabaya. Perusahaan pelayaran internasional milik Belanda, Rotterdamsche Lloyd (RL) dan Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' (SMN), dan Java-Australia-Line singgah di Makassar untuk memuat dan membongkar barang. Trayek yang sangat sibuk juga menghubungkan Makassar dengan Jawa khususnya Surabaya.⁴⁸ Jaringan ini telah memungkinkan perkembangan pelayaran dan perdagangan bukan hanya antara Makassar dan Jawa tetapi juga antara Makassar dan semua kawasan di kepulauan Indonesia bagian timur. Pola semacam ini jelas akan mengancam dominasi Singapura atas perdagangan Makassar.

Ketika Makassar tidak lagi menjadi pelabuhan bebas pada tahun 1906, pola pelayaran antar daerah telah terbentuk dengan dukungan dari KPM, RL, SMN, dan berbagai perusahaan pelayaran asing seperti OSSC (Oriental Steam Shipping Company), DADG (Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft), NDL (Noorddeutsche Lloyd), dan beberapa armada kapal Cina yang berbasis di Singapura.⁴⁹ Makassar bertindak sebagai transito bagi komoditi, terutama kopra, dari kawasan timur kepulauan Indonesia yang akan diekspor ke Eropa, Jawa, Singapura dan Amerika.⁵⁰ Selain itu, Makassar mengeksport kembali barang-barang dari luar ke berbagai daerah di kepulauan

⁴⁸ Jalur KPM pada waktu itu adalah K, M, 9, I la, 12 dan 13. Jalur K, M, dan 9 adalah; trayek bulanan pergi-pulang Singapore Batavia - Surabaya - Makassar - Maluku - North-coast of Sukwesi -Teluk Tomini. Jalur Alla adalah pergi-pulang set lap 20 hari antara Surabaya - Makassar - Nusa Tenggara - Timor - Papua Barat. Jalur 12 dan 13 adalah dua bulanan pergi-balik antara Batavia -Surabaya - Makassar - Amboina - Banda - New Guenia - Kei dan Kepulauan Aru. Lihat *Dienstregeling der Koninklijke Paketvaart Maatschappij 1902* (Wetevreden: Albrecht. 1902)

⁴⁹ ARA: NHM, Inv. no. 5111, 'Nederlandsche Handel-Maatschappij: Versiag van den Sub-agent te Makassar over het jaar 1910'. Lihat juga J.N.F.M. a Campo, 'The Accomodation of Dutch, British and German Maritime Interest in Indonesia, 189Q-S9ICT, *International Journal of Maritime History* 4 (1) (1992), 1-41.

⁵⁰ ARA: NHM, Inv. no. 5311, 'Nederlandsche Handel-Maatschappij: Versiag van den Sub-agent te Makassar over het jaar 1881

Indonesia bagian timur. Namun demikian pada waktu itu Makassar tidak hanya pusat pelayaran kapal uap namun juga pelayaran prahu.⁵¹

Pada tahun 1902, ada delapan trayek KPM ke Makassar.⁵² Sejak tahun 1929, meningkat menjadi enam belas trayek.⁵³ Sebagai hasil dari ekspansi trayek pelayaran reguler Belanda di tingkat intra-Asia, persaingan antara Belanda dan Inggris menjadi semakin sengit. Dalam hubungan ini, Makassar menjadi salah satu titik pelayaran terpenting baik pada tingkat intra-Asia maupun pada tingkat pelayaran internasional. Pelayaran ke Eropa dilayani oleh SMN, RL, DADG and OSSC, sedangkan pelayaran reguler ke Singapore dilakukan oleh KPM dan NDL. JCIL mengadakan pengangkutan barang ke Cina dan Jepang.⁵⁴ Komoditi dari Makassar dapat dikirim langsung ke Bangkok dan pelabuhan-pelabuhan di Cina, Jepang atau Hong Kong dengan menggunakan jasa JCIL dan SML (Saigon-Molukken Lijn) tanpa harus singgah di Singapore. Beras dapat diimpor secara langsung dari Siam dan Saigon. Demikian juga armada KPM dapat melayani ekspor ke atau impor dari Singapura dan Australia.⁵⁵ Hal ini berarti bahwa kekhawatiran Belanda pada akhir abad XIX mengenai dominasi Singapura dalam perdagangan dan pelayaran di kawasan kepulauan Indonesia bagian timur dapat diatasi setelah pengoperasian KPM selama beberapa dekade. Makassar bertindak sebagai pusat pengiriman kopra ke Eropa bagi daerah kepulauan Indonesia

⁵¹ Sebuah laporan dari NHM cabang Singapore pada tahun 1929 mengatakan: '... Singapore teruggevallen is tot een distributie-centrum voor de kleinere havens in de directe omgeving'; see ARA: NHM, inv. no. 5180, 'Nederlandsche Handel-Maatschappij: Verslag van den Sub-agent te Singapore over het jaar 1929'.

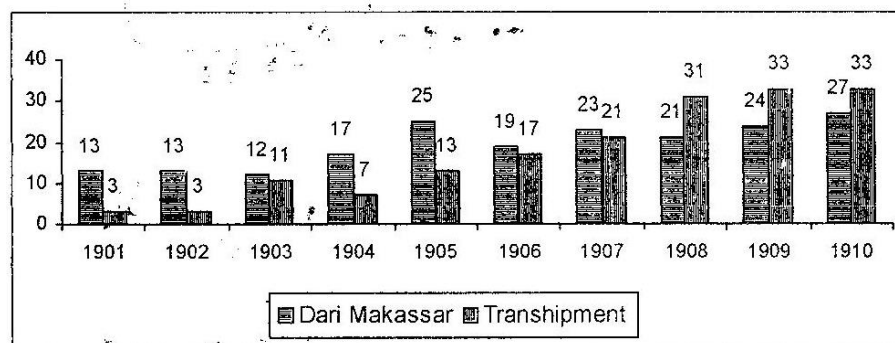
⁵² Lihat Dieastregeling 1902

⁵³ Lihat Dieastregeling 1929

⁵⁴ ARA: NHM, Inv. no. 5111, 'Nederlandsche Handel-Maatschappij: Verslag van den Sub-agent te Makassar over het jaar 1910, 3912'. Pada tahun 1914 DADG dan NDL berhenti beroperasi karena Perang Dunia I. Ketidakhadiran NDL dalam pelayaran antara Singapura - Makassar menguntungkan Handel Maatschappij 'Kian Gwan', sedangkan pelayaran ke China dan Japan dilayani oleh pendatang baru Nanyo Yusen Kumi, sebuah perusahaan pelayaran Jepang. Lihat ARA: NHM, Inv. no. 5111, 'Nederlandsche Handel-Maatschappij: Verslag van den Sub-agent te Makassar over het jaar 1915

⁵⁵ Pelayaran reguler ke Australia dilakukan oleh armada khusus KPM, yaitu JAL (Java -Australia Lijn).

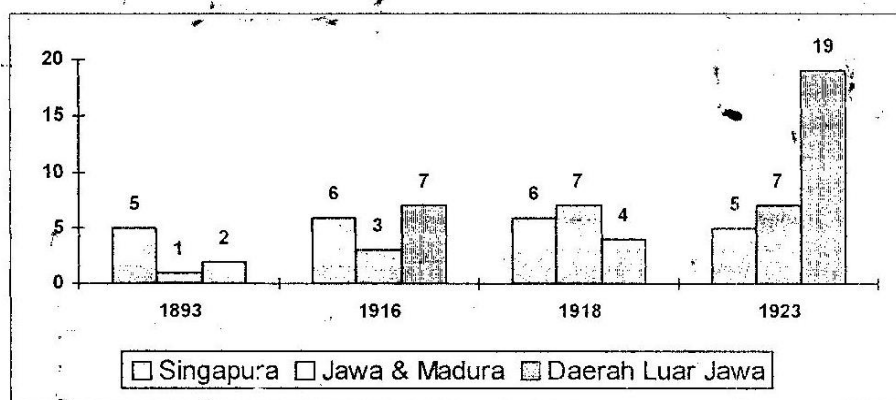
bagian timur.⁵⁶ Fungsi Makassar sebagai pelabuhan alih-kapal dapat dilihat pada grafik 2.



Sumber: Jaarveslag van de Kamer van Koophandel en Nijverheid te Makassar over het jaar 1910 (Makassar :1910) 7

Catatan : Komoditi yang dialihkapalkan di pelabuhan ini berasal dari bagian timur kepulauan Indonesia seperti kepulauan Maluku, Nusa Tenggara, Papua Barat, dan pulau-pulau kecil disekitarnya. Satu last sama dengan 2 ton

Merosotnya perdagangan Singapura dengan Makassar dapat dilihat pada grafik k 2. Import Makassar dari Singapura, Jawa & Madura dan Daerah Luar Jawa lain, 1893 – 1923 (nilai juta gulden)



⁵⁶ Lihat surat dari President van de Kamer van Koophandel en Nijverheid te Makassar to Gouverneur van Celebes and Onderhoorigheden 11 June 1900 dalam *verslag van de Kamer van Koophandel an Nijverheid te Makassar over hei jaar 1900*

Sumber : ANRi Archieven van finances : Inv. Nr. 706: Statistiek van de intergewestehke handelbeweging ber der Buitengewesten over her jaar 1921 – 1939 (Mededeelingen van het Central Kantor voor de Statistiek No. 3) Jaarverslag der haven van Makassar 1925 (Weltevreden, 1926), 14

Menurunnya peranan Singapura dan semakin kuatnya jaringan pelayaran dan perdagangan Makassar menunjukkan hasil dari upaya pemerintah kolonial Belanda untuk melakukan pengaturan kembali terhadap jaringan perdagangan Makassar yang disesuaikan dengan kepentingan dan kepentingan perdagangan global. Kuatnya jaringan Makassar pada 'era kapal uap' sekaligus juga menjadi instrumen pemerintah kolonial Belanda untuk melakukan persaingan dengan jaringan pelayaran Inggris dan orang-orang Cina yang berpusat di Singapura dan kelompok pedagang Asia termasuk Bugis - Makassar yang berpusat di berbagai tempat di Nusantara.

3.4 Pelayaran Prahu Pribumi dan Jaringan Perdagangan Makassar

Sebagaimana dipaparkan di bagian depan bahwa kedatangan bangsa-bangsa Barat di perairan Indonesia menandai datangnya tantangan yang bertubi-tubi bagi dunia pelayaran dan perdagangan pribumi. Pemaksaan sistem monopoli oleh VOC telah melahirkan respon yang bermacam-macam baik yang berupa resistensi (seperti menjadi bajak laut), adaptasi (tetap menjadi pedagang dalam kungkungan sistem monopoli), dan relokasi (memindahkan kegiatannya di daerah-daerah yang relatif baru di luar sistem monopoli, termasuk di dalamnya kegiatan diaspora pelaut Makassar-Bugis). Diaspora Makassar-Bugis pada abad XVII dan XVIII sesungguhnya telah memberikan landasan bagi perkembangan jaringan pelayaran dan perdagangan mereka pada abad-abad berikutnya ketika kapal-kapal uap kapitalis pada umumnya dan kolonialis Belanda pada khususnya mendominasi perairan Nusantara. Bagian ini akan menggambarkan bagaimana respon dan posisi pelayaran prahu Makassar-Bugis dalam jaringan Makassar yang berada di bawah dominasi kapal uap.

Orang-orang dari Sulawesi Selatan (seperti Bugis, Makassar, Mandar, dan Buton) merupakan pelaut-pelaut pribumi yang masih memainkan peranan penting dalam pelayaran prahu pribumi di tengah ekspansi kapal uap (yang merupakan simbol

dominasi kolonial) pada akhir abad XIX hingga pertengahan pertama abad berikutnya.⁵⁷ Daerah operasi mereka sangat luas mencakup hampir semua kawasan dan pelabuhan di Nusantara. Berbeda dengan masa-masa segera setelah penaklukan Makassar, sejak perempatan ke dua abad XIX, pemerintah kolonial Belanda telah mengendorkan kebijakan monopolinya dalam dunia maritim sejalan dengan semakin merosotnya perdagangan rempah-rempah Maluku. Semua pelabuhan di Hindia Belanda bisa dilabui oleh prahu-prahu pribumi. Hal ini memberikan keleluasaan kepada kapal-kapal Makassar-Bugis untuk melakukan pelayaran dan perdagangan. Pelabuhan-pelabuhan di kawasan Sulawesi Selatan kembali semarak sebagai pusat jaringan pelayaran prahu pribumi.

Pangkalan para pelaut Mandar terutama adalah kawasan perairan Teluk Mandar antara Polewali dan Mamuju di mana terdapat beberapa kota pelabuhan kecil Binuang, Balangnipa, Majene, Pambauang, Tapapalang dan Mamuju.⁵⁸ Dengan menggunakan prahu layar tradisional seperti padewakang, paiari, pinisi dan sope mereka melakukan pelayaran ke berbagai penjuru Nusantara.⁵⁹ Selama masa akhir muson timur (Oktober) prahu-prahu Mandar melakukan pelayaran menuju ke Singapura dengan singgah di Pulau Ani (Kepulauan Riau) untuk mendapatkan air tawar. Pelayaran ke Singapura membutuhkan waktu selama 14 hari. Di Singapore mereka menjual kapok dan rotan. Setelah barang dagangannya habis terjual, di pelabuhan bebas ini mereka membeli berbagai komoditi yang akan dibawa pulang seperti tembikar, benang, perkakas rumah

⁵⁷ Dipelabuhan Makassar, prahu layar tradisional yang dimiliki oleh orang bugis lebih dominan yaitu sekitar 80%, sedangkan sisanya dimiliki oleh orang Makassar dan Mandar Lihat J. Turpijn *Boengineesche handelsprauwen*, *Economische Weekblad*, 28 July 1933, 118 - 120

⁵⁸ Orang mandar adalah kelompok etnik yang terutama tinggal di daerah yang disebut Mandar Coast atau Pantai Mandar (Majene dan Polewali), Mereka memiliki pertalian yang sama dengan orang Bugis, Lihat J. Turpijn, *Boengineeshce*, 118

⁵⁹ Padewakang, prahu tradisional dari Sulawesi Selatan, memiliki haluan yang lebih kuat dibandingkan dengan jenis prahu tradisional lain yang berasal dari daerah ini. Perahu jenis ini memiliki dua tiang layar dan sebuah bangunan atas yang berada di sisi muka kapal (forecafe) yang menandakan jenis perahu ini laik laut dengan kecepatan berlayar yang memadai. Rata-rata volume perahu jenis ini adalah antara 7 dan 15 kojang (1 kojang = 32 pikul = 2 m³ atau 2 tons). Perahu pelari pinisi merupakan versi yang lebih kecil dari jenis padewakang dengan rata-rata volume 4 – 5 kojang. Perahu pinisi sesungguhnya merupakan pengaruh dari bentuk sekunar (schooner) yang merupakan model kapal Eropa pada abad – abad lampau dengan volume antara 3 – 5 kojang. Sementara sope atau pakur adalah perahu kecil atau untuk mencari ikan. Lihat L Van vuuren *De prauwarrt van Celebes*, *Koloniale Studien* (1) 1916 – 1917),

tangga, pisau, korek api, dan sebagainya. Sebagian dari mereka juga ada yang berlayar ke Penang.⁶⁰

Selama dua minggu pertama bulan Desember, mereka mulai berlayar pulang secara langsung dengan memanfaatkan muson barat ke Majene. Di pelabuhan ini mereka sudah ditunggu orang-orang yang menginginkan untuk mendapatkan barang-barang bani dari Singapura. Namun demikian para pedagang ini hanya menjual sekitar seperempat saja dari barang yang mereka bawa. Uang hasil penjualan digunakan untuk membeli barang-barang kerajinan Mandar yang biasanya dibuat oleh kaum wanita Mandar seperti sarung yang digemari oleh masyarakat di Nusantara bagian timur. Setelah istirahat selama beberapa minggu dengan keluarga mereka, dalam bulan Januari mereka mulai melakukan pelayaran lagi ke arah timur untuk menjual dagangan mereka. Dari Majene mereka berlayar ke Parepare, Kepulauan Spermonde (khususnya Salerno, Barang Lampo, dan Kodingareng), Bonthain dan Balangnipa. Mulai dari Balangnipa, trayek terbagi menjadi dua yaitu ke Amboina dan ke Ternate. Pada trayek pertama, mereka berlayar langsung ke Amboina, tetapi pada perjalanan pulang mereka singgah di Oliase, Banda, Gisser dan kemudian ke Makassar. Pada trayek yang ke dua, mereka berlayar ke Kendari, Salabangka, Bungku, Mari, Kepulauan Banggai, Sula, Bacan, Jailolo, Tidore, dan Ternate. Dengan menggunakan rute yang sama mereka berlayar kembali ke Mandar. Perjalanan dagang ke Amboina menghabiskan waktu sekitar enam bulan sedangkan pada rute Ternate menghabiskan waktu tujuh bulan. Jika mereka mulai berlayar pada **bulan** Januari, maka mereka akan datang kembali ke Majene bulan Juli atau Agustus. Setelah beristirahat selama beberapa bulan mereka berlayar kembali ke Singapura pada bulan Oktober.⁶¹

Rute lain yang dilayari oleh pelaut Mandar adalah ke Kalimantan, Jawa, dan Sumatra, khususnya Padang. Pada puncak muson timur (sekitar Juli) sebagian dari mereka meninggalkan Majene menuju ke Masalimo dan kemudian ke Pulau Laut. Dari sini mereka menuju ke Kepulauan Masalembo. Dari daerah ini mereka bisa mencapai Bawean dalam 24 jam untuk melanjutkan perjalanan ke Karimim Jawa dan selanjutnya

⁶⁰ Turpiji, Boegineesche, 118.

⁶¹ Turpijn, Boegineesche, 118

ke Semarang. Dari Semarang mereka melanjutkan perjalanan ke Batavia via Pekalongan, legal, Cirebon dan Krawang. Perjalanan dari Semarang ke Krawang memakan waktu sekitar 48 jam. Setelah memakan waktu sekitar setengah hari mereka bisa berlabuh di Batavia.

Di Batavia, mereka membongkar semua kargo yang sudah diatur oleh perusahaan dagang di kota ini. Perusahaan dagang ini juga bertanggung jawab atas pengiriman sebagian barang tersebut ke Padang dengan menggunakan kapal KPM. Beberapa km prahu ditugaskan untuk mengawal barang-barang tersebut ke Padang. Hanya sekitar empat kru prahu yang tinggal di prahu mereka di Batavia. Di Padang mereka harus menjual komoditi mereka. Di kota ini mereka tinggal di Kampung Bugis atau Kampung Batipoe. Komoditas dagang yang dijual di Padang terutama terdiri dari berbagai jenis pakaian yang diimpor dari Singapura dan sarong Mandar yang terkenal sebagai 'sarong Bugis Mandar atau kain Bugis'.⁶² Dari hasil transaksi ini mereka dapat memperoleh laba sekitar 50%.⁶³ Ketika barang dagangan sudah terjual semuanya, mereka kembali ke Batavia dengan naik kapal KPM kecuali mereka yang kawin dengan wanita di Padang. Sementara itu kru prahu yang bertugas di Batavia berbelanja berbagai barang yang akan dijual di Majene seperti benang, kapas, dan sebagainya. Pada awal musim barat (Desember) mereka berlayar kembali ke Majene.⁶⁴

Pantai Mandar bukan merupakan satu-satunya pangkalan prahu layar tradisional Sulawesi Selatan. Dalam hal ini Bira (terletak di ujung selatan Sulawesi - Selatan) juga merupakan pusat armada prahu Makassar. Dalam pelayaran mereka selama delapan atau sembilan bulan pada setiap tahunnya, mereka berlayar ke timur hingga mencapai pantai barat laut Papua Barat dan berlayar ke arah barat hingga mencapai Batavia. Namun demikian sebelum depresi ekonomi tahun 1930-an mereka juga berlayar ke Singapore. Adalah menarik bahwa total jarak tempuh pelayaran mereka pada setiap kali pelayaran bisa mencapai tujuh ribu mile. Dalam tahun 1935 Collins mencatat perjalanan sebuah prahu layar Bin sebagai berikut:

⁶² Turpijn, Boegineesche, 118

⁶³ Misalnya harga sebuah sarong bugis Mandar di Majene adalah f15 / kodi dan menjadi f20 – f25, sedangkan harga sarong biasa yang diimpor dari Singapura, Batavia atau Makassar adalah f6 / kodi dan menjadi f15 di Padang, Lihat Turpijn, Boegineesche, 118.

13 April, mereka berlayar dari Bira menuju ke timur dengan memanfaatkan angin barat. 16 April, mereka sampai di pulau-pulau dekat Fak Fak. Selama pergantian muson, km prahu menebang pohon *tinggi* dan mengambil kulitnya untuk dimuat ke dalam prahu. 29 Mei, mereka mulai berlayar ke timur (pada awal muson timur) menuju ke Burn untuk mengambil air tawar dan kayu api (*firewood*). 18 Juni, mereka mencapai Tana Beru untuk berlindung dari keganasan puncak muson timur. 27 Juni, mereka berlayar kembali untuk menuju Jawa. 9 Juli, tiba di Gresik (Jawa Timur). Mereka membongkar dan menjual kulit kayu. 17 Juli, mereka berlayar dengan prahu kosong (*hullast*) menuju ke Sumbawa. 29 Juli, tiba di Alas (Sumbawa) untuk memuat beras. 13 Agustus August, mereka menuju Bawean. 20 Agustus, tiba di Bawean untuk membongkar beras dan kembali ke Alas. 11 September, dengan singgah dulu di Madura untuk mengambil air tawar mereka tiba di Alas untuk memuat beras yang akan dibawa ke Jawa. 29 September, berangkat menuju Jawa. 5 Oktober, tiba di Surabaya, membongkar beras dan kemudian memuat barang campuran (*general cargoes*). 15 Oktober, berlayar menuju Batavia. 25 Oktober, tiba di Batavia, membongkar kargo dan kemudian kembali lagi ke Sumbawa dalam keadaan *ballast*. 20 November, tiba di Alas, Sumbawa. Mereka memuat beras untuk dijual ke Bira. Mereka dapat berlabuh di Bira pada tanggal 26 November 1935.

Sementara itu selama muson timur, prahu layar yang berpangkalan di Makassar melakukan pelayaran ke Banjarmasin, Gresik, Surabaya, Semarang, Batavia, Belitung dan Pontianak untuk memperdagangkan berbagai jenis hasil pertanian. Selama muson barat mereka kembali lagi ke Makassar dengan singgah di Belitung, Batavia dan pelabuhan-pelabuhan di pantai utara Jawa Sumbawa, Flores Barat, dan Sumba. Mereka memperdagangkan produk hutan dan laut. Ketika prahu mencapai Sumbawa, mereka memuat beras untuk dijual di Sumba dan Flores Barat. Mereka membeli produk laut di sini seperti trepang dan mutiara untuk dijual di Makassar. Perlu juga di informasikan di sini bahwa pelabuhan-pelabuhan yang terletak di bagian barat Sumbawa juga dikunjungi setiap tahun oleh prahu-ptahu dari Bawean, Madura, Balangnipa, Bone dan Selayar

⁶⁴ Van Vuuren, De Prauwvaart, 114.

dengan membawa beras untuk Flores, Sumba dan Ende. Selama musim panen, prahu-prahu ini memuat beras di Sumbawa (di pelabuhan Taliwang, Sapakeh, Labuan) untuk dikirim ke Lombok, Sumenep (Madura) dan Bawean, sedangkan kacang, kerbau, dan produk hutan dibawa ke Buleleng (Bali), Ampenen, dan Surabaya. Bima dan Labuan juga secara teratur dikunjungi oleh prahu dari Banyuwangi dan Surabaya untuk membeli kuda. Namun demikian pengangkutan kuda menurun ketika KPM masuk dalam arena kompetisi.⁶⁵

Selama periode akhir kolonial Belanda, Sulawesi Selatan (khususnya Majene, Bira dan Makassar) bukanlah merupakan satu-satunya pangkalan prahu pribumi. Surabaya juga merupakan pangkalan besar di Jawa, Namun demikian sangat menarik bahwa di pelabuhan Surabaya ini orang-orang Sulawesi Selatan menipakan kelompok yang paling dominan dalam dunia pelayaran prahu di pelabuhan ini. Barangkali ini merupakan bagian dari diaspora dagang masyarakat Sulawesi Selatan yang menggunakan Surabaya sebagai pangkalannya. Di samping sebagai pelabuhan tujuan prahu pribumi, pelabuhan Surabaya juga menjadi pangkalan prahu terbesar di Hindia Belanda. Diorganisir dalam Ropclien (Roekocn Pelayaran Indonesia)⁶⁶, prahu pribumi yang dimiliki oleh orang Bugis, Makassar, Mandar, Madura dan Jawa menggunakan Surabaya sebagai pangkalan dengan melayani rute-rute sebagai berikut:

1. Dari Surabaya ke Cirebon, Semarang dan Batavia dengan membawa kacang, minyak kelapa, *minyak nyamplung*, dan *minyak jarak*. Dalam pelayaran pulang mereka membawa beras dan jagung dari Cirebon, Tegal dan Semarang untuk dijual di Surabaya.

⁶⁵ Lihat ANRI: *Archh'vttm van !"incwciel* Inv. no. 658, 'Missive van de Governor van Celebes & Onderhoorigheden aan de Directeur van Financien, 8 Juni 1900

⁶⁶ Roepclien merupakan organisasi para km perahu layar tradisional yang didirikan di Surabaya pada tanggal 1 November 1935. Ketua organisasi ni adalah Nadjamoedin Daeng Malewa dari Makassar. Anggota organisasi ni terdiri dari para kru prahu pribumi dari orang Makassar, Bugis, Mandar, Madura, Jawa, dan sebagainya yang menggunakan Surabaya sebagai basisnya. Pusat organisasi ada di Surabaya sedangkan cabangnya didirikan di Makassar, Banjarmasin, Palembang, Batavia, Semarang dan Cirebon. Libat Nadjamoedin Daeng Malewa, *De Indonesischeprauwvaart* (Surabaya: 1937), 18, 45.

2. Dari Surabaya ke pelabuhan-pelabuhan di Kalimantan, yaitu Banjarmasin, Kotabaru, Pegatan, Balikpapan, Samarinda dan kemudian Pontianak. Mereka membawa banyak barang-barang impor dari Surabaya. Mereka juga membawa beras, gula, botol kosong, dan sebagainya. Dalam pelayaran pulang mereka membawa kayu, kopra, dan berbagai jenis produk hutan.
3. Dari Surabaya ke Makassar, mereka membawa beras, kopi robusta, gula, minyak tanah, dan sebagainya. Dari Makassar mereka membawa kemiri, kacang, jagung, kopra, dan berbagai jenis hasil hutan.
4. Dari Surabaya ke Nusa Tenggara mereka membawa berbagai jenis barang impor. Dalam perjalanan pulang mereka membawa kopra dan asam Jawa. Dari Surabaya ke Palembang dan Jambi, mereka membawa batu apung (*leksteeneri*), Asam Jawa, dan gula. Mereka juga mengangkut pasir dan batu kerikil dari Bangka ke Palembang. Dalam pelayaran pulang mereka singgah di Batavia, Cirebon, legal, and Semarang.⁶⁷

Dalam hubungan ini rute Surabaya - Makassar dan Surabaya - Banjarmasin merupakan rute yang paling sibuk bagi pelayaran prahu Roepelin. Komoditi beras, produk pertanian dan hutan menjadi semacam '*integrative commodities*' dari pelayaran antar pulau yang dilakukan oleh prahu pribumi. Dengan demikian diaspora perdagangan yang dilakukan oleh masyarakat Sulawesi Selatan memberikan fondasi tertentu dalam proses integrasi ekonomi Indonesia di masa selanjutnya.

Bab IV

PANCANA PUSAT PELAYARAN ORANG BUGIS MELAYU

Berawal dari semaraknya perniagaan sejak periode niaga (1450-1680) melahirkan jaringan perdagangan dan pelabuhan dagang yang tersebar di berbagai tempat di seantero Asia Tenggara. Berdirilah pelabuhan-pelabuhan dagang yang utama seperti Malaka, Champa, Banten, Aceh, Johor, Patani, Ayuthaya, Brunei, Jakarta,

Demak, Makassar, hingga Ternate. Namun sesungguhnya masih begitu banyak bandar niaga yang lain yang belum terungkap dan tidak kurang pentingnya karena berhubungan langsung dengan wilayah pedalaman dan jalur pelayaran. Salah satunya adalah bandar niaga Pancana, yang muncul seiring dengan semakin meningkatnya mobilitas orang Bugis dalam sektor pelayaran maupun perdagangan.

Pada perkembangan lebih lanjut hingga periode kolonial, Pancana semakin penting karena tidak saja sebagai bandar niaga tapi menjadi ibukota kerajaan Tanete yang tentunya selain pusat kegiatan ekonomi juga pusat dinamika politik lokal. Kehadiran bandar niaga ini pun menjadi “jembatan” atas hubungan dengan “dunia luar”, termasuk dalam hal ini dengan dunia Melayu. Pengaruh Melayu berlangsung dari Makassar hingga di tanah Pancana. Pada pihak lain terlihat bagaimana orang Bugis menyebar di berbagai tempat di semenanjung Malaya dengan berbagai peran, dari pedagang hingga menjadi elit-elit politik.

Di tengah perkembangannya sebagai bandar niaga dengan melihat potensi barang dagangan, akan diuraikan aktivitas administrasi pemerintahan yang bersentuhan dengan sumber pendapatan penguasa setempat yakni sistem perpajakan. Penjelasan lain dalam bab ini adalah hukum pelayaran dan perdagangan Amanna Gappa yang sesungguhnya lahir dalam menyikapi semaraknya pelayaran dan perdagangan yang dilakoni orang Bugis Makassar. Termasuk didalamnya sarana transportasi, pemilik kapal, perusahaan dagang yang merupakan infrastruktur bandar niaga yang menentukan.

4.1 Kehadiran orang Melayu di Pancana

Hampir di semua tempat atau bekas kota perniagaan akan ditemukan pemukiman atau perkampungan Melayu. Kenyataan ini paling tidak mengindikasikan orang-orang Melayu telah menjadi bagian dari proses perkembangan kota dan tentu saja terlibat dalam aktivitas perdagangan dan pelayaran di berbagai wilayah Nusantara, termasuk di wilayah Sulawesi Selatan. Pentingnya komunitas ini, di beberapa tempat pada masa

⁶⁷ Lihat Malewa, *De Indonesische prauwvaart*, 19-20

pemerintah kolonial diangkat pejabat khusus yang dikenal dengan ‘kapten Melayu’ yang berfungsi mengatur pemukimannya dan kepentingan warganya.⁶⁸

Penyebaran orang Melayu hingga ke Pancana dalam hal ini tidak terpisahkan dalam kesatuan pengaruh kekuasaan di wilayah Bugis Makassar, khususnya di Makassar (kerajaan Gowa). Dari pusat-pusat kekuasaan inilah hubungan dan pengaruh berbagai peradaban dijalin dengan daerah lainnya. Sejak awal keterlibatan orang-orang Melayu tidak hanya dalam perdagangan dan penyebaran agama, tetapi juga dalam kegiatan sosial budaya dan bahkan dalam birokrasi. Karena besarnya peranan orang-orang Melayu di kerajaan Gowa misalnya, menyebabkan Raja Gowa ke XII, Mangarai Daeng Pamatte Karaeng Tunijallo membangun sebuah Mesjid di Kampung Mangallekana untuk kepentingan orang-orang Melayu agar mereka betah tinggal di Makassar, sekalipun ia sendiri belum beragama Islam. Dalam struktur kekuasaan Kerajaan Gowa (Makassar) banyak orang-orang Melayu memegang peranan penting di Istana Kerajaan Gowa. Hal itu dapat kita lihat dalam pernyataan sebagai berikut:

‘Kamilah orang-orang Melayu yang mengajar anak negeri duduk berhadapan-hadapan dalam pertemuan adat, mengajar menggunakan keris panjang yang disebut tatarapang, tata cara berpakaian dan berbagai hiasan untuk para anak bangsawan’⁶⁹

Di zaman Raja Gowa ke X (1546-1565) seorang keturunan Melayu berdarah campuran Bajo yang amat terkemuka bernama I Mangambari Kare Mangaweang, yang juga dikenal dengan nama I Daeng Ri Mangallekana diangkat sebagai sahbandar Kerajaan Gowa ke II, sejak saat itu secara turun temurun jabatan Sahbandar berturut-turut dipegang oleh orang Melayu sampai dengan Sahbandar Ince Husein, Sahbandar terakhir th 1669 ketika kerajaan Gowa mengalami kekalahan perang melawan VOC.

⁶⁸ Di Makassar Kapten Melayu banyak terlibat dalam urusan perdagangan, seperti hak atas pengambilan *agar-agar* di Sabutung dan pulau-pulau lainnya.

⁶⁹ Moh. Hisyam (peny.), *Makassar Sebagai Kota Maritim*, Jakarta: Depdiknas, 2000. hlm.15.

Jabatan penting lainnya ialah juru tulis istana dijabat pula oleh orang-orang Melayu Incik Amin, juru tulis istana di zaman Sultan Hasanuddin Raja Gowa ke XVI (1653-1669) adalah juru tulis istana yang terakhir dan amat terkenal di zaman kebesaran Kerajaan Gowa. Sebuah karya tulisnya yang amat indah berjudul : Shair perang Makassar” mengisahkan saat-saat terakhir kerajaan Gowa tahun 1669.

Salah satu sumbangan utama orang-orang Melayu di Indonesia Timur, khususnya di Sulawesi ialah upayanya dalam menyebarkan Agama Islam dan penyebaran Kebudayaan Melayu di Sulawesi. Pada tahun 1632 rombongan migran Melayu dari Patani tiba di Makassar. Rombongan besar ini dipimpin oleh seorang bangsawan Melayu dari Patani bernama Datuk Maharajalela.⁷⁰ Turut serta dengannya kemanakannya suami istri yang bergelar Datuk Paduka Raja bersama istrinya yang bergelar Putri Senapati, Raja Gowa memberinya tempat di sebelah selatan Somba Opu, Ibu Kota Kerajaan Gowa, karena disana telah berdiri Perkampungan Melayu asal Patani. Sejak saat itu Salajo diganti menjadi kampung Patani, hingga sekarang.

Pada generasi ke II masyarakat Melayu di Salanjo lahir dari perkawinan antara orang-orang Melayu Minangkabau. Ikatan ini ditandai dengan perkawinan Tuan Aminah, Putri Datuk Leang Abdul Kadir dengan Tuan Rajja Putra Datuk Makotta, Generasi ke III masyarakat Melayu Salajo ditandai dengan penggunaan Titulatur” Incek” Ali, “Incek”Talli”,Incek” Hasan dan sebagainya, dan sejak saat itulah Titulatur “Incek” digunakan oleh orang-orang keturunan Melayu terpandang. Generasi ke IV terjadi perkawinan campuran antara Dara Incek keturunan Melayu di Salajo dengan orang Bajo (“Turijene”bhs Makassar) yang ditandai dengan perkawinan “Incek” Tija, Putri”Incek”Ali, cucu tuan Rajja/Tuan Aminah dengan seorang tokoh masyarakat Bajo di Sanrobone yang dikenal dengan nama “ Lolo Bajo”. Perkawinan melahirkan generasi ke V masyarakat Melayu campuran Bajo di Salajo dan Sanrobone. Generasi yang lahir dari campuran darah Melayu-Bajo

⁷⁰ Untuk Keterangan lebih lanjut lihat Sejarah Keturunan Indonesia Melayu (K.K.I.K.M). Makassar, tanpa tahun. Bandingkan dengan Abdurrasak Dg Patunru “Sejarah Gowa” 1976. hlm.19-20

dikenal dengan penggunaan Titulatur “Kare” di depan nama diri seperti: Kare Bali”, “KareTongngi”, “Kare Ponto”, Kare Muntu” dst dan sejak saat itu “ Titulatur Kare” dikenal dalam sistem kemasyarakatan Makassar”⁷¹

Barulah kemudian pada generasi selanjutnya ketika terjadi perkawinan campuran antara para keturunan “Kare” dengan para bangsawan lokal Bugis melahirkan generasi baru Bugis Makassar keturunan Melayu atau generasi baru Melayu keturunan Bugis Nusantara bagian Timur yang dikenal sebagai golongan “Tumadeceng” (Bugis) “tomabaji” (Makassar) dengan menggunakan nama Pa’daengan, seperti I Minallang Daeng Kenna, I Nali daeng Tonji, I Yoho Daeng Siang.⁷²

Di Pancana sendiri yang pertumbuhannya sebagai kota, ibu negeri kerajaan Tanete, dimungkinkan oleh perkembangan dan pertumbuhan kerajaan itu sendiri, secara keseluruhan dengan segala macam kebutuhannya dengan dorongan-dorongannya, baik dalam lapangan politik, maupun dalam lapangan ekonomi, sosial dan kultural. Termasuk dalam hal ini hubungannya yang unik dengan Makassar dan juga Melayu.

Perkembangan Makassar sebagai kota, bandar niaga dan pangkalan pertahanan kerajaan Makassar, sesungguhnya dalam pertengahan abad ke XVI itu didukung tumbuh pesatnya kerajaan Tanete sebagai kerajaan yang menghimpun dan melindungi negeri-negeri orang Bugis di sepanjang pesisir selatan pulau Sulawesi. Pertumbuhan itu didorong pula oleh adanya ancaman-ancaman dari arah daratan Sulawesi Selatan dengan berkembangnya kerajaan-kerajaan bugis di pedalaman, seperti Soppeng, Wajo dan Bone yang mulai pula menanam pengaruhnya di negeri-negeri daratan dan pantai/pesisir sebelah utara dan sepanjang teluk Bone. Persaingan-persaingan untuk memperebutkan pengaruh antara kerajaan-kerajaan Bugis dan Makassar itulah yang menyebabkan makin ditingkatkannya usaha oleh tiap-tiap kerajaan untuk mengadakan tempat-tempat konsolidasi kekuatan dengan membangun benteng-benteng pertahanan dan sebagai

⁷¹ A. Rasyid Asba, *Bugis Melayu dan Melayu Bugis: Benang Merah Sejarah yang Putus*, Makassar: Makalah pada seminar bersama Universitas Hasanuddin dan Universiti Kebangsaan Malaysia, 22-23 November 2006.

pangkalan-pangkalan basis untuk serangan-serangan guna memperluas daerah pengaruh kerajaan mereka. Persaingan-persaingan yang dapat menghambat pertumbuhan kerajaan-kerajaan itu dari luar sampai saat sebelum jatuhnya Tanete ke tangan Gowa, dapat dikatakan tidak ada.⁷³

Karena itu tantangan-tantangan yang makin lama makin terasa maka pedagang Makassar pun makin memperkokoh diri dalam pertahanannya, berusaha memperkokoh konsolidasinya ke dalam dengan menaklukkan kerajaan-kerajaan Bugis. Akan tetapi sebelum segala sesuatu dapat dibereskan, maka Belanda pun datang dengan armadanya melakukan serangan dengan dibantu oleh kekuatan-kekuatan yang belum terkonsolidasi sepenuhnya, karena masih berkecamuknya permusuhan antara kerajaan Gowa dengan kerajaan Bone. Dari situasi inilah Pancana sebagai salah satu bandar niaga muncul memegang peranan penting baik secara politis maupun ekonomi.

Kehadiran orang Melayu sendiri secara langsung telah terjadi sejak bandar Pancana telah berdiri sejak abad ke 16. Pada waktu itu datang orang-orang Melayu di Sungai Pancana yang dijemput oleh raja Tanete. Itulah sebabnya dalam silsilah raja melayu menyebutnya Pancana sebagai puata genealogis orang-orang Bugis Melayu yang ditandai dengan perkawinan antara Sitti Johar Manikam dengan Raja Mario. Dengan gambaran cerita tersebut menunjukkan bahwa hubungan genealogis antara Melayu dan Bugis sangat dekat. Sebagai Ibu kota kerajaan, Pancana dipakai baik Ibu kota Kerajaan Tanete maupun sebagai pelabuhan. Negeri-negeri orang Tanete ini meliputi: Pattappa, Gattareng, Lompo Tengnga, Lompo Rilau, Pancana, Lalolang, Cinrapole, Cinekko, Ammessangeng, Butung, Kaworo, Pao-Pao Lipukasi, dan Pute Anging.⁷⁴

4.2 Kondisi Perdagangan dan Sistem Perpajakan

⁷² *Ibid.*

⁷³ “*The Rise of Makassar*” Review of Indonesian and Malaysian Affairs (RIMA) vol.XVII, 1983.

⁷⁴ Hasan Walinono, *Kerajaan Tanete*, Makassar: Disertasi, 1979.

Lahirnya suatu tempat sebagai bandar niaga sangat dipengaruhi oleh posisinya yang strategis sebagai jalur perdagangan. Hal itu pula yang melekat pada Pancana, ia diapit oleh dua buah sungai (Lipukasi dan Pancana di sebelah selatan dan utara: disebelah timur oleh lembah pegunungan Soppeng dan Bone yang sangat luas dan subur dan disebelah barat oleh lautan dengan banyak pulau-pulau kecil tersebar pulau-pulau yang menghadang di depan Selat Makassar.

Namun yang terpenting adalah letak Pancana sebagai simpul yang menghubungkan daerah pedalaman dengan hamparan laut lepas jalur perdagangan berada. Orang-orang dari negeri-negeri pedalaman yang menjadi latar belakang kehidupan kota, mempunyai kepentingan bilamana hendak berhubungan dengan dunia luar yang menjadikan Pancana sebagai pangkalan niaga. Mereka yang berlayar dari bagian barat Nusantara dari Malaka, Sumatera dan dari Jawa untuk mencapai pulau rempah-rempah dibagian timur Nusantara, selain bertemu dengan pangkalan atau bandar niaga Makassar juga dapat singgah di bandar Pancana.

Di kerajaan Tenete dan sekitarnya merupakan sumber berbagai bahan perdagangan diperoleh, khususnya hasil bumi, peternakan, pertanian dan lainnya. Jika merujuk pada gambaran Bakkers mengenai industri, kelihatannya sektor ini masih kurang berarti. Namun orang bisa menemukan beberapa tukang emas dan perak di antara penduduk, pandai besi dan tukang kayu; pembuatan kapal terbatas pada pembuatan perahu sungai sederhana (*lepa-lepa* dan sampan). Industri tenun dikelola sebagai cabang kerajinan oleh wanita. Ekspor sarung sudah berlangsung, begitu juga anyam-anyaman bambu, rotan dan daun lontar; termasuk anyaman tikar dan keranjang yang banyak ditekuni. Di pegunungan penduduk menemukan mata pencaharian yang baik dalam mengolah gula aren.

Barang dagangan dari sektor hasil bumi adalah kelapa. Meski angka produksi tidak bisa disebutkan, sebagai perbandingan pada tahun 1910 seorang Eropa menguasai sebidang tanah seluas 28 bahu di Cinako sebagai konsesi pertanian. Pemegang konsesi membatasi diri pada tanaman kelapa dan memiliki tanaman sebanyak 5 ribu pohon.

Beberapa orang Arab memiliki kebun kelapa dan sawah kecil yang seluruhnya ditanami dengan cara tradisional.

Di pegunungan Tanete menghasilkan kayu jati; pengangkutannya ke pantai menimbulkan kesulitan besar, terutama penyeretan kayu dari lereng gunung dan celah pegunungan yang hampir tidak bisa dimasuki sampai sungai-sungai besar. Jenis-jenis kayu yang berharga adalah Ipi, biti, cenrana, laoting dan aju amara, suatu jenis kayu cendana putih. Ekspor kayu tidak banyak terjadi, begitu juga produk hutan di mana hanya pengumpulan rotan (*raokang*) dan kemiri yang tumbuh lias (*palang*) yang penting. Sejak 1 Januari 1913 suatu pajak atas ekspor produk hutan diterapkan sesuai dengan aturan yang ditetapkan oleh kepala pemerintah wilayah.

Mengenai peternakan masih sedikit yang dilakukan (456); Menurut laporan global kira-kira 2600 kerbau dan 300 ekor kuda dimuat. Perburuan dan khususnya rusa hanya ditekuni sebagai hiburan. Perikanan lebih penting dan terutama perikanan laut, juga yang dilakukan dengan kolam air laut dan rawa air tawar di pantai (sebagian besar kolam pusaka milik keluarga raja). Ekspor ikan laut kering (hampir seluruhnya di pedalaman Sopeng dan Lamuru) sangat penting; ekspor ke Makasar juga disertai tripang dan kerang.

Perdagangan terdiri atas ekspor beras, padi, gula merah, kopra, ikan asin, kemiri, tembakau dan kulit kerbau; selanjutnya perdagangan pasar. Yang diimpor adalah garam, kain, tenun, manufaktur dan barang-barang rumahtangga, kebanyakan melalui laut. Impor garam dilakukan seperti barang rumahtangga lainnya. Komoditi ini diangkut dari Makasar atau langsung (garam) dari Tello, Jeneponto atau Takalar. Komoditi lain seperti beras, sirih, tembakau dan terutama gula merah kebanyakan muncul melalui *pateke* (kuda angkut) atau kuli dari Lamuru (Bone) dan Sopeng. Produk ini dijual di pasar-pasar dan kemudian ditambah dengan andil Tanete sendiri, dibawa dengan kuda muatan ke pasar di Pangkajene, Segeri, Sumpang BingagaE (Baru) dan Takalasi (Sopeng ri aja) dan juga ke Pare Pare. Tanete sendiri hanya menyetorkan sejumlah besar beras dan

tembakau; kualitas produk ini lebih baik daripada Sopeng, tetapi tidak sebaik tembakau Bone yang terkenal (ulawang).

Komoditi seperti sirih berasal dari Mario, Lamuru dan Soppeng untuk diangkut ke Barru dan Tanette. Gula merah merupakan produk Tanette dan komoditi lainnya diangkut dari Makasar dan pulau-pulau sekitarnya tetapi hanya pada hari pasaran di Bungi (Tanette) dan Sumpang Minanga (Barru). Komoditi dagang lainnya seperti kain, katun dan barang-barang rumahtangga, diangkut lewat darat dari Makasar oleh para pedagang Bugis (*pabalu*) dan dijual di berbagai pasar. Dari waktu ke waktu juga padi, beras dan jagung yang diekspor adalah produk pertanian dan perkebunan baik di Tanette maupun di Barru.⁷⁵

Menurut informasi yang dikumpulkan dari pihak pemerintah tentang ekspor, tetapi yang angka-angkanya tidak bisa dipercaya karena tidak ada tenaga reserse bagi pengawasan atas ekspor dan impor di Onderafdeeling Barru. Ekspor selama tahun 1909, 1910 dan 1911 berjumlah f 230.000, f 203.000 dan f 160.000 di mana kira-kira 1/3 bagi Tanete ⁷⁶(457). Tentang ekspor tidak ada angka-angka yang bisa dilaporkan. Bagi manufaktur, barang rumahtangga dan garam bagi kira-kira f 20 ribu per tahun diimpor. Padi dan beras diekspor ke Makasar tetapi juga ke Spermundes dan ke Mandar serta Mamuju. Sirih, tembakau, gula dan beberapa kopra kebanyakan dibawa ke pasar di sepanjang pantai menuju utara dan selatan. Kopra sebagian besar langsung diangkut ke Makasar dari Lipukasi. Katun, barang rumahtangga dan manufaktur juga sebagian besar diangkut dengan perahu Mandar yang menyinggahi berbagai kota pantai. Perdagangan Eropa dan Timur Asing terlalu kecil maknanya untuk disebutkan secara terpisah; perkebunan kecil Cinako dan beberapa orang Arab menghasilkan sejumlah kecil kopra ke pasaran di Makasar.⁷⁷

Sejalan dengan aktivitas pemerintahan dan perdagangan, maka sistem perpajakan telah diterapkan pula dengan berbagai sumber pungutan. Struktur pemerintahan Tanete yang diperintah oleh ratu dan dibantu dua *pabicara* dan beberapa orang pimpinan, anggota *hadat*,

⁷⁵ J.A. Bakkers, *Tanette en Barroe (Celebes)*, Tijdschrift voor Nederlandsch Indie, 1848, Jilid I.

⁷⁶ D.A.F. Brautigam, *TANETTE*, TBG, Tahun 1914, Jilid LVI.

⁷⁷ TBG, Tahun 1914, Jilid LVI.

yang terdiri atas para *aru*, *galla*, *macoa* dan *puanlolo* terlibat dalam hal ini dan menjadi sumber penghasilannya.

Penghasilan tetap ratu Tanette dan juga oleh adat dan para bangsawan tidak diterima. Namun penghasilannya terdiri dari berbagai sumber seperti berikut ini:

- a. dari sawah pusaka
- b. dari cukai pasar
- c. dari *susung pateke* (cukai angkut)
- d. dari penjualan candu
- e. dari berbagai perjudian dan adu ayam
- f. dari penyelesaian urusan kecil dan perkara perdata
- g. dari perkawinan
- h. dari *susung binanga*
- i. dari penjatuhan denda bagi tindak kejahatan atau pelanggaran kecil atas peraturan daerah

Berbagai pendapatan di atas, digambarkan berikut ini. Dari tanah pusaka, sebagai perbandingan, ratu dan wali ratu Barru setiap tahun menerima dari tanah pusaka menurut pengakuan mereka masing-masing 12 ribu ikat padi (menurut laporan Daeng Manambung, orang kepercayaan ratu Barru). Sedangkan di Tanete menurut wali ratu, menerima rata-rata 12 kati dan bernilai f 20 per seratus ikatan, sehingga jumlah seluruhnya f 2400.⁷⁸

Hasil-hasil pajak pasar (259) sulit diterka, karena sebagian kecil saja berupa uang – seperti padi dan gula merah 24 *duit* masing-masing senilai f 2, sirih yang diangkut dengan perahu membayar 10 *duit* untuk 100 ikat dan 50 *duit* dari kuda beban atau kuda pikul yang dimuati dengan buah itu – dan untuk yang lain dibayar dalam bentuk hasil bumi yang berlangsung dengan cara berikut ini. Seseorang yang membawa sebuah keranjang di pasar yang disebut *pasusung pasara* dan menerima dari setiap komoditi yang dibeli di sana dan tidak disebutkan, jumlah pajaknya akan tergantung pada kebijakan pemberinya. Tetapi *pasusung sara* harus memperhatikan agar para pemilik komoditi menerima banyak

⁷⁸ Harta pusaka milik Datu terdiri atas hasil sawah tahunan f 10.000; hasil kelapa tahunan f 5.000; hasil 40 kolam ikan dekat pantai sebesar f 4000 setiap tahun (menurut laporan penguasa swatantra).

keuntungan yang bisa mereka gunakan untuk memenuhi kebutuhan rumahtangganya selama beberapa hari ketika pasar tidak diadakan. Pungutan sehari-hari bukan hanya terjadi di Baru dan Tanette melainkan di semua wilayah raja-raja lain di Sulawesi Selatan dengan cara yang sama.

Candu di Barru dan Tanette dijual demi keuntungan bagi ratu, tetapi di Lalolang dan Lipukasi menjadi hak para bangsawan. Di Tanette ratu wali memiliki hak yang diserahkan kepada saudaranya, Lamakka Arung Ujung. Harga yang ditawarkan bagi candu olahan di Barru dan Tanette kepada rakyat berkisar dari 70 sampai 80 *duit* untuk candu seberat sekeping *duit*. Diduga bahwa di Tanette sebanyak 12 dan di Barru sebanyak 15 bolla candu setiap tahun dihabiskan. (260).

Pajak berbagai jenis perjudian adalah: judi meja (dengan dadu batu) sekeping *duit* 15 real, judi *tongko* sekeping *duit* 10 real, dan adu ayam 40 *duit* masing f 2 keuntungannya. Adu ayam jarang di Tanette dan tidak pernah diadakan kecuali dalam acara pesta besar. Rata-rata perjudian di atas di Tanette adalah f 120 sebulan. Dari pajak ini 1/3 akan disetorkan kepada orang yang ditugasi untuk memungutnya dan 2/3 demi keuntungan ratu. Bagi penyelesaian urusan kecil atau perdata, 12 ½% akan dibayarkan. Tetapi baik di Barru maupun di Tanette, dua jenis gaji dijumpai di mana yang satu disebut *cuke* dan yang lain disebut *popocola* atau *popasabi*. Yang pertama dibayar oleh penggugat, tanpa peduli apakah dia menang atau kalah; yang kedua dibayar oleh tergugat ketika dia memenangkan perkara. Mereka kemudian akan membayar f 4, f 8, f 16 sampai f 40, sesuai dengan nilai perkara hukum yang terjadi. Pendapatan demikian dibagi antara ratu dan adatnya. Pendapatan yang diterima oleh adat dari perkawinan adalah sebagai berikut. Jika mempelai pria termasuk kalangan rakyat biasa, kepala kampung akan mencegahnya; ini disebut *palawa ada* (pencegahan mempelai pria) dan karenanya itu harus dibayar ½ gulden. Jika mempelai pria adalah seorang *anakaraeng* atau *daeng*, jumlah *palawa* adalah satu atau dua real. Ini dibayarkan untuk adat tetapi juga terjadi bahwa para kepala kampung akan menanggung *palawa* ini. Jika mempelai pria termasuk *anakaraeng*, dia bersama mempelai wanita akan menghadap kepada ratu (261) dengan tujuan untuk mempersembahkan satu atau dua potong sarung. Sebaliknya ratu akan memberikan uang dua atau empat real sesuai dengan asal-usul mempelai pria. Rakyat biasa tidak perlu menghadap kepada ratu.

Yang disebut *susung binanga* adalah orang yang dibayar bagi hak untuk menyusuri sungai dan untuk menyeberangi sungai melalui perahu kecil. Pungutan pertama berjumlah f 0,30, f 0,50 sampai f 2 sesuai dengan besarnya perahu. Untuk penyeberangan bagi seorang pria yang ditugasi mengangkutnya akan dibayar dengan dua real dan bagi seorang tanpa barang muatan membayar satu *duit*. Pendapatan lain terdiri atas penjatuhan denda, yang tidak memiliki ukuran tetap tetapi besarnya tergantung pada sifat kejahatan, kebencian atau berkah, yang dibebankan pada orang yang didenda, apakah dia termasuk keluarga raja atau bukan, dan kondisi lain yang mempengaruhi keringanan atau pemberatannya.

Pendapatan dari para kepala rendahan baik di Barru maupun di Tanette sangat kecil, hanya pendapatan yang dimaksud pada f dan g di atas yang sebagian diserahkan kepada para bangsawan yang sebagian besar menjadi bagian dari adat.⁷⁹ Untuk bagian lain, mereka hidup dari apa yang diberikan kepada mereka oleh rakyat sebagai upeti, atau apa yang bisa diperas dari rakyat. Mereka selanjutnya menemukan pendapatan seperti setiap orang lain dalam bidang perdagangan dan pertanian serta tentang tingkat kemiskinannya sama dengan orang pribumi biasa.⁸⁰

Disamping berbagai pungutan seperti digambarkan di atas, berlaku pula aturan-aturan kewajiban penduduk terhadap ratu dan para bangsawan tinggi atau rendah seperti:

1. menyetorkan 10% atau pajak tanah;
2. menggarap, menanami dan memetik hasil sawah pusaka, selain membayar *papalisa* atau *kalongtedong* yang berjumlah 1/10 dari hasil panen;
3. menyetorkan material dan tenaga kerja bagi pembangunan rumah untuk ratu, adat dan para bangsawan;

⁷⁹ Sebagai perbandingan, pendapatan Datu dan dewan adatnya dalam bentuk gaji dari kas sebesar f 500; ganti rugi bagi pengambil alihan monopoli candu f 2000 (keputusan pemerintah tanggal 12 Pebruari 1907 nomor 14); hasil pemborongan judi (borongan judi kemudian dihapuskan oleh Datu) senilai f 1200; hasil pajak 1/10 panen padi menurut laporan dan buku Datu berjumlah f 9928,90 pada tahun 1910 dan f 10816,75 pada tahun 1911 atau rata-rata f 10.000 (tujuannya adalah tidak lagi memungut pajak ini setelah pengesahan pelakat pendek, karena terlalu memberatkan bagi penduduk dan di samping Sima Asaparang Atuwong tidak bisa dipertahankan); cukai pasar (pajak *susung pateka* atau muatan kuda pikul yang selain di Mare tidak lagi dipungut di perbatasan Segeri kecuali di pasar-pasar. Pajak pasar ini akhirnya dihapuskan oleh Datu, begitu juga monopoli garam) sebesar f 1500; pajak pasar atas tembakau f 500 dan monopoli garam f 100.

⁸⁰ J.A. Bakkers, *Tanete en Barroe (Celebes)*. Tijdschrift voor Nederlandsch Indie, 1848, Jilid I.

4. menyetorkan material dan tenaga kerja untuk mendirikan bangunan sementara bagi pengadaan pesta;
5. menyetorkan tenaga bagi ratu, adat dan para bangsawan dalam perjalanan kunjungan atau perjalanan lain baik melalui laut atau darat;
6. menyerahkan tenaga ketika ratu akan pergi berburu atau memancing;
7. menyerahkan tenaga jaga di rumah ratu;
8. menyiapkan kayu bakar bagi ratu atau raja;
9. menyerahkan material dan tenaga kerja untuk mendirikan dan merawat mesjid;
10. memberikan bantuan kepada *anakaraeng* dan bangsawan rendahan, dalam merancang rumah mereka dengan memberinya makan;
11. memberikan bantuan kepada ulama tinggi dalam merancang rumah dengan pemberian makan;
12. membayar pajak pasar;
13. membayar tol ketika menyeberangi sungai;⁸¹
14. menyisihkan sebagian kecil jagung mereka dan hasil kebun serta hasil buah lainnya sebagai upeti;
15. melayani raja atau ratu dan pengiringnya ketika mereka berangkat dari satu tempat ke tempat lain.

Selain berbagai sumber pendapatan melalui model perpajakan seperti di atas sesungguhnya hasilnya lebih banyak diperuntukkan untuk para penguasa lokal, tercatat juga sistem pajak yang peruntukannya menjadi pendapatan kas daerah Tanete⁸² yang terdiri atas:

- a. Hasil *sima assaparang atuwong* yang dipungut sejak 1 Januari 1908 (pendapatan sekaligus pajak usaha) rata-rata f 9350 per tahun. Pajak ini seperti yang dicatat diatas

⁸¹ Ganti rugi cukai tol (dimana 1/3 diserahkan ke kas daerah, 1/3 bagi ratu dan 1/3 bagi tiga orang anggota adat.

⁸² Tentang Kas daerah ini, menurut pembicaraan yang dilakukan bersama ratu Watan ri Olle pada tahun 1907 diputuskan sejak saat itu untuk membentuk sebuah kas daerah untuk Tanete, yang sesuai dengan usul-usul yang kini dibuat bagi kas onderafdeling yang ada bagi dua daerah swatantra lainnya di Onderafdeling Barru menjadi satu kas, yang dikelola menurut aturan-aturan yang ditetapkan dalam keputusan Gubernur Sulawesi dan Sekitarnya tanggal 7 Agustus 1909 nomor 3540/C. Penggabungan ini

setelah penghapusan pajak yang ada menurut kontrak tahun 1898 dan pungutan yang ada mengalami kenaikan dan pasti menghasilkan f 15000 (463).

- b. Andil dalam ganti rugi bagi pengambil alihan cukai tol oleh pemerintah (keputusan pemerintah tanggal 19 Juni 1906 nomor 4) berjumlah f 500.
- c. Pendapatan kecil lain (denda peradilan, andil dalam uang sewa bagi bangunan negara yang didirikan dengan bantuan kas daerah Tanete di Sumpang BinangaE sebesar f 210.

Pada tahun 1912 seluruh pendapatan ditafsirkan sebesar f 13230, tetapi termasuk jumlah f 4000 karena andil Tanete dalam biaya pengambil alihan rumah kontrolir di Sumpang BinangaE oleh pemerintah. Pengeluaran terdiri atas ganti rugi sebagian pengeluaran yang dilakukan oleh pemerintah demi kepentingan langsung daerah dan pengeluaran bagi gaji para pegawai daerah⁸³ serta andil Tanete dalam pemberian makanan kepada tawanan dan penerangan di penjara Sumpang BinangaE, pengeluaran demi kepentingan pendidikan pribumi, kesehatan rakyat, demi kepentingan proyek yang bermanfaat bagi umum. Seluruh pengeluaran pada tahun 1910 dan 1911 berjumlah f 11.290,68 dan f 12.066,10 sementara selama tahun 1912 ditafsirkan sebesar f 19.604 di mana dana f 9238 diganti oleh pemerintah bagi biaya perbaikan bangunan tambahan dari rumah kontrolir yang diambil alih dan kantor aparat pemerintah ini.⁸⁴

4.3 Orang Bugis di Semenanjung Melayu

Tidak terbantahkan, selama abad XVIII orang Bugis telah memainkan peranan yang dominan di negeri-negeri Melayu. Mereka menerapkan kontrol secara langsung atau tidak langsung di sepanjang wilayah pantai semenanjung Malaya. Pengaruh Bugis ini sesungguhnya adalah mata rantai yang panjang dan rangkaian dari sebuah hegemoni

sejak 1 Januari 1913 terlaksana menurut keputusan Gubernur Sulawesi tanggal 28 Desember 1912 nomor 7427/136.

⁸³ Sejak 1 Januari 1913 penguasa swatantra Tanete menerima gaji seperti berikut ini dari kas onderafdeling Barru: Penguasa swatantra f 4800 per tahun, Pabicara Matoa f 480 per tahun, Pabicara Malolo f 360 per tahun, Puanglolo Ujong f 360 per tahun.

⁸⁴ TBG, Tahun 1914, Jilid LVI.

penguasaan laut dan pelayaran dari pelaut-pelaut Bugis yang terus mengembara mencari sumber-sumber “kekuasaan” dan perdagangan.

Sebuah ungkapan menarik bahwa; “Orang Bugis pernah membentuk emporium kekuasaan di Asia Tenggara”. Untuk melihat hal ini, selanjutnya akan dilihat bagaimana sepak terjang orang Bugis hingga dapat menyebar di berbagai wilayah khususnya di wilayah Semenanjung Malaya.

Sumber utama dan terpenting yang bercerita tentang kehadiran orang Bugis di berbagai wilayah Melayu yakni Tuhfat Al-Nafis.⁸⁵ Tuhfat menyampaikan bahwa dinasti Bugis dipelopori oleh lima bersaudara yang terkenal yang datang mengembara dari Sulawesi ke Barat (Daeng Parani, Marewah, Macelah, Menambun dan Kemasi). Pengembaraan mereka dari Sulawesi ke barat diuraikan secara terperinci, serta sepak terjang para keturunan bangsawan Bugis tersebut yang telah berperan sebagai pendiri dinasti Bugis di Johor.⁸⁶

Orang Bugis sejak awal terkenal sebagai para pelaut yang ahli dan para pedagang yang cakap. Mereka juga memiliki seni khusus bagi bertempur dan ketika orang-orang Eropa dan lawan-lawan lokal bagi perdagangan rempah-rempah Asia Tenggara berada pada puncak kejayaannya, orang Bugis banyak diperlukan sebagai tentara sewaan untuk operasi baik di darat maupun di laut. Mereka dari orang Portugis memperoleh bentuk lapis baja tipe Eropa dan mereka menjadi kesatria yang terkenal. Dengan adanya upah yang mereka terima, mereka melayani majikannya dengan baik dan sering mereka diketahui bertempur atas nama orang Belanda untuk menghukum seorang penguasa pribumi yang bersengketa dengan mereka atau mengobarkan kebencian Belanda untuk menyerahkan rempah-rempah kepada para pedagang Portugis yang khawatir berlayar terlalu dekat dengan Maluku.⁸⁷

⁸⁵ Tuhfat Al-Nafis

⁸⁶ Reinout Voz, *Orang Bugis dan Melayu di Istana Johor pada Pertengahan Pertama Abad XVII*.

⁸⁷ J. Kennedy, *History of Malaya 1400-1959*, London Macmillan & Co, 1962, hlm. 59.

Pengembaraan orang Bugis bertambah ketika bandar Makassar direbut dan dikuasai sepenuhnya oleh Kompeni Hindia Timur Belanda dengan kebijakan monopoli mereka. Pada tahun 1660 penguasa Makasar dipaksa menandatangani sebuah perjanjian yang memuat janji untuk menghentikan perdagangan dengan kepulauan rempah-rempah. Perjanjian ini tidak dipatuhi dan tujuh tahun kemudian ekspedisi Belanda menguasai Makasar, meletakkannya di bawah kekuasaan Belanda dan menempatkan garnisun Belanda di sana. Empat bulan setelah ini pada tahun 1668, Belanda merasa perlu untuk menggulingkan penguasa itu sama sekali dan menempatkan seluruh Sulawesi Selatan dibawah seorang Gubernur Belanda dengan kantor pusatnya di Makasar.

Melalui langkah ini Belanda bukan hanya membangkitkan kebencian dari mayoritas orang Bugis, tetapi juga ternyata merampas kehidupan sejumlah besar pedagang Bugis yang mungkin memperoleh masa depan dari perdagangan rempah. Kelompok Bugis yang memiliki sumber daya dan persenjataan lengkap kemudian berlayar dibawah pimpinan para kepala tradisional mereka untuk memulai negara baru dan tinggal di pantai yang lain. Beberapa dari mereka menjumpai beberapa pemukiman di Borneo Utara dan Jawa Utara; yang lain terus ke barat sampai ke selat Malaka dan Pantai Barat Malaya. Sekitar tahun 1680 kelompok-kelompok Bugis bermukim tidak jauh dari pantai di lembah-lembah sungai Kelang dan Slangor. Mengapa kaum imigran Bugis memilih daerah pantai yang penuh rawa dari apa yang disebut sebagai negara Slangor sebagai salah satu pemukiman baru mereka? Sejumlah alasan menunjukan hal ini. Garis pantai ini menghadap ke jalur perdagangan yang bisa mengarah pada peluang bagi perdagangan atau perompakan. Lembah-lembah sungai Slangor dan daerah pantai sekitarnya memberikan tempat persembunyian yang sulit untuk dimasuki oleh pasukan musuh. Tidak ada rempah yang dijumpai di sini tetapi sejumlah kecil ada komoditi perdagangan lain – timah.⁸⁸

⁸⁸ J. Kennedy, *History of Malaya 1400-1959*, London Macmillan & Co, 1962. hlm. 61.

Dari internal kerajaan-kerajaan di Sulawesi Selatan, keberangkatan lima Opu ke Semenanjung Melayu tidak lepas dari hiruk pikuk suasana politik antara kerajaan Gowa dan Bone yang memperebutkan hegemoni politik di Sulawesi Selatan pada abad ke-17 yang mengakibatkan munculnya migran Bugis di Semenanjung Melayu. Berdasarkan sumber-sumber yang telah ditemukan, dapat dikatakan bahwa gelombang emigran orang-orang Bugis Makassar ke Semenanjung Melayu melalui tiga priode. *Pertama* berlangsung pada masa sebelum kawasan Sulawesi Selatan memasuki proses Islamisasi. Mereka tersebar di berbagai tempat di Sumatra, Malaka dan Kalimantan yang menghubungkan kawasan-kawasan itu dengan rute perdagangan ke Malaka, Kelompok Bugis pada masa itu belum membentuk dirinya dalam suatu kekuatan militer, mereka umumnya masih hidup dalam kelompok-kelompok kecil sebagai pedagang antar pulau dan sebagai nelayan. Itulah sebabnya mereka pada umumnya tinggal di kawasan pantai, menyebabkannya dikenal pula sebagai orang laut.

Gelombang *kedua* terjadi pada masa proses islamisasi sedang berlangsung di Sulawesi Selatan. Masa itu berkaitan erat dengan gerakan politik yang di lancarkan Kerajaan Gowa dan sekutu-sekutunya untuk menundukkan kawasan-kawasan yang belum masuk Islam dan sampai Islam diterima masyarakat setempat, hingga terkadang konflik politik juga masih berlangsung. Gelombang *ketiga* berlangsung setelah kerajaan Gowa dan Wajo jatuh di tangan VOC. Masa inilah merupakan periode yang paling banyak terjadi perpindahan orang-orang Bugis Makassar ke Semenanjung Melayu. Perpindahan yang terjadi dalam gelombang ini berbentuk kelompok yang besar. Mereka tidak saja terdiri dari masyarakat lapisan bawah tetapi dapat dikatakan terdiri dari semua lapisan sosial.

Pengaruh politik orang Bugis kemudian begitu kuatnya ketika mereka sudah mulai terlibat dalam “kemelut” politik di berbagai negeri-negeri Melayu. Bermula di Johor ketika orang Bugis memiliki andil besar dalam pergantian sultan Johor kepada Sultan Sulaiman Badrul Alamsyah pada tahun 1722. Dari sini pengaruh Bugis kemudian menyebar kedalam panggung kekuasaan Melayu, Riau, Linggi hingga Pahang.⁸⁹ Sultan

⁸⁹ Virginia Matheson (ed). *Tuhfat Al-Nafis*. Kuala Lumpur: Penerbit Fajar Bakti SDN.BHD. 1982. hlm. 82-85. Lihat juga Leonard Andaya, hlm. 391.

Sulaiman Badrul Alamsyah merasa berutang budi kepada orang Bugis yang telah melantiknya menjadi Sultan yang resmi di Kerajaan Johor. Itulah sebabnya Daeng Marewah diberi gelar jabatan Yang Dipertuan Muda. Yang Dipertuan Muda Daeng Marewa melantik Daeng Manampok sebagai raja Tua.⁹⁰ Pemimpin Bugis yang lain mengawini para putri Melayu Johor, Daeng Parani misalnya mengawini nak Tengku Tengah.

Menjelang tahun 1728, struktur kekuasaan Kerajaan Johor yang tradisional itu berubah atau setidaknya dalam proses perubahan yang prinsipil. Kedudukan pemerintahan telah ditopang oleh kekuatan senjata orang Bugis untuk mempertahankan konsep daulat. Pemerintah kerajaan telah dihadapkan pada suatu keadaan yang serba salah. Karena penguasa Melayu semakin banyak tergantung pada orang Bugis untuk mempertahankan kesultanan dan haknya untuk memerintah. Oleh karena itu semakin kukuh dalam kedudukannya sebagai Raja Muda atau Yang Dipertuan Muda Bugis yang menjadi tumpuan dalam lingkungan kerajaan. Terlebih sejak tampilnya raja Haji anak Daeng Cellak pada tahun 1777 ke gelanggang politik Kerajaan Johor Riau akhirnya membawa angin baru dalam sistem kekuasaan kerajaan. Karena kecakapan dan keberaniannya serta pengaruh dalam lapisan masyarakat Bugis. Ia mempunyai peranan cukup besar di bagian kedua ke 18.

Di wilayah Melayu yang lain, orang Bugis juga terlibat jauh dalam lingkaran kekuasaan. Di Kedah, Daeng Parani menjamin suksesi bagi putra sulung sultan terakhir, namun ditentang oleh saudara mudanya yang memperoleh bantuan raja Kecil dan orang-orang Melayu Minangkabau. Akibatnya adalah perang selama dua tahun 1724-1726. Setelah terjadi pertempuran orang Bugis menang dan Raja Kecil terdesak ke tanah kelahirannya di Sumatra. Sultan Kedah ternyata tidak mampu memenuhi tuntutan Bugis bagi pembayaran tunai dan dia harus menuntut kerugian perangnya atas dasar angsuran. Dengan demikian dia bukan hanya menggantungkan posisinya sebagai sultan kepada dukungan Bugis, tetapi selama bertahun-tahun ia berutang kepada raja Bugis. Empat

⁹⁰ Raja tua adalah gelar kehormatan yang diberikan pertama kali kepada Manampok. Raja Tua tidak memiliki wewenang memerintah tetapi bertindak sebagai penasihat raja.

puluh tahun kemudian pada tahun 1770, Bugis masih menuntut pembayaran dari Kedah atas dasar bahwa jumlah yang disetujui pada tahun 1726 tidak pernah dilunasi.

Penolakan Sultan untuk memenuhi tuntutan yang mengarah pada penyerangan Kedah oleh Raja Haji dengan pendudukan militer Bugis atas Kota. Maknanya bahwa selama periode ini yakni suatu pengungsian terjadi di Perlis. Sultan Kedah kemudian berbicara dengan Francis Light mengenai masalahnya dan siap menyerahkan pangkalan dagang kepada suatu kekuatan yang mampu mendukung dirinya melawan musuh-musuhnya (63) Itulah yang terjadi ketika pangkalan dagang Inggris dibuka di Penang, dari sudut pandang Kedah pangkalan ini diberikan sebagai imbalan dukungan militer melawan musuh-musuhnya yang besar dan kuat. Jadi orang Bugis tidak memainkan peranan yang kecil dalam situasi yang mengarah pada terbentuknya Penang.⁹¹

Di Perak terjadi adegan yang kacau seputar tahta dan sengketa yang muncul dari perdagangan timah, orang Bugis hadir dalam lingkup aktivitas ini. Penyerbuan Bugis atas Perak terjadi pada abad ke XVII dan sejak itu orang Bugis menguasai “lahan” dagang di Perak. Ekspansi Bugis di sini masih berhubungan dengan unsur-unsur anti Bugis setelah perang Kedah. Para pemimpin Minangkabau yang telah dikalahkan di Kedah mencoba untuk menggalang dukungan orang-orang Melayu Perak. Penyerbuan Bugis tahun 1628 tampaknya ditujukan untuk membuyarkan gerakan Minangkabau ini dan sekaligus menjamin tahta dari seorang sultan (Muzaffar Shah) yang memperoleh dukungan Bugis. Suatu penyerbuan Bugis kedua pada tahun 1742 tampaknya telah terjadi dalam kondisi serupa. Pada perkembangan lebih lanjut Belanda terlibat di dalamnya. Meskipun ada perjanjian dengan sultan Perak dan para bangsawan di Dinding dan Pangkor, Belanda tidak pernah aman dengan monopoli timah-perak mereka.

Daerah penting lainnya adalah Malaka yang tumbuh dengan cepat menjadi sebuah pelabuhan maritim yang sangat ramai dengan letaknya yang strategis di jalur

⁹¹ Sekitar tahun 1770 orang Bugis Selangor mendesak Sultan Kedah agar membayar upeti berupa perak. Karena tidak puas dengan jawabannya, mereka menyerbu Kedah dan menjarah ibukotanya. Pada saat yang sama Francis Light menyeberang dari Aceh untuk memantau prospek perdagangan di Kedah dan mengunjungi Sultan, yang telah pindah ke utara menuju daerah Perlis tetangganya. Suatu permintaan bantuan untuk mengusir orang-orang Bugis yang ditulis oleh Sultan pada bulan Maret 1771 diterima Kompeni Inggris di Madras. Lebih lanjut lihat Brian Harrison, *South-east Asia: A Short History*, London: 1954, Macmillan & Co. Hlm. 153-154.

pelayaran utama. Malaka mampu menarik para pedagang bukan hanya dari kepulauan Indonesia tetapi juga dari luar kawasan Asia Tenggara seperti Cina, India, Persia, Arab, Gujarat dan Siam, bahkan dari Venesia untuk menjadikan Malaka sebagai tempat transaksi mereka. Dalam proses ini di pelabuhan Malaka ditemukan komoditi dari berbagai bagian dunia seperti porselin Cina, sutra India, candu dari Arab dan barang-barang berharga dari Aden serta Alexandria.

Di Malaka, sejak awal juga terdapat pemukiman para pelaut Bugis yang sudah bermukim di dekat Singapura ketika kota Malaka dibangun oleh Parameswara. Kegiatan para pelaut Bugis ini adalah nelayan dan menjadi perompak. Perkampungannya terletak dekat muara sungai Malaka dan mereka kemudian juga membuka beberapa petak sawah untuk bercocok tanam dengan menanam padi. Namun selanjutnya berkembanglah pedagang dari pemukim Bugis tersebut. Komunitas yang kemudian lebih dikenal orang *Celat* Bugis ini kemudian lebih banyak beralih status menjadi pedagang. Para pelaut Bugis ini kemudian berlayar ke pulau-pulau dan perairan sekitarnya seperti Riau, Karimun, Johor, Selangor, dan Pahang. Di pulau-pulau tersebut orang-orang Bugis ini kemudian juga membuat pemukiman dan semakin bertambah banyak jumlahnya. Mereka kemudian saling menikah dengan penduduk setempat dan membangun komunitas sendiri di setiap daerah yang dikunjunginya. Pada sebuah daerah di mana komunitas Bugis cukup besar dan kuat, mereka mulai mengangkat pimpinannya sendiri.

Keterlibatan dan pengaruh politik Bugis di seantero negeri-negeri Melayu itu pula yang membuatnya terlibat dalam konflik kepentingan ketika negara-negara Barat datang untuk menancapkan dominasinya di kawasan ini. Belanda dan Bugis saling bersaing dalam perdagangan rempah selama abad XVII. Hingga abad ke XIX mereka bersaing dalam perdagangan timah dan hasil rempah yang diperdagangkan dari Timur. Di sebelah utara dan selatan pangkalan Malaya, armada Bugis banyak berlayar sesuai dengan keinginan mereka.

Sultan Bugis di Selangor pun telah mengusir orang-orang Belanda pada tahun 1785 dan diikuti oleh Sultan Melayu di Johor. Ketika persekutuan orang-orang Bugis dan Melayu di Johor, Siak dan Indragiri dibentuk pada tahun 1790 untuk menyerang Belanda di sebelah utara Malaka, disetujui pula bahwa pasukan gabungan ini akan

membantu Kedah untuk mengusir orang Inggris untuk keluar dari Penang. Namun, sebelum pasukan gabungan itu menyerang Penang, Inggris telah menyerang lebih dahulu tentara Melayu tanpa banyak kesulitan. Melalui perjanjian 1 Mei 1791 penyerahan Pulau Penang disahkan. Sultan memperoleh ganti rugi tahunan, tetapi tidak mencampuri urusan pertahanan kedua belah pihak.⁹²

Pada akhirnya, pengaruh Bugis begitu kuatnya di negeri-negeri Semenanjung Melayu. Lebih-lebih sejak kebiasaan perkawinan para pemimpin Bugis dan para putri dari raja atau pangeran Melayu yang ditujukan untuk menjalin ikatan antara Bugis-Melayu dan dengan memberi orang bugis suatu posisi sosial dalam hubungan mereka dengan negeri-negeri Melayu yang lain. Konflik politik di Semenanjung Malaya, yang semakin intensif pada abad XVIII telah memberi peluang meningkatnya kepentingan Bugis. Orang-orang Bugis dari Sulawesi, sebagai pelaut yang ahli dan pejuang yang kuat, telah menghuni pantai Jawa, Sumatra dan Semenanjung Malaya selama tahun-tahun terakhir abad XVII. Belanda maupun para penguasa lokal tidak mampu mencegah mereka dari bermukim di tempat-tempat terpilih di dekat muara sungai atau dalam menjalankan perdagangan di perairan sempit daerah selat itu. Setelah tahun 1722 mereka menguasai Kesultanan Johor yang lemah, dan mereka membangun pusatnya di Riau, ibukota kekuasaan Johor. Dari sana mereka memperluas pengaruhnya ke utara melalui Semenanjung Malaya, memisahkan Malaka Belanda dari pasokan timah di Selangor, Perak dan Kedah, dan berdagang timah dengan Inggris dan para pengusaha asing lainnya. Karena itu Belanda segera menanggapi undangan Sultan Melayu di Johor pada tahun 1745 untuk membantu dia dalam menggulingkan kekuasaan Bugis dengan imbalan menyerahkan jajahan Johor di daerah Siak jika Belanda bisa merebutnya dari penguasa Minangkabau, yang terjadi pada tahun 1755. Segera setelah itu Siak dikuasai Kompeni Belanda dan memperoleh monopoli timah serta mengusir semua pedagang asing lainnya. Tetapi konsesi ini dan yang lainnya tidak banyak maknanya selama konflik kepentingan di seluruh kawasan itu masih terus memungkinkan penguasa

⁹² Djoko Marihandono, *Nilai Strategis Malaka Dalam Konstelasi Politik Asia Tenggara Awal Abad XIX: Studi Kasus Tentang Strategi Maritim*. Makassar: Makalah pada Seminar bersama Universitas Hasanuddin dan Universiti Kebangsaan Malaysia, 22-23 November 2006. Lihat juga Brian Harrison, *South-east Asia: A Short History*, London, 19154, Macmillan & Co. Hlm.159.

Melayu di Johor untuk mengadu orang-orang Belanda dengan orang Bugis (153). Persoalan ini dijernihkan meskipun hanya sementara melalui penegakan kembali kontrol Bugis atas Johor pada tahun 1760. Sejak itu sampai tahun 1782 Belanda harus berusaha mengendalikan situasi; mereka menyatakan akan menjalin hubungan persahabatan dengan orang-orang Bugis tetapi sebagian dengan alasan bahwa mereka tidak bisa berbuat banyak untuk mencegahnya menjual timah mereka kepada para pedagang Inggris yang berkunjung. Menjelang akhir abad XVIII, puncak kekuasaan Bugis telah mulai menurun. Tetapi pengaruh dampak yang ditorehkannya berlangsung dalam jangka waktu lama dan memiliki dampak-dampak jauh. Orang Bugis memiliki kesultanan Melayu Johor. Mereka membantu melemahkan kekuasaan Melayu di Kedah dan Perak. Mereka menciptakan suatu negara dan dinasti baru di Slangor. Mereka memperlemah kekuatan dan pengaruh Belanda di Malaka dan mungkin mencegah perluasannya di negeri-negeri Melayu yang lain. Di Kedah dan di Johor, mereka tanpa sengaja menciptakan situasi yang bisa mengarah pada pembentukan Penang dan Singapura oleh Inggris. Dalam pandangan jangka panjang, melalui ikatan perkawinan dan cara-cara hidup yang lebih halus, unsur Bugis melebur dengan penduduk Melayu.⁹³

⁹³ J. Kennedy, *History of Malaya 1400-1959*, London Macmillan & Co, 1962.

BAB V

MAKASSAR DARI BANDAR NIAGA KE KOTA INDUSTRI

Orang sering mengatakan bahwa Makassar cukup dikenal karena berkembangnya beribu-ribu rumah toko menghiasi kota Makassar. Sebutlah misalnya Tanjung Bunga, Diamond, Senral Plaza dan lain-lain. Orang tersebut sedikit terganggu oleh penyakit anastesia sejarah. Ia tidak mengenal Sombaopu sebagai kota peradaban dunia di masa lalu. Ia tidak mengenang pelabuhan Makassar sebagai tempat beraktivitasnya manusia dari berbagai penjuru suku bangsa di dunia. Akibatnya Makassar bukan hanya dibangun sebagai bandar niaga, tetapi ia juga sebagai kota industri yang ternama di masa kolonial bahkan dirancang untuk mengkooperasi ekonomi Singapura yang terus meroket. Makalah ini berusaha memotret Makassar di masa Akhir Kolonial. Akan dijelaskan berbagai kosekuensinya sebagai kota niaga yang berimplikasi pada munculnya Makassar sebagai kota industri kota perbankan.

5.1 Makassar Bandar Niaga Timur Besar

Bandar niaga Makassar di ujung selatan Pulau Sulawesi terletak pada 5,6° garis lintang selatan dan 119,°15 bujur timur dengan ketinggian 3,14 meter di atas permukaan laut. Pelabuhan Makassar berada pada garis pantai yang memanjang antara Gosong Boni dan tepi Pulau Lae-Lae.⁹⁴ Pelabuhan ini berada pada posisi yang strategis sebagai dunia niaga di belahan timur (Maluku dan Irian Jaya), barat (Kalimantan, Jawa, Sumatra, Asia Selatan dan juga Eropa) dan dunia niaga di belahan utara (Filipina, Jepang, dan Cina) dan selatan (Nusa Tenggara dan Australia).⁹⁵ Pelabuhan ini semakin penting setelah Perang Dunia Pertama yaitu ketika pelabuhan Makassar menjadi salah satu bagian yang penting dalam perdagangan Asia Pasifik⁹⁶

Letak bandar niaga Makassar aman dari gelombang besar karena di sebelah baratnya terdapat pulau-pulau kecil yang dapat menghalangi ombak besar. Pulau tersebut adalah Pulau Spermonde. Dalam kedudukannya sebagai pusat perdagangan, berbagai usaha perluasan pelabuhan terus ditingkatkan. Dalam tahun 1887, luas pelabuhan 140 meter x 6 meter diperpanjang menjadi 500 meter x 10 meter pada tahun 1915. Selain itu juga dibangun tanggul kapal uap dan perahu layar. Panjang kedua tanggul itu berbeda, panjang tanggul kapal uap 1340 meter dengan lebar 170 meter, sedangkan panjang tanggul perahu layar adalah 280 meter dengan lebar 73 meter.⁹⁷ Pembangunan kedua tanggul selain bertujuan sebagai batas landasan kapal juga bertujuan untuk mengatasi hantaman gelombang dari arah barat

⁹⁴ *Javasche Courant* 13 Juni 1914

⁹⁵ Anthony Reid, "The Rise of Makassar", dalam *Review of Indonesian and Malaysian Affairs* (Vol.17, 1983) hal.17 ; H.A. Sutherland, "Eastern Emporium and Company Town: Trade and society in Eighteenth-Century Makassar" dalam: Frank Broeze, (ed), *Brides of the Sea: Port Cities of Asia From The 16th-20th Centuries* (Kensington: New South Wales University Press), hal.98.

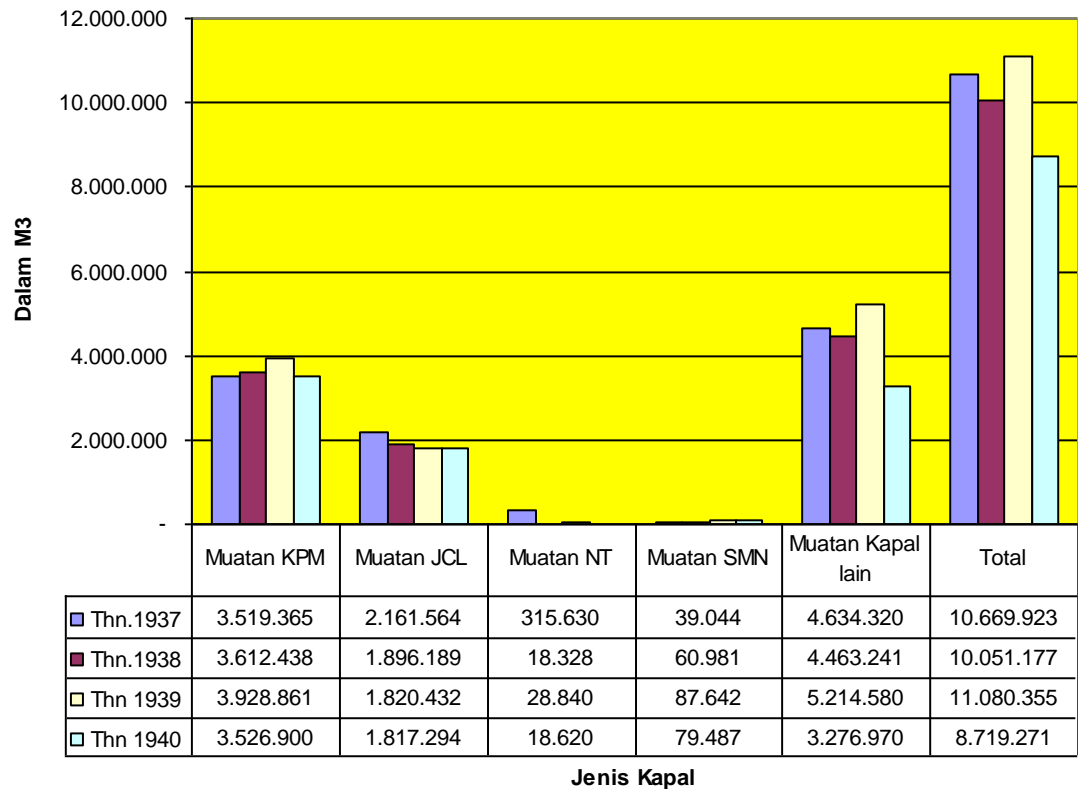
⁹⁶ *Tijdschrift voor Economische Geographie* Orgaan der Nederlandsche Geographie, Negentiende Jaargang, S Gravenhange- Mouton &Co 1908, hal. 184

⁹⁷ Dalam periode pembangunan Pelabuhan Makassar dari tahun 1915-1917 sesungguhnya telah mengeluarkan biaya sebanyak f.7.768.000 dengan tiga tahap yaitu tahun 1915 dengan jumlah biaya f.4.268.000, 1916 dengan jumlah biaya f. 2.000.000 dan tahun 1917 dengan jumlah biaya 1.500.000. untuk lebih jelasnya lihat, NAD. NHM. Makassar, No. 5111. Lihat pula R. Broersma. *De Uitvoerhandel van Makassar* dalam *Tijdschrift voor Economische Geographie*. S Gravenhange- Mouton &Co 1922, hal. 97

Selain perluasan dermaga dan tanggul Juga dibangun Gudang dan menara api pelabuhan. Jumlah biaya yang digunakan gudang kopra adalah f 314,40 sedangkan menara api pelabuhan dibangun dengan biaya f. 860. Pembangunan itu didasarkan atas keputusan pemerintah nomor 38 tertanggal 6 Maret 1914. Dalam Pelabuhan Makassar terdapat tiga gudang kopra. Setiap gudang terdapat tonggak besi dermaga. Tonggak besi itu bertujuan untuk memudahkan penimbunan dan pembongkaran kopra pada kapal-kapal besar ⁹⁸ Gudang itu masing-masing berukuran 4500 M2 , 3600 M2, dan 900 M2. Tersedianya sarana penggudangan yang memadai itu membuat pelabuhan Makassar semakin penting bagi bongkar muat barang di pelabuhan Makassar seperti grafik di bawah ini

⁹⁸ ANRI. Besluit no 234 tahun 1911

PERKEMBANGAN MUATAN KAPAL DI PELABUHAN MAKASSAR PERIODE TAHUN 1937-1940



ANRI Makassar No. 33 . Momorie Van Over Gave 26 Januari 1937; Laporan Arsip NHM Makassar No. Inv. 5114.) Bandingkan dengan Jaarverslag van de Handelsvreeniging Makassar Over 1937-1940

Grafik di atas menunjukkan jumlah kapal dan muatannya terus meningkat, kecuali tahun 1940. Peningkatan kapal yang masuk di pelabuhan Makassar itu erat kaitannya dengan naiknya tarif angkutan pelayaran yang ditetapkan pada tanggal 1 Februari tahun 1937 melalui Konferensi Pengangkutan Batavia (*Bataviasche Vrachten Conferentie- BVC*).⁹⁹ Sebaliknya penurunan jumlah kapal yang berlabuh di

⁹⁹ Dengan Keputusan Konferensi Pengangkutan BVC juga mempengaruhi biaya tarif tarif angkutan kopra dari Makassar ke Eropa, yaitu f. 42,40 per 1200 kg pada tahun 1938 naik menjadi f 45.40 per 1200 kg pada tahun 1939/ Untuk lebih jelasnya lihat Jaarsverslag van de Handelsvreeniging Makassar over 1937- 1940

pelabuhan Makassar terjadi pada tahun 1940 lebih disebabkan oleh situasi perang yang semakin berkecamuk di Eropa.¹⁰⁰

5.2. Makassar Sebagai Kota Industri

Usaha pemerintah Belanda untuk membangun Makassar sebagai kota Industri di Asia Pasifik pada fase kedua abad ke 20, tampaknya bukan hanya dilatari oleh kepentingan ekonomi semata, tetapi lebih bersifat politis global, yaitu munculnya persaingan ekonomi antara pemerintah Hindia Belanda dengan Pemerintah Inggris untuk menanamkan pengaruhnya di Hindia Timur. Hal itu ditunjukkan ketika Makassar ditetapkan sebagai pelabuhan bebas tahun 1847. Awal pertarungan kedua bangsa kulit putih itu tampaknya tidak hanya pada masalah kebijakan penataan pelabuhan di daerah jajahan masing-masing, tetapi juga sampai pada perebutan berbagai komoditas perdagangan di Wilayah Timur Besar. Dalam mengimbangi Singapura Pemerintah Belanda tidak hanya membangun Makassar sebagai pelabuhan enterpot yang penting di luar Jawa, tetapi juga mendirikan Oliefabrieken Insulinde Makassar, sehingga melalui kebijakan itu Pemerintah Belanda berharap kopra tidak lagi diekspor ke Singapura, tetapi cukup hanya diolah di Makassar kemudian dikirim secara langsung ke Eropa dan Amerika.

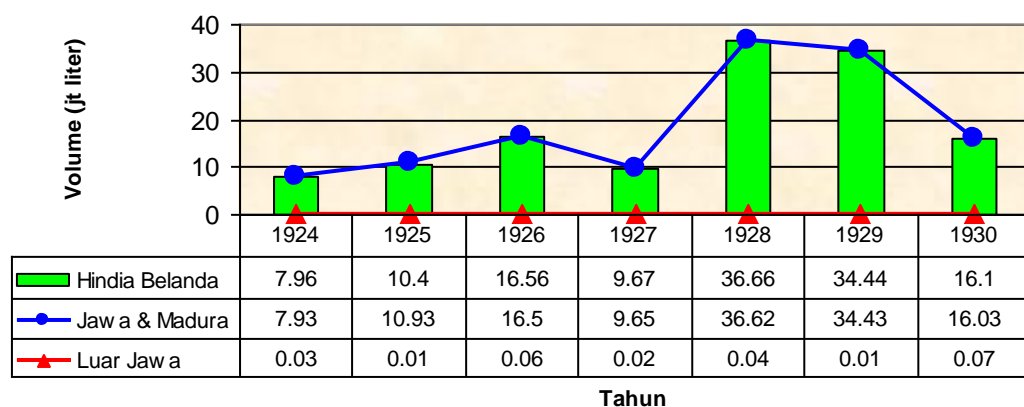
Oliefabrieken Insulinde Makassar (OFI. Makassar) misalnya adalah perusahaan minyak Hindia Belanda yang beroperasi di Makassar. OFI. Makassar didirikan pada tahun 1913 dan merupakan bagian dari beberapa perusahaan minyak yang telah dibangun oleh pemerintah Hindia Belanda. Oliefabrieken Insulinde adalah perusahaan industri yang cukup diperhiungkan di Hindia Belanda sebelum Perang Dunia Pertama.¹⁰¹ Secara keseluruhan di Hindia Belanda telah berdiri Oliefabrieken Insulinde seperti Oliefabrieken Insulinde Kediri, Sontono, Blitar, Tulung Agung, Banyuangi, Kebumen,

¹⁰⁰ Verslag van het Agentschap te Makassar over jaar 1938-1940

¹⁰¹ J. Th. Lindblad, "Business Strategies in Late Kolonial Indonesia" Dalam J.Th. Lindblad ed. *Historical Foundations of a National Economy in Indonesia, 1890s-1990s* Amsterdam: Royal Netherlands Academy Of Arts and Sciences, 1994. hal.209.

Rangkas Bitung, Bandung, Padang dan Makassar.¹⁰² Setiap tahun Oliefabrieken Insulinde tersebut secara teratur mengeksport minyak kelapa ke luar negeri., misalnya dalam tahun 1924 jumlah ekspor minyak kelapa ke Eropa sekitar 7.96 juta liter, tahun 1925 menjadi 10,93 juta liter dan pada tahun 1928 meningkat menjadi 36.66 juta liter, dan tahun 1930 turun menjadi 16.01 juta liter (grafik)

Perkembangan Ekspor Minyak Kelapa Periode Tahun 1924 -1930



Sumber: Amsterdam, Gemeentearchief, Oliefabrieken Insulinde Makassar No.Inv. 590. Lihat pula R,N.J Kamerling. *De N.V. Oliefabrieken Insulinde in Nederlands-Indie*, Uitgeverij T. Wever B.V. Franeker. 1982. hal, 65-71. lihat juga Mededeeling van het Centraal Kantoort voor de Statistiek, Afdelingen Landbouw en Handelsstatistiek, dalam *Economisch Weekblad* 14 April 1933, hal, 1700

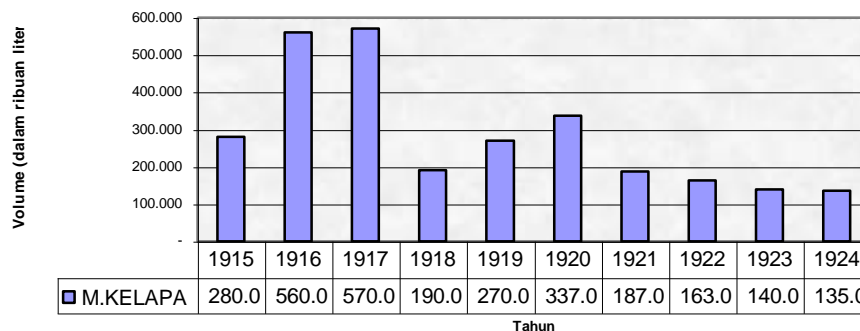
Grafik di atas menunjukkan ekspor minyak kelapa Hindia Belanda lebih banyak berasal dari Pulau Jawa. Hal itu disebabkan karena pulau Jawa lebih diprioritaskan untuk mengeksport minyak. Sedangkan luar Jawa lebih banyak mengesport dalam bentuk kopra. Ekspor minyak kelapa tidak selamanya meningkat, seperti halnya pada tahun 1927 yang kemudian terus berlanjut sampai pada tahun 1929 dan tahun 1930. Menurunnya ekspor minyak pada tahun 1927 lebih disebabkan oleh kurangnya permintaan minyak di pasaran Eropa akibat cadangan minyak tahun sebelumnya belum habis. Para industri pabrik

¹⁰² Gemeentearchief Amsterdam, Oliefabrieken Insulinde Makassar No.Inv. 590. Lihat pula R,N.J Kamerling. *De N.V. Oliefabrieken Insulinde in Nederlands-Indie*, Uitgeverij T. Wever B.V. Franeker. 1982. hal, 65-71

mentega sebagai pasokan pemakaian minyak kelapa menurun karena stock produksi pada tahun sebelumnya masih cukup. Lain halnya penurunan yang terjadi pada tahun 1929 dan 1930 lebih disebabkan karena depresi ekonomi, yang berdampak pada menurunnya permintaan minyak kelapa.

Meskipun pada umumnya minyak kelapa Hindia Belanda berasal dari Pulau Jawa, bukan berarti daerah-daerah luar Jawa tidak menghasilkan minyak kelapa. OFI. Makassar dalam tahun 1915 telah mengespor minyak kelapa ke Amerika sebanyak 280 ribu liter. Ekspor minyak kelapa Makassar ke Amerika sebagai berikut

Ekspor Minyak Kelapa Makassar ke Amerika Pada Tahun 1915-1924



Sumber: NAD, NHM Makassar tahun 1915-1924. No, Inv.5112. Lihat Juga Rapporten WGH. Ensenrin De Administrateur OFI. Makassar 1924, No. Inv. 590

Grafik di atas menunjukkan ekspor minyak kelapa dari Makassar ke Amerika selama tiga tahun terus meningkat (1915-1917) kecuali pada tahun 1918. Menurunnya ekspor minyak kelapa Makassar pada tahun 1918 lebih disebabkan oleh adanya gangguan perang yang berdampak pada semakin sulitnya pengapalan. Penurunan yang terus terjadi tahun 1921 hingga pada tahun 1924 lebih disebabkan karena mesin-mesin OFI Makassar kurang produktif lagi. Hal itu disebabkan karena mesin-mesinnya sudah tua, selain itu tingkat konsumsi lokal terus bertambah, sehingga konsentrasi ekspor semakin berkurang.

OFI. Makassar selain mengelolah kopra menjadi minyak, juga membeli dan memasarkan kopra. Karena itu dalam tahun 1917 gudang penampungan kopra di perluas sampai di luar pelabuhan yaitu di kampung Maroangin dekat Potere sekitar dua kilometer dari Pelabuhan Makassar. Ekspansi perluasan pergudangan kopra memberikan isyarat bahwa OFI Makassar terus berkembang. Perkembangan itu bukan hanya disebabkan karena minyak yang dihasilkan dari tahun ketahun terus berkembang tetapi juga karena OFI Makassar memperluas usahanya sebagai eksportir kopra.

Selain minyak kelapa yang dihasilkan oleh OFI. Makassar juga beredar dalam masyarakat Sulawesi Selatan minyak kelapa yang dibuat secara khusus oleh penduduk lokal. Di pedalaman Sulawesi Selatan penduduk lebih senang memakai minyak kelapa tradisional karena baunya harum bila dibandingkan dengan minyak kelapa buatan pabrik. Meskipun demikian dalam laporan tahunan OFI. Makassar sering menutupi kekurangan kebutuhan minyak lokal sekitar 3000-7.000 kaleng per bulan¹⁰³.

Selain minyak kelapa buatan penduduk juga beredar minyak impor dari Eropa, namun jumlahnya kecil. Minyak tersebut terbuat dari kelapa sawit yang pada umumnya dikelola oleh perusahaan-perusahaan perkebunan. Kelebihan jenis tanaman ini adalah cepat berbuah bila dibandingkan dengan kelapa yaitu waktunya relatif pendek untuk mendapatkan hasil. Namun kelapa juga mempunyai keistiwewaan bagi masyarakat Sulawesi Selatan karena tanaman itu telah lama dikenal oleh para petani sehingga pengelolaannya tidak asing lagi. Selain itu, juga pasarannya tidak sulit karena sudah bertahun-tahun telah mempunyai pasaran tetap di Eropa dan Amerika.¹⁰⁴

Secara politis kehadiran OFI. Makassar adalah sangat strategis, karena selain misinya sebagai lembaga bisnis juga diharapkan dapat mengimbangi laju pertumbuhan ekonomi Singapura, sehingga pedagang-pedagang Cina Makassar dapat memutuskan kerditurnya di Singapura. Dengan demikian mereka bisa diatur bahkan menjalin hubungan dagang dengan OFI. Makassar. Itulah sebabnya OFI Makassar bukan saja menghasilkan minyak kelapa tetapi, ia juga berfungsi menjadi pusat penggudangan kopra

¹⁰³ *Ibid*

¹⁰⁴ *Economisch Weekblad*,. "Beteekenis van Klapperproducten voor Nederlandsch- Indie 1922-1939" 9 Agustus 1940, hal,1436.

di Wilayah Timur Besar. Ia muncul sebagai induk berbagai perusahaan eksportir yang ada di Makassar. Para pedagang yang di bawah naungan OFI Makassar dapat mengekspor kopra, asalkan memakai merek “Kopra OFI Makassar”. Untuk menampung beberapa ton kopra, pihak OFI Makassar menyediakan sarana penggudangan yang memadai. OFI Makassar didukung oleh modal keuangan, yang dibekap oleh Javasche Bank. Hal itu merupakan keunggulan OFI Makassar bila dibandingkan dengan berbagai eksportir lainnya yang ada di Makassar. Selain itu kopra yang akan diekspor harus mendapat rekomendasi dari OFI Makassar.

Selain misinya mengimbangi laju pertumbuhan ekonomi Singapura, pihak OFI Makassar diharapkan juga dapat menanggulangi kelangkaan penjualan minyak di pasaran Amerika dan Eropa Utara, yang selama itu didominasi oleh gabungan perusahaan minyak Jerman dan Australia (*Deutsch Auastralische Dampfschiffs Gessellschaft*), yang sejak tahun 1900 telah menguasai penjualan minyak di Eropa Utara.¹⁰⁵

Kekuatan OFI Makassar sebagai lembaga bisnis bukan saja karena dukungan pemerintah melalui Javasche Bank, tetapi juga munculnya kerjasama dengan berbagai perusahaan termasuk dengan perusahaan Jurgens. Perusahaan tersebut menanamkan modalnya dalam usaha pergudangan dan pengembangan tangki minyak. Selain itu, juga diberi tugas khusus untuk memasarkan minyak kelapa di berbagai perusahaan Margarin di Eropa. Politik penetrasi Jurgens memiliki dampak luas bagi struktur OFI Makassar, karena OFI menjadi lembaga perminyakan yang semakin kuat. Aturan kerjasama antara OFI Makassar dengan Jurgens pada intinya antara lain

- a. Jurgens diberi hak untuk mengelola sebahagian pabrik minyak milik OFI Makassar sesuai dengan investasi modal yang dimiliki
- b. Jurgens diberi hak untuk memasarkan minyak
- c. Dalam rangka pengembangan pabrik minyak pihak Jurgens memusatkan pada daerah-daerah di luar Pulau Jawa.¹⁰⁶

¹⁰⁵ De Boer, M.G. dan J.C. Westermann, *Een Halve eeuw Paketvaart, 1891-1941*. Amsterdam: De Bussy. 1941, hal., 233-237. Lihat pula H.W. Dick. “The Emergence of a national Economy Nasional 1808-1990-s” dalam J. Thomas Lindblad. *Historical Foundations of a National Economy in Indonesia, 1890s-1990s*. Amsterdam: Royal Netherlands Academy of Arst and Sciences 1994, hal 38.

¹⁰⁶ R. N.J Kamerling. *Oliefabrieken Insulinde in Nederlands Indie*. Uitgeverij T. Wefer by Franeker. 1982, hal, 68

Untuk menjamin kelangsungan OFI.Makassar, maka setiap bulannya perusahaan itu membeli kopra dari berbagai daerah. Mereka membeli kopra baik melalui para pedagang maupun lewat perusahaan-perusahaan besar. Para pedagang itu, antara lain adalah : Sech bin Aoem Alamri, J. Caffin, Gebr. Mahieu, dari Gorontalo; Sie Ka The, Ong Soei Song, Thio Tjin Ton, E. Toemoando, Tjia Kae Tae dan Tjia Tjin Tai masing dari Menado; Badjamal dari Donggla; R.v. Duivenbods dari Ternate. Sedangkan beberapa perusahaan yang masuk dalam kelompoknya adalah: H. Ensering, J. Jonquire, Dordtsche Patrolium Maatschappij dan Lindeteves-Stokokvis, KPM dari Makassar; J.M. chs. Nyland, G.C.T. van Dorp & Co, Becker & Co, Van Vliet & Zonnens, Eles & Co, H. Oving-Yzer Staathandel dan In t. Cred. & Hs. Ver: “ Rotterdam” masing-masing dari Surabaya; Working & Co dari Bandung dan Moluksche Handelsvennootschap dari Ambon.¹⁰⁷

Pada umumnya kopra yang dibeli melalui ikatan kontrak, dengan catatan terlebih dahulu kopra dimasukkan ke dalam gudang untuk diperiksa. Hal itu dimaksudkan untuk mencegah spekulasi para pembeli agar kopra yang diambil sesuai dengan standar kualitas yang telah ditentukan pihak OFI Makassar. Salah satu perusahaan yang telah ditunjuk oleh OFI Makassar dalam hal pembelian kopra untuk rayon A yang meliputi Wilayah Makassar adalah *Perusahaan Firma Veth Bersaudara*.¹⁰⁸ Biasanya *Perusahaan Firma Veth Bersaudara* tidak secara langsung dibayar karena perusahaan itu juga terlibat pemegang saham sehingga mereka akan mendapat keuntungan lebih tinggi, yaitu selain keuntungan yang diberikan sewaktu mengumpulkan kopra juga mendapatkan keuntungan setelah minyak laku di pasaran.

Selain OFI. Makassar bekerjasama dengan pihak *Firma Veth Bersaudara*, juga pihak OFI membuka kerjasama dengan OFI. Padang dan berbagai berbagai pabrik minyak di Pulau Jawa. OFI Makassar mengirim kopra ke OFI. Kediri, hal itu dilakukan karena persediaan kopra lokal di Kediri menipis akibat bencana musim kemarau yang panjang pada tahun 1918 dan gangguan letusan gunung Kelud pada tahun

¹⁰⁷ Gemeentearchief Amsterdam. Oliefabrieken Insulinde Makassar, no. Inv.. 561, Lihat pula Verslag Nopens de Reis van de Directeur van Economic Zaken en de Hoofdspectur Hoofd van de Dienst van Scheepvaart naar Celebes en de Molukken in September 1938. hal,119-120

¹⁰⁸ Gemeentearchief Amsterdam, Oliefabrieken Insulinde Makassar. Inventarisasi No.555

1919. Dalam bulan Maret tahun 1918 misalnya, OFI Makassar telah menjual kopra sebanyak 49.910 pikul.¹⁰⁹

Peningkatan tangki minyak OFI tampaknya bukan saja terjadi pada berbagai tempat penampungannya di Hindia Belanda tetapi juga pada cabang-cabang pemasarannya. Misalnya saja pada tanggal 22 Juli tahun 1918 di Amerika Serikat telah dibuka cabang perusahaan OFI Makassar. Cabang itu bergerak pada bidang pengadaan tangki minyak di dua tempat yaitu di San Francisco dan New York. Modal pembukaan itu menelan biaya f 2 juta (200 saham @ f 10.000) yang terdiri dari 125 lembar saham, di mana 107 dimiliki OFI dan 18 lembar dimiliki oleh perusahaan *Clements* di Amerika. Dalam pembukaan cabang di Amerika Serikat itu pihak perusahaan *Clements* ditunjuk sebagai perwakilan OFI untuk wilayah Amerika Serikat.¹¹⁰

Kehadiran OFI Makassar memberikan kontribusi penting bagi penduduk pedalaman Sulawesi Selatan karena kopra bisa dijual di setiap tempat. Para agen pembeli kopra yang kebanyakan adalah penduduk pribumi dan Cina membuka gudang-gudang kopra di setiap tempat, atau bahkan di bawah kolom rumah kopra digudangkan. Kebanyakan petani menjual kelapa tidak dalam bentuk kopra sehingga para pedagang-pedagang perantara membutuhkan waktu pengelolaan kelapa menjadi kopra. Di daerah Mandar hampir semua gudang-gudang kopra berada di sepanjang pantai yang memudahkan pengangkutan melalui perahu atau kapal-kapal KPM.

Dari hasil keuntungan OFI Makassar, sebagian disumbangkan untuk merenovasi Pelabuhan Makassar. Misalnya dalam tahun 1915 OFI Makassar menambah dana pemerintah kurang lebih .f. 3. juta dari dana yang disiapkan oleh pemerintah sebesar f 768.000 dengan rincian: dana perluasan pelabuhan Makasar tahap pertama sebesar f. 4.268.000, tahap kedua f 2.000.000, dan perluasan untuk tahap ketiga f 1.500.000.¹¹¹ Selama tiga tahap pembangunan pelabuhan Makassar diperkirakan menelan biaya sekitar f. 11 juta . Dari bantuan OFI Makassar sebesar f.3 dapat dikatakan cukup besar karena hampir menampung melampaui bantuan pemerintah pada tahap pertama, yaitu sejumlah f. 3.268.800 .

Sumbangan OFI. Makassar terhadap renovasi pelabuhan dapat dikatakan cukup besar, karena hampir semua keuntungannya masuk dalam kas keuangan pemerintah untuk perbaikan pelabuhan. Campur tangan pemerintah mengendalikan keuangan OFI

¹⁰⁹ Gemeetearchief, Amsterdams, Oliefabrieken Insulinde Makassar “ Inventerisati Laporan OFI. Makassar 3 April 1919” No. 531

¹¹⁰ R. N.J Kamerling. *Op-Cit*, hal.,71

¹¹¹ NAD. , NHM Makassar tahun 1916 No Inv 5112

Makassar dapat mengganggu eksistensi pengembangan perusahaan. Akibatnya adalah OFI. Makassar tidak mampu lagi merenovasi mesin-mesin pabriknya. Selain itu muncul persaingan yang tajam dari pabrik-pabrik minyak yang dikelola oleh pedagang Cina di Makassar.¹¹²

Selain industri OFI Makassar juga muncul Macassar Produce Co. merupakan anak cabang dari perusahaan Aarhus di Denmark yang mengelola pabrik minyak. Perusahaan Aarhus adalah salah satu pabrik minyak terbesar dunia dan memiliki organisasi pembelian kopra di Negara-negara tropis, termasuk Hindia Belanda. Di Sulawesi Selatan cabangnya bernama Macassar Produce Co. Sejak tahun 1918 perusahaan itu telah beroperasi dan sejumlah kopra dibeli, yaitu setiap tahunnya rata berkisar dari 30 sampai 50 ribu ton¹¹³.

Perusahaan Denmark itu menyewa kapal-kapal dari perusahaan Norwegia bernama *Noorsche*. Kapal-kapal *Noorsche* mengunjungi Makassar lima sampai enam kali per tahun mengangkut kopra. Kontrak kapal perusahaan *Noorsche* pada awalnya menimbulkan protes dari pedagang-pedagang Cina, karena Macassar Produce Co. berani membeli kopra dalam harga tinggi, sehingga para pedagang perantara tidak mampu bersaing karena keuntungan mereka sedikit.¹¹⁴

Kapal-kapal *Noorsche* pada awalnya mempunyai perwakilan di berbagai pelabuhan seperti Taruna, Amurang, Gorontalo dan Donggala, Makassar dan Manado. Namun karena munculnya protes dari para pedagang Cina dan pemerintah menganggap dapat mengurangi hak KPM maka pelabuhan Taruna, Amurang, Gorontalo dan Donggala ditutup sebagai pelabuhan ekspor. Hanya Makassar dan Manado tetap terbuka bagi perdagangan umum untuk ekspor kopra. Penutupan pelabuhan Taruna, Amurang, Donggala dan Gorontalo menimbulkan kecemasan besar di kalangan para wakil perusahaan Denmark karena perwakilan-perwakilan perusahaannya merasa terancam.

¹¹²R.N.J. Kamerling RA. *De N.V. Oliefabrieken Insulinde in Nedrlands- Indie* Bedrifsvoering in het Onbekende Uitgeverij T. Wever B.V. Franeker. 1982. hal 65-85.

¹¹³ Verslag Nopens de Reis van den Directeur van Economische zaken en den Hoofdinspecteur, 1938, hal, 116

¹¹⁴ Ibid, hal, 117.

Langkah pemerintah itu tidak populer karena dapat mengurangi kebebasan dan menghentikan perwakilannya di pelabuhan tersebut. Pihak pemerintah menyarankan agar mereka mengekspor secara langsung dari Makassar melalui layanan KPM yang mengumpulkan kopra dari berbagai wilayah.¹¹⁵

Penutupan beberapa pelabuhan yang berdampak pada konflik pelayaran antara KPM dan kapal-kapal Noorsche tampaknya bukan saja pada tataran perdagangan tetapi juga berdampak pada munculnya protes dari pemerinah Denmark yang telah lama menjalin hubungan perdagangan dengan Makassar. Bahkan KPM dituding sebagai provokator peristiwa penutupan tersebut. *Batavia Vracht Conferentie* (BVC) yang diberi wewenang mengatur sistem perkapalan diharapkan mampu menyelesaikan persoalan tersebut. Meskipun pihak Macassar Produce Company keberatan karena jauh sebelum BVC muncul kontrak kapal –kapal Norwegia telah ada. Bahkan pihak BVC menganggap Noorsche memperlmainkan tarip angkutan sehingga KPM banyak dirugikan.

Padahal menurut pihak perkapalan Noorsche standar tarif pengangkutan yang diterapkan dianggapnya benar karena jauh sebelum tahun 1918 kapal-kapal Noorsche telah menjalankan standar tarif tersebut, sehingga tidak perlu lagi direvisi sesuai dengan standar yang diinginkan oleh pihak KPM. Pihak perkapalan Noorsche menuntut lisensi perlindungan atas hak-hak yang telah diperoleh selama beberapa tahun beroperasi. Dalam berbagai pembicaraan yang dilakukan di Makassar dan Menado, menunjukkan bahwa perbedaan itu dapat diatasi karena hal itu bertujuan untuk memberikan peluang kapal-kapal perahu dari Amurang dan Taruna dan Gorontalo bisa mengangkut kopra ke Makassar atau Menado.¹¹⁶

Para pedagang Cina di Sulawesi Utara juga menyesal atas posisi istimewa yang diberikan bagi Macassar Produce Co yang secara bebas menyinggahi beberapa pelabuhan. Namun di pihak lain para kapal-kapal Cina dibatasi. Itulah sebabnya Firma Lie Boen Yat & Co meminta pihak BVC di Makassar agar juga diberikan pelayanan

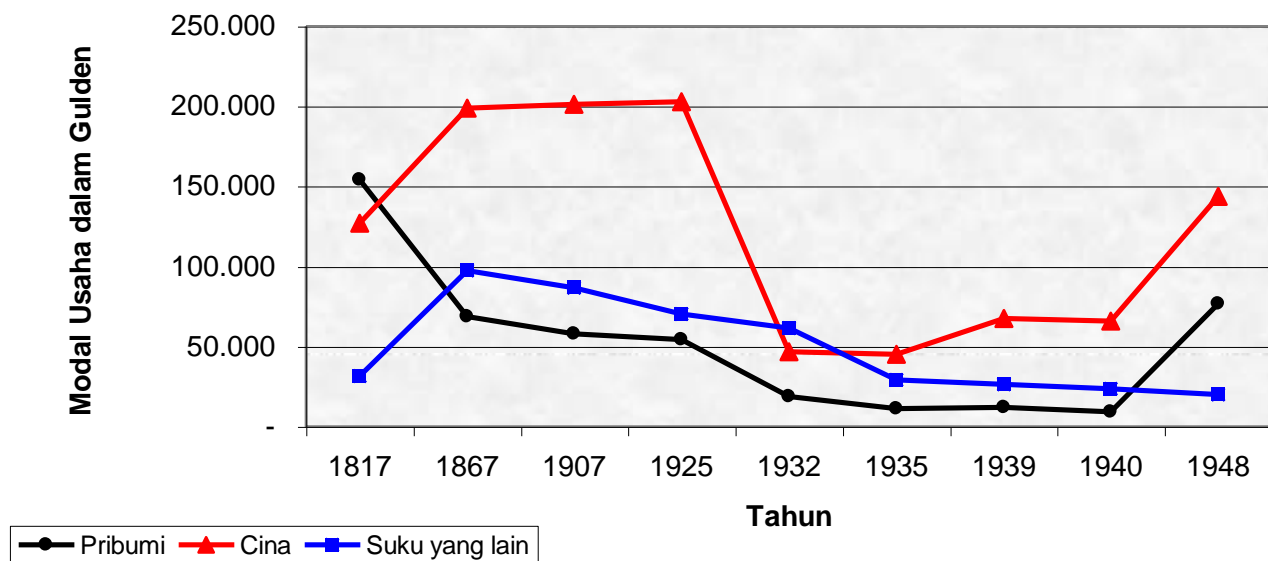
¹¹⁵ NAD., NHM Makassar tahun 1918 No. INV. 5112, Lihat Pula “Verslag Nopens de Reis van den Directeur van Economische zaken en den Hoofdinspecteur Van den Dienst van Scheeovaart naar Celebes en the Molukken in September, 1938, hal, 114

¹¹⁶ NAD, NHM Makassar tahun *Ibid*

yang sama seperti yang dialami Macassar Produce Co. yang sejak beberapa tahun telah menduduki posisi istimewa dalam perdagangan kopra.

Tumbuh dan berkembangnya pengusaha Cina di Makassar diuntungkan karena para eksportir Eropa lebih gampang berhubungan dengan pedagang Cina sebagai pedagang perantara. Namun pada masa munculnya pertanian kelapa rakyat sebagai komoditi ekspor yang utama pedagang-pedagang Cina menguasai aktivitas ekonomi Makassar. Hal itu ditunjukkan pada penguasaan modal usaha seperti grafik dibawah ini

Perkembangan Kepemilikan Modal Usaha di Makassar Pada Tahun 1817-1948



Sumber : ANRI. Arsip Makassar No.354 1846; Algemeen, 1869. Memorie van Overgave 1937-1941. Laporan Perdagangan NIT. 1949

Grafik di atas menunjukkan bahwa sejak pertengahan abad ke-19 kekuatan ekonomi Cina di Makassar semakin kuat bahkan menggeser peran kekuatan ekonomi

pribumi pada urutan kedua. Pedagang Cina di Makassar secara umum dapat dipandang sebagai golongan menengah. Mereka pada umumnya menjadi pedagang perantara antara pihak eksportir dengan perekonomian tradisional, dan mengendalikan arus masuknya barang impor sampai ke pelosok pedalaman Sulawesi Selatan. Sebagai contoh sejak pertengahan abad ke 19 pedagang-pedagang Cina sudah menguasai ekonomi Makassar khususnya kopra di Selayar atas nama surat kuasa dari Residen Makassar.¹¹⁷

Peran golongan Cina yang berkembang terus pada masa kolonial membuat mereka pada pasca kemerdekaan banyak menguasai kanton-kanton kekuatan ekonomi seperti membuka pabrik beras, membuka pabrik minyak, monopoli pembelian kopra di pedalaman Bugis atas dukungan pemerintah kolonial. Sebelum Perang Dunia Kedua di Makassar terdapat 16 perkumpulan Cina antara lain : Tiong Ang Tong/Lok Siang Sia, Shiong Tih Hui, Exelsion/Nam Hwa Federatie, Hwa Kiao Im Gak Hwee, Paotere, Tabaringen, Chung Hwa, Tjiong Boe Hwee, Chie Mei hwee.¹¹⁸

Sikap politik Cina di Makassar selama tahun 1920-an memperlihatkan ambivalensi yang sulit ditebak. Meskipun beberapa kelompok Cina yang muncul di Makassar sejak semula telah memberikan dukungan terhadap Republik, tetapi kebanyakan mereka lebih cenderung berorientasi kedalam arti untuk mempertahankan ekonomi Cina itu sendiri. Ketidak jelasan sikap politik masyarakat Cina pada awal revolusi menyebabkan kelompok Republik di Makassar menuduhnya sebagai kaki tangan NICA. Menurut Jochen Ropke sebelum tahun 1940 jumlah penduduk asing yang menguasai produk domestik tidak lebih dari 30%, kemudian di tahun 1960 an naik meningkat 50% hingga mencapai 70% pada tahun 1980 an.¹¹⁹ Dari presentase itu sekitar 70 % modal usaha nasional dikuasai oleh para pedagang besar yang umumnya adalah pedagang Cina..¹²⁰

¹¹⁷Christiaan Heersink Op-Cit. Hal. 129.: M. R Fernando Op-Cit, hal 241-243.

¹¹⁸ NAD, NHM Makassar Tahun 1949. No. 5113

¹¹⁹ *Pemberitaan Indonesia Times*. 1 November 1977. hal.1.

¹²⁰ Jochen Ropke. *Kebebasan yang Terhambat Perkembangan Ekonomi dan Prilaku Kegiatan Usaha di Indonesia* (Jakarta. PT. Gramedia 1988) hal. 212.

5.3. Makassar Sebagai Kota Perbankan

Salah satu ciri yang menonjol dalam struktur ekonomi Makassar pada tahun 1920 an adalah munculnya beberapa perusahaan ekportir yang rata-rata dimiliki oleh orang asing. Dapat dikatakan bahwa hampir 80 % berada di tangan orang-orang Cina dan Eropa. Dominasi perusahaan-perusahaan Asing itu ditandai dengan munculnya lembaga-lembaga perbankan

Di Makassar berbagai lembaga perusahaan perbankan antara lain: De Javasche Bank, NHM Bank, Perusahaan Bank Hongkong & Shanghai dan Bank of Taiwan; Bank Dagang Hindia Belanda, Perusahaan Nederlandsch Indische Escompto Maatschappij , Nederlandsch Indische Handelsbank, Chartered Bank of India, Australia & China (firma Michael Stephens & Co. Ltd), Bank Dagang Reiss & Co dan Bank Tabungan Makasar ¹²¹

De Javashe Bank mulai beroperasi di Makassar pada tahun 1914. Hal itu didorong oleh semakin berkembangnya Makassar sebagai kota dagang. Berbagai perusahaan Kolonial di Makassar membuka hubungan dengan *De Javashe Bank*, salah satu diantaranya adalah Oliefabrieken Insulide Makassar. Selain itu berbagai irigasi¹²² yang dibangun oleh pemerintah Kolonial pendanaanya dibayar melalui *De Javashe Bank*..¹²³

Javasche Bank memberikan suku bunga lebih rendah dari pada Bank Escompto, namun kelebihan Bank Escompto memberikan fasilitas keredit yang lebih besar, biasanya rata-rata f. 500 ribu gulden ke atas. Saingan utama Bank Escompto adalah Manders Seemaann & Co. Bank yang banyak memberikan kredit pada perusahaan pabrik minyak Makasar. Monopoli bank tertentu dalam pemberian kredit tetap ada, misalnya Bank Escomto dan Manders Seemann & Co sama-sama untuk menguasai pembelian kopra,

¹²¹ NAD, NHM Makassar tahun 1916 No. Inv. 5112

¹²² Irigasi yang dimaksud adalah Bila, Bengo, Leworang, Palakka, Tempe, Sidenreng, Tallo dan Jeneponto. Untuk uraian lebih lanjut dapat. Dilihat dalam , *Memorie van Overgave van Gouverneur Celebes en Onderhoorigheden* Laporan F.O Van Deursen 11 Oktober 1931

¹²³ NAD, NHM Makasar tahun 1919. No. 5112

Begitu pula Javasche Bank banyak memberikan kredit kepada para pedagang kopra untuk menyetor sejumlah kopra kepada OFI Makassar.

Ada beberapa pedagang kopra yang mendapat bantuan kredit dari Javasche Bank pada tahun 1918, antara lain: H. Esenring senilai f 87,35, J. Jonquiere f 90, Dordtsche Petroleum Maatschappij f. 84,37, Lindeteves Stokvis f. 326,07, semuanya berasal dari Makassar. Pedagang dari Surabaya antara lain Becker & Co senilai f. 38.658,38, J.M. Chs. Nyland f. 511,50, van Viet & Zonen f. 52,55. G.C.T. van Dorp & Co f. 145,76, Eles & Co f. 315, H. Oving-Yzer & Staathandel, 65,78 dan Int Cred. & Hs, Ver: Rotterdam sejumlah f 22. 125; Pedagang dari Ternate seperti RV. Duivenbode senilai f. 2767, 12, dari Bandung antara lain West java Hl. My.sebesar f 3,30; dari Gorontalo antara lain Gebr Mahieu sebesar f 35.094,90, dari Manado antara lain Tjia kae Tae 69.968,40; dan dari Ambon Moluksche handelvennootschap sejumlah f. 40.004,04. Pada umumnya penerima kredit tersebut membeli kopra dan menyetornya kepada OFI Makassar. Secara keseluruhan Javasche Bank cabang Makassar paling sedikit setiap bulannya mengeluarkan kredit f. 1.500.000,¹²⁴ Keistimewaan Javasche Bank adalah dapat melayani pengiriman uang lewat wesel.

Selain Javasche Bank di Makassar juga terdapat rangsangan kredit pemerintah melalui Bank Perkreditan Rakyat Makassar yang dibentuk pada tahun 1925. Secara khusus bank tersebut menyediakan kredit niaga yang jangka waktunya hanya berlaku satu tahun. Pada tahun 1928 bank tersebut telah melayani kredit bagi pedagang Cina dan penduduk pribumi yang kaya. Bank itu bunganya sangat rendah yaitu hanya 12 persen per tahun.

Meskipun telah disediakan fasilitas kredit secara resmi bagi penduduk pribumi, namun tidak semua penduduk memanfaatkannya dengan baik. Petani pribumi yang berada pada level bawah tidak tersentuh dengan lembaga perbankan. Bank rakyat tetap tidak bersentuhan dengan masyarakat desa. Umumnya petani yang kekurangan uang lebih senang berhubungan dengan para pedagang perantara. Tampaknya ada masalah keengganan bila berhubungan dengan lembaga perbankan. Selain petani yang tampaknya

¹²⁴ Gemeentearchief Amsterdam . Oliefabrieken Insulinde Makassar Staat van Crediteuren bulan Maret 1918, no. Inv. 555

lebih suka secara peraktis di datangi oleh pedagang perantara dari pada berhubungan dengan bank yang kadang kala meminta berbagai bukti kepemilikan jaminan. Ledakan besar monoterisasi kebutuhan akan uang meluas. Terlepas dari mendapatkan uang tunai (misalnya dalam pertanian ekspor atau pekerjaan pemerintah seperti membangun jalan), ada beberapa cara lain untuk memperoleh uang; saling pinjam dan meminjam, memperoleh pinjaman dari para kreditur atau pedagang perantara atau menggunakan fasilitas kredit yang dibentuk oleh pemerintah.

Selain bank pemerintah juga terdapat bank swasta seperti Escomto dan Bank Hongkong. Bank Hongkong banyak memberikan fasilitas kepada nasabah karena juga berteindak sebagai lembaga penukar uang. Dalam tahun 1918 telah mendapat keuntungan dalam bidang penukaran uang senilai f 174.000. Angka tersebut naik bila dibandingkan pada tahun 1917 hanya mencapai f 100.000.¹²⁵ Salah satu cara untuk menarik nasabah adalah dengan memberikan kredit bagi perdagangan hasil bumi dalam bentuk pembiayaan ekspor.

Di Ternate pada tahun 1920-an Nederlandsch Indische Handelsbank dan Nederlandsch Indische Escompto Maatschappij hampir semua menguasai pemberian kredit untuk pembelian kopra Begitu pula di Ambon Nederlandsch Indische Handelsbank memberikan kredit pada berbagai perusahaan dagang yang membeli kopra. Lain halnya Nederlandsch Indische Escompto Maatschappij lebih banyak memberikan kredit para Perusahaan Dagang Maluku.¹²⁶

Munculnya persaingan di antara berbagai lembaga perbankan di Makassar membuat para eksportir kopra secara bebas menggunakan bank yang lebih menguntungkan. Sebagian besar eksportir dagang Eropa melakukan transaksi lewat bank yang telah mereka tunjuk. namun dalam skala perdagangan antar pulau di Wilayah Timur Besar para eksportir hampir semuanya memakai sistem pengiriman uang melalui wesel.¹²⁷ Hal itu disebabkan fasilitas perbankan di Makassar lebih memungkinkan dari pada daerah-daerah lainnya di Wilayah Timur Besar.

¹²⁵ NAD, NHM Makassar tahun 1918 No. Inv. 5112

¹²⁶ NAD, NHM Makassar tahun 1925 No. Inv. 5113

¹²⁷ AND, NHM Makassar 1932 *Op-Clt*

Tentang Nederlandsch Indische Escompto Maatschappij pada tahun 1918 juga mengalami persaingan dalam penukaran wesel Belanda dan dalam bentuk dollar Amerika Serikat. Nederlandsch Indische Escompto Maatschappij berusaha memperluas hubungannya dengan kalangan perusahaan dagang Eropa. Namun itu kurang berhasil karena Nederlandsch Indische Escompto Maatschappij sibuk menghadapi urusan wesel bagi pelanggannya. Mereka memiliki relasi tetap, sementara usahanya untuk memperluas urusannya mengalami kesulitan karena sebuah perusahaan impor dan ekspor Makassar harus saling membantu. Namun mereka juga kembali memperoleh kontak dengan relasi dengan Nederlandsch Indische Escompto Maatschappij dan selalu menyarankan perusahaan dagang yang diperbesar. Meskipun langganannya banyak yang mau meninggalkan namun masih tetap eksis karena relasinya pada umumnya orang-orang Cina

Perkreditan rakyat Hindia Belanda yang dibentuk pada tahun 1904 tampaknya lebih banyak berpengaruh di Jawa bila dibandingkan dengan Luar Jawa. Di luar Jawa baru mulai ramai dibicarakan ketika bank Tonsea muncul pada tahun 1914. Di Makassar baru berkembang pesat pada tahun 1924, yaitu ketika lembaga bank rakyat diprioritaskan sebagai lembaga kredit. Untuk lebih memasyarakatkan kepada rakyat kecil maka pada tahun 1934 lembaga itu berubah menjadi bank perkreditan rakyat umum. Bank tersebut merupakan lembaga baru yang resmi dan bebas dari campur tangan pemerintah. Salah satu misi utamanya adalah mengawasi dan memberi kredit bagi bank-bank desa.

Bagi para petani bank desa lebih mudah dijangkau bila dibandingkan dengan bank distrik. Bank desa biasanya dikelola di bawah pengawasan para pejabat sipil. Bank tersebut memberikan pinjaman kecil dengan suku bunga rendah dari pada bank distrik. Selain itu proses untuk memperoleh kredit tidak terlalu berbelit-belit bahkan kredit keluar tanpa ada jaminan. Model bank tersebut jarang ditemukan di luar Jawa, karena lebih dari 90 persen bank desa berada di Jawa. Dalam tahun 1930 sekitar 6 000 bank desa berada di Jawa, hanya 624 bank desa berada di luar Jawa. Secara keseluruhan jumlah modal Bank desa pada tahun 1929 sekitar f 90 juta, f 19 juta diantaranya beredar di Luar Jawa. Bila dilihat secara rinci maka terdapat f.14 juta berada pada petani, f 86 juta berada dalam bentuk simpanan penduduk pribumi.. Selain bank desa juga terdapat bank distrik. Jumlah bank distrik pada tahun 1930 terdapat 71 bank diantaranya 35 buah terdapat di

Jawa dan sisanya 35 bank berada di luar Jawa, rinciannya adalah 18 berada di Sumatra, 2 di Kalimantan dan 4 di Sulawesi

Dalam tahun 1949 bank kredit rakyat Makasar telah mengeluarkan pinjaman kredit kepada petani senilai f 184.000 , f 173.000 untuk para pegawai negeri, f 94.000 untuk para pedagang dan f 124.000 dari berbagai macam industri. Pinjaman berbagai macam industri termasuk juga usaha desa bagi para petani kelapa. Sejak tahun 1934 Bank Kredit rakyat terus berkembang dengan pesat. Hal itu ditunjukkan jumlah keuntungan diperoleh sebesar f.1.631.000 pada tahun 1940 dengan jumlah modal keseluruhan mencapai sekitar f 11 juta, ¹²⁸

BAB VI

PELAYARAN PRIBUMI DI LAUT JAWA PADA AKHIR KOLONIAL

Sampai saat ini historiografi Indonesia hampir selalu menggambarkan bahwa pada awal abad XX telah terjadi kemerosotan kemakmuran rakyat Jawa. Hal ini sudah dipahami karena pada akhir abad XIX banyak laporan-raengenai kemunduran kemakmuran (*diminishing welfare*) yang dialami masyarakat pribumi di Jawa mulai didengar di Nederland. Laporan-laporan itu memberi gambaran yang jelas bahwa penduduk pribumi, berlawanan dengan apa yang dibayangkan oleh masyarakat Nederland, tidak mampu memberikan reaksi yang positif terhadap perkembangan ekonomi yang sedang berlangsung.¹²⁹

Kemerosotan kemakmuran pribumi ini biasanya dikaitkan dengan kegagalan penerapan kebijaksanaan ekonomi liberal yang dilaksanakan sejak akhir abad XIX.¹³⁰ Sebetulnya tujuan awal diterapkannya kebijaksanaan ekonomi liberal di Hindia Belanda ini adalah dalam rangka untuk meningkatkan kemakmuran rakyat pribumi yang dinilai hancur pada masa Tanam Paksa. Diandaikan jika dapat diciptakan adanya kemakmuran melalui penerapan prinsip-prinsip ekonomi liberal di tanah jajahan, maka kemakmuran itu akan menetes ke bawah, ke rakyat pribumi. Namun demikian pada

¹²⁸ NAD, NHM Makassar, No. Inv. 5114

¹²⁹

Ge Prince, "Dutch Economic Policy in Indonesia, 1870-1942", dalam Angus Maddison & Ge Prince (eds), *Economic Growth in Indonesia, 1820-1940* (Dordrecht-Holland: Foris Publication, 1989), hal. 209.

¹³⁰

Ibid

praktiknya, prinsip-prinsip ekonomi liberal yang diterapkan di daerah koloni ternyata menghasilkan paradok-paradok yang justru menghisap kemakmuran rakyat pribumi yang lemah. Pemberian kebebasan kepada modal swasta, tanpa adanya upaya pemberdayaan kekuatan tawar-menawar masyarakat pribumi justru menimbulkan situasi yang eksploitatif. Jadi terjadi semacam perbandingan terbalik antara peningkatan ekspor kolonial, yang berarti kemakmuran Nederland, dan kemakmuran rakyat pribumi itu sendiri.¹³¹

Kegagalan kebijaksanaan liberal ini juga ditegaskan oleh pidato Ratu Belanda di Parlemen Belanda pada tahun 1901. Pidato ini kemudian ditindaklanjuti dengan sebuah kebijaksanaan baru untuk mengantisipasi kemerosotan kemakmuran kaum pribumi yang terkenal dengan nama Politik Etis.¹³² Sudah barang tentu kemerosotan kemakmuran itu banyak dialami oleh para petani sebab pertanian merupakan mata pencaharian utama masyarakat pribumi di Jawa ketika itu. Di samping itu hampir selama abad XIX bidang pertanian mengalami eksploitasi yang luar biasa dari rejim kolonial. Oleh karena itu program-program perbaikan untuk meningkatkan kemakmuran penduduk juga banyak berkaitan dengan pertanian seperti irigasi, transmigrasi, kredit pertanian, pembangunan jalan, pendidikan (menyangkut juga penyuluhan pertanian), dan industri.¹³³

¹³¹

D.H. Burger, *Sejarah Ekonomis Sosiologis Indonesia II* (Jakarta: Prajnajaparamita, 1970), hal. 139.

¹³²

Ge Prince, "Economic Policy in Indonesia, 1900-1942", dalam J. Thomas Linblad (ed), *New Challenges in the Modern Economic History of Indonesia* (Leiden: Programme of Indonesian Studies, 1993), hal. 166.

¹³³

Robert Cribb, "Development Policy in the Early 20th Century", dalam J.P. Dirkse, F. HUsken, M. Rutten (eds), *Development Indonesia 's Experience under the New Order and Social Welfare* (Leiden, KITLV Press, 1993), hal. 232.

Celakanya, pemahaman orang terhadap fenomena ini kadang-kadang kurang tepat, yaitu bahwa kemunduran kemakmuran orang Jawa itu mencakup semua sektor kehidupan rakyat pribumi. Oleh karena itu makalah ini ingin menganalisis bahwa sektor pelayaran rakyat (pribumi) di Jawa dan Madura pada akhir abad XIX dan awal abad XX justru mengalami dinamika dan perkembangan. Untuk itu akan dikaji mengenai armada perahu layar pribumi baik ditinjau dari segi jumlah maupun tonagenya. Di samping itu juga akan dianalisis mengenai posisi Jawa dan Madura dalam pelayaran antar pulau dengan menggunakan perahu layar pribumi.

6.1 Kebijaksanaan Pemerintah Kolonial di Bidang Pelayaran

Pembicaraan mengenai perkembangan pelayaran perahu pribumi di Jawa pada awal abad XX tidak dapat dilepaskan dari perkembangan kebijaksanaan pemerintah Kolonial Belanda di bidang pelayaran secara umum di Indonesia. Seperti diketahui bahwa perubahan-perubahan yang terjadi dalam dunia pelayaran di Hindia Belanda selama abad XIX banyak ditentukan oleh semakin intensifnya aktivitas pelayaran Inggris di perairan Asia dan campur tangannya dalam kebijaksanaan perdagangan pemerintah Hindia Belanda sebagai akibat dari perkembangan industri dan pergolakan-pergolakan politik di Eropa. Selama periode itu perubahan-perubahan terjadi dalam sistem perdagangan di Hindia dari prinsip “berdagang sendiri” atau kebijaksanaan monopoli menuju ke arah sistem pelayaran dan perdagangan bebas.¹³⁴

Pada saat kembali menerima Indonesia dari tangan Inggris tahun 1816, Belanda masih tetap menerapkan kebijaksanaan

134

Edward L. Poelinggomang, *Proteksi dan Perdagangan Bebas: Kajian ten tang Perdagangan Makassar pada Abad ke-19*. Disertasi tidak diterbitkan pada Vrije Universiteit Amsterdam, 1991.

pelayaran dan perdagangan yang konservatif. Kebijakan ini dapat dilihat pada peraturan pemerintah yang menegaskan :¹³⁵

De vaart op en de handel van geheel Nedeerlandsch-Indie (met uitzondering van de Moluksche eilanden) is vrij en open voor alle volken, waarmede het Koninkrijk der Nederlanden in vriendschap leeft. Bij bijzondere verordeningen worden de plaatsen en havens aangewezen, welke de onderscheidene schepen moeten of mogen aandoen.

Meskipun tampaknya peraturan itu cukup lunak namun dalam pelaksanaannya sangat membatasi. Dalam konteks itu Belanda hanya membuka satu pelabuhan di Jawa, yaitu Batavia, untuk kapal-kapal yang datang dari negara-negara Eropa, Amerika, atau negara-negara koloni bangsa Eropa di Asia dan Afrika. Jika kapal-kapal dari negara-negara yang disebutkan di atas ingin datang di Hindia Belanda maka hanya boleh berlabuh di Batavia untuk membongkar dan memuat barang. Dengan kekecualian mereka dapat diijinkan untuk melakukan hal itu di pelabuhan Semarang dan Surabaya. Hanya dari pelabuhan-pelabuhan ini pula kapal-kapal itu harus menyelesaikan administrasi formal dan dari pelabuhan tempat menyelesaikan administrasi formal ini pula kapal-kapal itu boleh meninggalkan Hindia Belanda untuk menuju ke negara lain. Seluruh muatan harus diambil dari tempat di mana kapal-kapal itu menyelesaikan dokumen resmi untuk ekspor. Kapal-kapal itu tidak boleh mengunjungi pelabuhan lain di Hindia Belanda kecuali dengan alasan khusus atas izin pemerintah.¹³⁶

Sementara itu kapal-kapal yang datang dari daerah yang berada di bawah kekuasaan pemerintah Hindia Belanda dan dari wilayah-

¹³⁵

Lihat *Indisch Staatsblad* 1818, No. 87.

¹³⁶

Lihat Johannes Adriaan Kok, *De Scheepvaartbescherming in Nederlandsch-Indie* (Leiden: NV Leidsche Uitgevers- maatschappij, 1931), hal. 62

wilayah yang berada di bawah kekuasaan kerajaan pribumi yang menjalin persahabatan dengan Belanda diijinkan membongkar dan memuat barang di semua tempat di Jawa dan Madura. Namun demikian jika mereka melakukan pelayaran dan perdagangan ke dan dari Eropa, Amerika, dan daerah-daerah koloni bangsa Eropa di Asia dan Afrika hanya diijinkan ke Batavia, Semarang, dan Surabaya sebagaimana kategori pertama yang disebutkan di atas. Sebuah kekecualian dibuat untuk jung-jung Cina. Mereka hanya diijinkan melakukan pelayaran niaga ke Batavia.¹³⁷ Hal itu disebabkan oleh kenyataan bahwa jalur pelayaran dan perdagangan antara Cina, Riau, dan Jawa berada di tangannya setelah mengalami kemerosotan akibat “geger pacinan” pada pertengahan abad XVIII.¹³⁸ Oleh karena itu pemerintah kolonial Belanda sangat risau terhadap persaingan mereka dengan armada dagang pribumi.¹³⁹ Meskipun begitu kadang-kadang juga terjadi perdagangan liar antara jung-jung Cina dengan pedagang pribumi dan hal ini berarti juga merugikan kepentingan pemerintah Hindia Belanda.¹⁴⁰

Peraturan itu jelas menunjukkan bahwa pemerintah Hindia Belanda tidak melakukan syarat yang diajukan oleh Inggris untuk melakukan liberalisasi di bidang pelayaran dan perdagangan di Hindia Belanda. Belanda tetap masih melanjutkan kebijaksanaan monopoli dan proteksionisme. Peraturan itu juga menegaskan adanya larangan

¹³⁷

Ibid

¹³⁸

Lihat Leonard Blusse, "Chinese Trade to Batavia during the Days of The VOC", dalam *Arehipel* 18, 1979: 209-210; Andil Cina dalam perdagangan Jawa pada periode 1820-1850 dapat dilihat pada F.J.A. Broeze, "The Merchant Fleet of Java 1820-1850: A Preliminary Survey", dalam *Archipel* 18, 1979: 257-259.

¹³⁹

Johannes Adriaan Kok, loc. cit.

¹⁴⁰

Poelinggomang, op. cit., hal. 65.

untuk melakukan impor dan ekspor peralatan perang seperti senjata api, amunisi, peluru, dan sendawa, serta impor rempah-rempah seperti cengkeh, pala, dan bunga pala. Lagi pula pada saat itu pemerintah Hindia menarik tarif yang berbeda-beda antara satu wilayah dengan wilayah yang lain. Pelayaran niaga di kawasan intra Jawa dan Madura tidak dikenakan pajak perdagangan menurut peraturan di atas. Akan tetapi komoditi dagang yang dimasukkan atau diangkut dengan perahu pribumi ke atau dari Jawa dan Madura dikenakan pajak. Jika hal itu dilakukan oleh pribumi maka dikenakan pajak serendah mungkin.¹⁴¹ Akan tetapi jika hal itu dilakukan oleh kapal-kapal asing, maka berlaku Peraturan Pemerintah mengenai tarif tanggal 1 November 1818 yang menegaskan bahwa nilai barang, yang diangkut oleh kapal yang berbendera apapun ditambah 30% nilai barang dan selanjutnya jika menggunakan kapal berbendera Belanda dikenakan pajak 6%, dengan kapal asing yang datang dari Belanda 9%, dan dengan kapal asing yang datang dari pelabuhan asing dikenakan pajak 12%. Jadi pemerintah Kolonial menerapkan tarif diferensial (*Differentieele Tarief*)¹⁴²

Pemerintah Hindia Belanda menerapkan kebijaksanaan itu dengan alasan supaya: “De kustvaart op Java en Madoera was dus voorbehouden aan de Indische schepen”.¹⁴³ Jadi rupanya pada masa itu pemerintah kolonial melakukan proteksi terhadap pelayaran pantai termasuk pelayaran pribumi. Apapun alasannya, sebagaimana pada periode-periode sebelumnya, tampaknya Belanda memandang kehadiran kapal-kapal asing dan perdagangan bebas sebagai ancaman

¹⁴¹

Poelinggomang, *ibid.*, hal. 61; Lihat selanjutnya pada *Indisch Staatsblad 1818*, No. 58.

¹⁴²

Lihat *Indisch Staatsblad 1818*, No. 13.

¹⁴³

J.A. Kok, *ibid.*, hal. 63.

bagi kepentingan ekonomi dan politiknya di Indonesia. Dalam konteks itu bisa dipahami jika pemerintah Hindia Belanda hanya membuka satu pelabuhan saja yaitu Batavia untuk perdagangan umum dan memberlakukan tarif diferensial di mana kapal-kapal asing yang datang dari atau berangkat ke negara- negara lain dikenakan pajak dua kali lipat dari kapal-kapal Belanda.¹⁴⁴

Peraturan itu juga menunjukkan bahwa perhatian pemerintah kolonial Belanda banyak dicurahkan untuk kepentingan Jawa. Daerah-daerah luar Jawa tidak diberi kesempatan untuk mengembangkan aktivitas pelayaran dan perdagangan internasional. Sebaliknya pelayaran Jawa dengan negara asing dan daerah-daerah Hindia Belanda yang lain lewat Batavia menjadi sangat ramai.¹⁴⁵

Perkembangan-perkembangan baru segera terjadi sejalan dengan berkembangnya Singapura sebagai pelabuhan bebas sejak 1819 dan adanya perjanjian Belanda dengan Inggris tahun 1824. Jung-jung Cina semakin mendapat kebebasan untuk bergerak. Mereka segera memindahkan pusat kegiatannya ke Singapura. Hal ini berarti sebagian aset perdagangan Hindia Belanda ditarik ke Singapura. Oleh sebab itu sejak tahun 1825 pemerintah Kolonial Belanda mulai membolehkan jung-jung Cina tidak hanya berlabuh di Batavia saja tetapi juga boleh mengunjungi Semarang dan Surabaya tanpa harus meminta ijin khusus kepada Gubernur Jendral.¹⁴⁶

Pembukaan Singapura sebagai pelabuhan bebas oleh Inggris juga diantisipasi oleh Belanda dengan melakukan hal yang sama. Pada

¹⁴⁴

Lihat Poelinggomang, **op. cit.**, hal. 61.

¹⁴⁵

Lihat Singgih Tri S., "Politik Kolonial terhadap Pelabuhan di Hindia Belanda", dalam *Lembaran Sastra*, No. 18, 1995, hal. 86.

¹⁴⁶

J.A. Kok., *ibid.*, hal. 64.

tahun 1Q 1828 pelabuhan Tanjung Pinang dibuka sebagai pelabuhan bebas.¹⁴⁷ Upaya ini dilakukan untuk melakukan kampanye dalam rangka untuk menarik sebagian perdagangan dari pelabuhan Singapura. Upaya ini kemudian disusul dengan pembukaan pelabuhan Sambas dan Pontianak sebagai pelabuhan bebas pada tahun 1933. Selanjutnya diikuti oleh pelabuhan Sukadana tahun 1837, Lampung pada tahun 1839,¹⁴⁸ pelabuhan Makassar pada tahun 1846¹⁴⁹, pelabuhan Menado dan Kema pada tahun 1846¹⁵⁰ pelabuhan Ambon, Banda, Ternate, dan Kaili pada tahun 1853.¹⁵¹

Namun demikian sejalan dengan semakin kuatnya armada pelayaran Hindia Belanda dalam menghadapi saingan Inggris yaitu dengan hadir-nya berbagai perusahaan pelayaran di Hindia Belanda seperti Cores de Vries, KPM, Rotterdam Lyoid, SMN, dan sebagainya, maka pembukaan pelabuhan bebas dalam rangka untuk menyaingi Singapura menjadi tidak bergairah lagi. Pada tahun 1860-an kecenderungan Belanda untuk membuka pelabuhan bebas terhenti sama sekali. Menjelang berakhirnya pemerintahan Hindia Belanda di Indonesia, Belanda hanya meninggalkan dua pelabuhan bebas yaitu Sabang dan Tanjung Pinang. Seluruh wilayah dan pelabuhan di

¹⁴⁷

Lihat W.L. Korthal Altes, *Changing Economy in Indonesia Vol. 12a, General Trade Statistics* (Amsterdam: KIT, 1991), hal. 31.

¹⁴⁸

J.A. Kok, *op. cit.*, hal. 87. Lihat juga Korthal Altes, *op. cit.*, hal. 33.

¹⁴⁹

Lihat *Indisch Staasblad 1846*, No. 27.

¹⁵⁰

Lihat *Indisch Staatsblad 1848*, No. 42.

¹⁵¹

Lihat J.A. Kok, *op. cit.*, hal. 138.

Hindia Belanda merupakan daerah wajib pajak (*tolgebeid*) kecuali dua pelabuhan di atas.¹⁵²

Jika dalam hal pembukaan pelabuhan bebas justru menunjukkan adanya kemunduran, maka sebaliknya upaya pembukaan pelabuhan-pelabuhan untuk perdagangan umum (ekspor-impor) mengalami peningkatan terus. Jika pada awal abad XIX hanya Batavia yang dibuka sebagai pelabuhan ekspor-impor maka pada tahun 1930 hampir semua pelabuhan di Hindia Belanda yang sudah memiliki infrastruktur yang memadai dijadikan sebagai pelabuhan ekspor-impor. Di Jawa, pelabuhan-pelabuhan yang difungsikan untuk ekspor-impor adalah Anyer, Banten, Batavia, Cirebon, Tegal, Pekalongan, Semarang, Juana, Surabaya, Pasuruan, Probo-linggo, Panarukan, Banyuwangi, Cilacap, Indramayu, Rembang, dan Besuki. Sementara itu untuk Sumatra dibuka 44 pelabuhan ekspor-impor, untuk Kalimantan dibuka 13 pelabuhan, untuk Sulawesi dibuka 5 pelabuhan, untuk Maluku dibuka 6 pelabuhan, untuk Bali dan Lombok dibuka 5 pelabuhan, untuk Nusa Tenggara dibuka 1 pelabuhan, dan untuk Irian 1 pelabuhan.¹⁵³

Selain itu sejak tahun 1872 sistem tarif diferensial dihapuskan. Pajak ekspor dan impor tidak lagi didasarkan pada bendera kapal, tetapi didasarkan pada jenis barang yang diperdagangkan.¹⁵⁴

Perkembangan semacam ini jelas akan memberikan iklim yang kondusif bagi perkembangan pelayaran dan perdagangan di Hindia Belanda baik dalam konteks pelayaran internasional maupun

¹⁵²

Korthal Altes, *loc. cit.*

¹⁵³

Untuk lebih terperinci lihat Singgih Tri S., *Sektor Maritim dalam Era Mekanisasi dan Liberalisasi: Posisi Armada Perahu Layar Pribumi dalam Pelayaran antar Pulau di Indonesia, 1879-1911* (Laporan Hasil Penelitian yang disponsori oleh Summer Course in Indonesian Modern Economic History, Yogyakarta, 1996).

¹⁵⁴

Lihat selanjutnya dalam *Indisch Staatsblad* 1873, No. 35.

pelayaran domestik. Apalagi sejak akhir abad XIX pemerintah Kolonial sudah mulai melakukan ekspansi ekonomi dan pembukaan daerah luar Jawa sehingga kedudukan aktivitas pelayaran menjadi sangat vital. Jika pelayaran dan perdagangan internasional banyak ditentukan oleh derajat permintaan dan supai terhadap komoditi ekspor dan impor, maka pelayaran dan perdagangan antar pulau di samping banyak ditentukan oleh situasi yang saling membutuhkan terhadap komoditi tertentu dari masing-masing pulau, juga ditentukan oleh kedudukan Jawa sebagai pusat pengendalian politis dan ekonomis. Dalam hal ini, bukan hanya pelayaran kapal bermesin saja yang mengambil keuntungan, tetapi pelayaran perahu pribumi juga dapat memanfaatkan perkembangan ekonomi yang menarik ini.¹⁵⁵

6.2 Armada Perahu Layar Pribumi di Jawa dan Madura

Dalam sumber-sumber kolonial, apa yang tercakup dalam perahu-perahu layar pribumi terdiri dari jenis-jenis perahu layar tradisional non mesin seperti *wangkang*, *pancalang*, *paduwakang*, *prahu pelaris*, *cemplong*, *janggolan*, dan sebagainya¹⁵⁶ yang sering disebut sebagai *zeilschepen op Inlansche trijze getuigd* (*Inlandsche Zeilvaartuigen*). Di samping itu ada juga yang disebut sebagai *zeischepen op Euro-peesche wijze getuigd* (*Europeesche Zeilvaartuigen*) yang terdiri dari kapal-kapal layar model Eropa

¹⁵⁵

Singgih Tri S., *loc. cit.*

¹⁵⁶

Gerrit J. Knaap (ed), *Changing Economy in Indonesia, Vol. 9 Trnsport 1819-1940* (Amsterdam: Royal Tropical Institute), hal. 35. Lihat juga a Campo, "Perahu Shipping in Indonesia", dalam *Review of Indonesian and Malaysian Affairs*, Vol. 27, 1993), hal. 36. Tentang jenis-jenis perahu di Indonesia lihat Adrian Horidge, *The Prahu: Traditional sailing Boat of Indonesia* (Kuala Lumpur, Oxford, New York Melbourne: Oxford University Press, 1981). Lihat juga C.H.R. Noteboom, *De Boomstamkano in Indonesie* (Leiden: N.V. Boekhandel en Druk-kerij Voorheen E.J. Brill, 1932). Lihat juga C.H.R. Noteboom, *Gids in het Volkenkundig Museum: Vol. XI, De Inlandsche Scheepvaart* (Kononk-lijke Vereeniging).

seperti *clipper*, *schooner*, *fregat*, *bark*, *brik*, dan sebagainya.¹⁵⁷ Dalam sumber - sumber statistik, kegiatan pelayaran dibagi menjadi dua, yaitu *kustvaart* untuk menyebut pelayaran dalam negeri (*domestic shipping*) dan *scheepvaart* untuk menyebut pelayaran internasional (*international shipping*) atau pelayaran antar negara. Dalam hal ini pelayaran dalam negeri mencakup baik pelayaran antar pelabuhan dalam satu pulau maupun pelayaran antar pulau.

Pelayaran perahu layar pribumi untuk kepentingan pelayaran dalam negeri harus dilengkapi dokumen pelayaran pribumi yang berupa *jaarpas* (surat izin berlayar tahunan). Sementara itu kapal-kapal layar model Eropa baik untuk pelayaran internasional maupun pelayaran dalam negeri harus dilengkapi dengan dokumen yang berupa *zeebrief* (paspor berlayar) dan *jaarpas*. Peraturan yang sama juga dikenakan kepada perahu pribumi yang melakukan pelayaran internasional.¹⁵⁸

Makalah ini hanya mengkaji pelayaran perahu pribumi khususnya Jawa & Madura dalam pelayaran domestik.

Permasalahan yang menarik adalah siapa sesungguhnya pemilik perahu-perahu layar pribumi sebagaimana yang dicantumkan dalam sumber-sumber statistik kolonial. Sumber statistik itu sendiri tidak menjelaskan hal ini. Hal itu terjadi karena tidak ada catatan kapal-kapal pribumi yang melakukan pelayaran

157

a Campo, "Perahu Shipping...", *op. cit.* hal. 36. Lihat juga Knaap (ed), *op. cit.*, hal. 35. Lihat juga sebuah artikel yang berju-dul "Vergelijkend Overzicht van de Nederlandsche Scheepvaart en Scheepbouw in de Laatste Jaaren" dalam *De Economist*, 1881, Deel I, hal. 494.

158

F.J.W.H. Sandbergen, *Nederlandsche en Nederlandsc-Indische Scheepsnationaliteit* (Leiden: 1931), hal. 250-255. Lihat juga Knaap (ed), *op. cit.*, hal. 17. Setiap tahun *Regerings-Almanak voor Neder-landsch-Indie* memuat daftar kapal yang memperoleh *ziebrief* dengan di bawah judul *Lijst der in Hederlansch-Indie te huis behorende schepen en vaartuigen, die op zeebrieven varen*.

dalam negeri yang memperoleh *Jaarpas*. Hanya kapal-kapal yang melakukan pelayaran internasional dan memperoleh *zeebrief* yang tercatat dalam *Regeerings-Almanak*.¹⁵⁹ Akan tetapi jika apa yang dikatakan Knaap benar bahwa pada pertengahan pertama abad XIX bahwa 50% lebih kapal-kapal layar Eropa (*Europeesche Getuigd*) dimiliki oleh orang pribumi, Cina, dan Arab, maka kemungkinan besar pemilik jenis perahu layar pribumi juga banyak dimiliki oleh orang-orang non-Eropa. Bahkan de Boer secara jelas mengatakan bahwa apa yang dalam sumber statistik Belanda disebut sebagai *zeilschepen op Inlandshe wijze getuigd (Inlandsche Zeilvaartuigen)* merupakan perahu milik pribumi.¹⁶⁰

Sejak masa prakolonial, Jawa merupakan salah satu mata rantai pelayaran di Indonesia dan di Asia Tenggara yang sangat penting. Beberapa abad sebelum datangnya bangsa Eropa, ekonomi Jawa telah terintegrasi ke dalam jaringan perdagangan di Asia Tenggara. Bahkan sejak abad X Jawa telah berkedudukan sebagai pengeksport beras dalam skala besar baik melalui perdagangan langsung dengan orang asing maupun setelah mengalami tukar-menukar dengan komoditas lain.¹⁶¹ Pada periode sebelum tahun 1511 pelabuhan Jepara mengeksport sekitar 3.000 ton beras ke Malaka setiap tahun. Di samping itu kegiatan perdagangan

¹⁵⁹

Gerrit J. Knaap (ed), *op. cit.*, hal. 14.

¹⁶⁰

M.G. de Boer en J.C. Westerrmann, *Een Halve Eeuw Paketvaart 1891-1941* (Amsterdam: De Bussy, 1941), hal. 264.

¹⁶¹

Peter Boomgaard, "The Non-agricultural Side of an Economy Jaya, 1500-1900", dalam Paul Alexander, Peter Bppmgaard, Bebjamin White (eds.), *In the Shadow of Agriculture: Non-farm Activities in the Javanese Economy, Past and Present* (Amsterdam, 1991: Royal Tropical Institute), hal. 15.

berbagai komoditas seperti garam, rempah-rempah, berbagai jenis kain, logam, dan sebagainya juga berkembang.¹⁶²

Sudah barang tentu kegiatan perdagangan tersebut berhubungan erat dengan keberadaan armada angkutan laut, yaitu berbagai jenis perahu. Namun demikian kegiatan perdagangan bukan merupakan satu-satunya faktor yang mendorong berkembangnya jumlah armada laut. Faktor politik dan tersedianya bahan untuk membuat perahu juga sangat menentukan. Tome Pires yang mengunjungi Jawa pada tahun 1515 menyebutkan bahwa Rembang dan Cirebon merupakan tempat pembuatan kapal di Jawa. Namun demikian kebanyakan jung didatangkan dari Burma dan Kalimantan. Namun demikian Pires datang Jawa pada saat kehidupan maritim sedang lemah. seperti diketahui bahwa pada tahun 1511 Demak mampu mengirim sekitar 100 buah armada ke Malaka untuk menggempur Portugis. Namun demikian upaya ini mengalami kegagalan sehingga hanya 7 atau 8 saja yang dapat pulang. Bahkan ia mengatakan bahwa orang Jawa tak mampu lagi membuat 10 jung dalam waktu 10 tahun.¹⁶³

Kehancuran armada laut Jawa juga ada hubungannya dengan upaya penghancuran kota-kota pantai utara Jawa oleh Mataram pada awal abad XVII. Belum sempat mereka bangkit, sudah didahului oleh dominasi dan monopoli VOC. Untuk mendukung monopolinya, kapal-kapal dagang VOC selalu didukung oleh kapal-kapal perang. Selain itu kontrol terhadap kapal-kapal yang berada di wilayah monopoli VOC juga dilakukan

¹⁶²

Anthony Reid, "The Pre-colonial Economy of Indonesia", dalam *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, Vol. XX, No. 2, August 1984, hal. 154-161.

¹⁶³

Armando Cortesao (ed.), *The Suma Oriental of Tome Pires: An Account of the East* (London: Hakluyt Society, 1944), hal. 183-195.

dengan cara mewajibkan kapal-kapal ataupun perahu-perahu untuk memiliki *zeepas* dan *zeebrief* sebagaimana yang sudah disinggung di depan. Dengan adanya perkembangan yang semacam ini Burger mengatakan bahwa pada abad XVIII itulah pelayaran bangsa Jawa mengalami kehancuran total. Bahkan dikatakannya bahwa pada masa itu orang Jawa tidak mampu lagi untuk mengirimkan beras ke Batavia dengan menggunakan perahu. Ia mengatakan bahwa Jawa mengalami proses feodalisasi.¹⁶⁴

Dalam tahun 1670-an, VOC mulai menguasai tempat-tempat pembuatan kapal di pantai utara Jawa yang sebelumnya merupakan daerah kekuasaan Mataram. Dalam hal ini Rembang memiliki kedudukan yang paling penting. Antara tahun 1680-1743 Kumpeni terus melanjutkan untuk menguasai hutan-hutan di sepanjang pantai utara Jawa sebagai sumber utama pembuatan kapal. Pada tahun 1743 Kumpeni berhasil mengadakan perjanjian dengan Mataram yang mengesahkan monopoli VOC atas semua pembuatan kapal di pantai utara Jawa yang menggunakan kayu-kayu yang berasal dari pantai utara Jawa kecuali pembuatan kapal ataupun perahu untuk orang Jawa sendiri. Kapal-kapal yang dijual untuk memenuhi pesanan pembeli asing hanya boleh dibuat VOC di Bata-via. Pada tahun 1777 dan 1787 pembatasan-pembatasan dalam pembuatan beberapa jenis kapal diterapkan oleh VOC. Sejalan dengan melemahnya VOC, aktivitas pembuatan kapal yang dilakukan oleh di pantai utara Jawa juga mengalami kemunduran. Memasuki abad XIX pembuatan kapal di pantai utara Jawa yang penting hanya terdapat di Juwana dan Rembang, dan Surabaya.

164

D.H. Burger, *Sejarah Ekonomis Sosiologis Indonesia II* (Jakarta: Prajnajaparamita, 1970), hal. 47-92.

Tempat-tempat itupun hanya digunakan untuk membuat kapal-kapal untuk kepentingan sendiri.¹⁶⁵

Mundurnya pembuatan kapal oleh VOC di Indonesia pada umumnya dan pantai utara Jawa pada khususnya berkaitan erat dengan berkembangnya kapal uap di Eropa. Kedudukan kapal layar yang dapat diproduksi di Hindia Belanda semakin ketinggalan jaman. Sementara itu pergolakan-pergolakan politik di Hindia Belanda seperti pergolakan di Palembang (1819 dan 1821), ekspedisi Bone (1824), perlawanan Dionegoro (1825-1830), perlawanan Imam Bonjol (1827-1833), dan sebagainya. Pergolakan-pergolakan politik itu mendorong pemerintah Kolonial untuk segera memiliki kapal-kapal uap. Pada waktu itu pemerintah Kolonial belum mampu membuat kapal api sendiri di Hindia Belanda. Oleh karena itu pemerintah harus membeli atau menyewa kapal dari berbagai pihak yang mampu menyediakannya.¹⁶⁶

Pada periode ini pelayaran niaga di Jawa didominasi oleh jenis kapal layar Eropa. Kebijakan pemerintah Kolonial di bidang pelayaran dan perdagangan yang sangat melindungi kapal-kapal Belanda dalam persaingannya dengan kapal asing menyebabkan kapal-kapal layar milik pengusaha-pengusaha Belanda mendominasi pelayaran di Indonesia.

Kapal-kapal ini sekaligus menjadi alat bagi pemerintah Kolonial untuk kepentingan-kepentingan politik, misalnya untuk alat angkut pegawai dan peralatan pemerintah Kolonial di berbagai

¹⁶⁵

Peter Boomgaard, *op. cit.*, hal. 19.

¹⁶⁶

Pada tahun 1825 misalnya, pemerintah Kolonial Belanda menyewa kapal uap "P.S. Vander Capellen" milik perusahaan Thompson Robert & Co. yaitu sebuah perusahaan swasta Inggris di Batavia. Tarif sewa kapal ini sangat tinggi yaitu 10.000 pound sterling/bulan. Oleh karena kebutuhan yang sangat urgen maka sewa kapal ini berlangsung hingga tahun 1830. Selanjutnya pemerintah kolonial membeli kapal api "Willem I" dari perusahaan *Amsterdam Stoomboot Maatschappij*. Lihat E.L. Poelinggomang, *op. cit.*, hal. 122.

daerah. Sebaliknya jenis-jenis kapal layar pribumi, yang karena lebih lemah baik dalam hal peralatan, ukuran kapal, modal, dan sebagainya, tidak dapat berkembang dengan baik. Sementara itu iklim ekonomi pada yang monopolistik pada waktu itu kurang memberikan kesempatan kepada perahu layar pribumi untuk ambil bagian penting dalam kegiatan pelayaran dan perdagangan. Perkembangan jumlah armada perahu layar pribumi di Jawa (yang diregistrasi dari pelabuhan Batavia, Cirebon, Pekalongan, Semarang, Rembang, Gresik, dan Surabaya) hingga pertengahan abad XIX adalah sebagai berikut :

Tabel 1. Armada Kapal di Jawa 1820-1853

Tahun	Kapal Api		Armada Layar Pribumi		Armada Layar Eropa	
	Jumlah	Kapasitas (m3)	Jumlah	Kapasitas (m3)	Jumlah	Kapasitas (m3)
1820	0	0	4	750	156	36.672
1825	0	0	2	210	135	40.632
1830	1	324	-	-	154	49.491
1835	1	324	1	60	153	45.321
1840	1	774	1	60	158	46.899
1845	1	762	1	60	172	52.227
1850	1	762	-	-	172	52.287
1853	6	3.504	-	-	127	42.138

Sumber : Gerrit J. Knaap (ed), *Changing Economy in Indonesia, Vol. 9, Transport 1819-1940* (Amsterdam: Royal Tropical Institute, 1989), hal. 36-37.

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa perkembangan armada perahu pribumi sangat lamban. Bahkan selama periode 1820 hingga 1853 keberadaan armada perahu layar pribumi mengalami kemerosotan. Seandainya data di atas benar maka pada pertengahan abad XIX itu armada perahu layar pribumi di Jawa benar-benar mati. Sebaliknya armada kapal uap dan perahu layar Eropa mengalami perkembangan yang cukup pesat. Namun demikian Knaap sendiri tidak menemukan apa kualifikasi registrasi sebuah kapal atau perahu pada waktu itu. Kapal atau perahu yang berkapasitas berapa m3 yang diregistrasi oleh petugas pelabuhan. Barangkali kalau standar registrasi terlalu tinggi maka perahu layar pribumi tidak akan tampak dalam sumber statistik pelabuhan, sebab ukuran perahu layar pribumi relatif kecil jika dibandingkan dengan jenis armada yang lain.¹⁶⁷

Pada periode-periode selanjutnya perkembangan armada perahu layar pribumi sulit untuk dilacak sebab sumber-sumber

¹⁶⁷

Lihat Knaap, *op. cit.*, hal. 38.

statistik kolonial tidak membedakan lagi perkembangan secara khusus armada laut yang ada di Jawa menurut jenisnya. Data statistik hanya menggambarkan perkembangan seluruh Hindia Belanda. Dalam konteks itu perkembangan armada perahu layar pribumi dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 2. Prosentase Jumlah Armada Perahu Layar Pribumi di Indonesia 1869-1909

Tahun	Perahu Layar Pribumi	Perahu Layar Eropa	Kapal Uap
1869	13,3%	79,4%	7,3%
1879	79,4%	18%	2,6%
1889	83,1%	12,4%	4,5%
1899	87,4%	7,9%	4,7%
1909	95,4%	2,2%	2,4%

Sumber : Diolah dari Diambil dari Gerrit J. Knaap, *Changing Economy in Indonesia, Vol. 9, Transport 1819-1940* (Amsterdam: Royal Tropical Institute, 1989), 39-43.

Meskipun tabel di atas mencakup wilayah seluruh Indonesia, namun jelas menunjukkan perkembangan yang dicapai oleh perahu layar pribumi. Memang masih disangsikan apakah fluktuasi kenaikan jumlah armada perahu layar pribumi itu benar-benar menunjukkan suatu perkembangan yang pesat, sebab pada tahun 1870 ditetapkan sebuah standar bahwa hanya perahu yang memiliki kapasitas 30 m³ ke atas yang dicatat oleh petugas registrasi pelabuhan. Barangkali standar yang diberlakukan pada masa sebelum 1870 lebih tinggi daripada angka itu. Dengan demikian seolah-olah perahu layar pribumi mengalami perkembangan yang pesat. Namun demikian antara tahun 1879 hingga 1899, di mana tidak terjadi perubahan standar, jumlah armada perahu layar pribumi mengalami perkembangan. Pada

tahun 1808 terjadi lagi perubahan batas kapasitas minimal perahu yang dicatat oleh petugas pelabuhan yaitu 7,5 m³.¹⁶⁸

Untuk lebih jelasnya perkembangan armada perahu layar pribumi dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 3. Prosentase Kapasitas Armada Perahu Layar Pribumi di Indonesia 189-1909

Tahun	Perahu Layar Pribumi	Perahu Layar Eropa	Kapal Uap
1869	3%	86%	11%
1879	30,1%	48,5%	21,4%
1889	31,1%	40,5%	28,4%
1899	38,2%	22,5%	39,3%
1909	43,3%	9,9%	46,8%

Sumber : Lihat Tabel 2.

Ternyata perkembangan armada perahu layar pribumi bukan hanya jika dilihat dari segi jumlahnya saja, tetapi juga kapasitas angkutnya. Hal itu menandakan adanya perkembangan yang benar-benar terjadi pada armada perahu layar pribumi. Sebaliknya perahu layar Eropa yang tidak mampu bersaing dengan kapal uap mengalami kehancuran. Data yang lebih kongkrit mengenai perkembangan armada perahu layar pribumi pada akhir abad XIX dan awal abad XX dapat dilihat dalam laporan tentang kemunduran rakyat pribumi di Jawa. Dalam konteks ini penelitian itu dilakukan di daerah-daerah yang dipandang memiliki aktivitas pelayaran rakyat yang ramai seperti Madura, Surabaya, Semarang, Rembang, Ban-ten, Cirebon, Pekalongan, Besuki, Pasuruan, Batavia. Agar menunjukkan adanya suatu perkembangan maka dalam laporan itu disajikan data jumlah armada perahu layar pribumi tahun 1895 dan 1903. Dalam hal ini Surabaya tidak

168

Lihat Singgih Tri S., *Sektor Maritim... f op. cit.*, hal. 50.

dimasukkan dalam penelitian ini karena untuk tahun 1895 tidak ada data jumlah armada pribumi untuk daerah ini. Data yang ada hanya untuk tahun 1903, sehingga tidak bisa untuk mengetahui perkembangannya. Hal ini dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 4. Perkembangan Jumlah Armada Perahu Layar Pribumi di Jawa dan Madura 1895 - 1903

Daerah	1895	1903	Perkembangan
Madura	2357	2923	+24%
Semarang	539	508	-6%
Rembang	158	115	+27%
Banten	110	131	+19%
Cirebon	22	70	+218%
Pekalongan	17	15	-11,77%
Besuki	13	24	+85%
Pasuruan	16	11	-31%
Karawang	6	4	-33%
Jumlah	3221	3786	+17,5%

Sumber : Diolah dari Steinmetz, *Onderzoek naar de Mindere Welvaart der Inlansche Bevolking op Java en Hadoe-ra, IVa: Overzicht van de Uitkomsten der Geweste-lij'ke Onderzoekingen naar het Vervoerwezen en Daaruit Gemaakte Gevolgtrekkingen* (Batavia: G. Kolff & Co, 1907), hal. 222-239.

Tabel di atas memberikan gambaran bahwa ditinjau dari segi jumlahnya, armada perahu layar pribumi pada pergantian abad XIX menuju ke abad XX tidak mengalami kemunduran, tetapi sebaliknya mengalami peningkatan. Dari tahun 1895 hingga 1903 mengalami peningkatan rata-rata 2% setiap tahun.

Perkembangan armada perahu layar pribumi memasuki abad XX juga dapat dilihat dari segi kapasitas angkut armada perahu layar pribumi. Daerah-daerah yang diteliti dalam kemunduran kemakmuran pribumi yang dapat diketahui perkembangannya (menyediakan data yang lengkap) adalah Rembang, Banten,

Cirebon, Besuki, Pasuruan, dan Karawang. Perkembangan selengkapnya dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 5. Perkembangan Kapasitas Angkut Armada Perahu Layar Pribumi di Jawa dan Madura 1895-1903 (m3)

Daerah	1895	1903	Perkembangan
Rembang	3627,65	3219,82	-11%
Banten	1140,31	1281,18	+12,4%
Cirebon	451,74	1232,56	+173%
Besuki	298,95	385,51	+29%
Pasuruan	111,25	86,37	-29%
Karawang	44	42	-5%
Jumlah	5673,90	6247,44	+10%

Sumber : Lihat Tabel 4.

Tabel di atas membuktikan bahwa ditinjau dari segi kapasitas angkut armada perahu layar pribumi dari tahun 1895 hingga 1903 mengalami peningkatan sebesar 10%. Hal ini berarti bahwa peningkatan rata-rata kapasitas angkut armada perahu layar pribumi di Jawa (khususnya di daerah Rembang, Banten, Cirebon, Besuki, Pasuruan, dan Karawang) adalah 1,25%. Jadi dalam konteks ini sektor pelayaran perahu pribumi di Jawa tidak mengalami kemunduran tetapi justru mengalami peningkatan.

Ditinjau dari segi jumlah pemilik perahu, maka tabel berikut ini dapat memberikan gambaran sebagai berikut :

Tabel 6. Perkembangan Jumlah Pemilik Perahu Layar Pribumi di Jawa dan Madura 1895-1903

Daerah	1895	1903	Perkembangan
Madura	2212	2712	+22%
Semarang	421	395	-39%
Rembang	132	98	-26%
Banten	107	130	-J-22%
Cirebon	18	50	+178%
Besuki	11	22	+100%
Pasuruan	16	11	-31%
Karawang	6	3	-50%
Jumlah	2923	3421	+17%

Sumber : Lihat Tabel 4.

Ternyata jumlah orang pribumi yang memiliki perahu layar pribumi di Jawa dan Madura khususnya di daerah-daerah Madura, Semarang, Rembang, Banten, Cirebon, Besuki, Pasuruan, dan Kerawang juga mengalami peningkatan 1,9% setiap tahun untuk periode antara tahun 1895 dan 1903. Perkembangan yang sama juga terjadi pada tenaga kerja yang terlibat dalam pengoperasian kapal layar itu. Ternyata kesempatan kerja yang disediakan oleh sektor pelayaran rakyat ini mengalami perkembangan yang cukup meyakinkan yaitu 2,7% setiap tahun sejak tahun 1895 hingga tahun 1903. Jumlah awak kapal yang terlibat dalam aktivitas pelayaran dan perdagangan perahu layar pribumi dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 6. Perkembangan Jumlah Awak Perahu Layar Pribumi di Jawa dan Madura 1895-1903

Daerah	1895	1903	Perkembangan
Madura	10021	12356	+23%
Rembang	1070	771	-28%
Banten	536	618	+15%
Pekalongan	29	65	+124%
Besuki	73	129	+77%
Pasuruan	48	33	-31%
Karawang	22	14	-36%
Jumlah	11799	13986	+19%

Sumber : Lihat Tabel 4.

Dalam laporan itu juga dijelaskan bahwa di daerah-daerah tertentu para pedagang Cina memegang peranan yang penting. Di daerah Serang misalnya, kegiatan perdagangan beras, kacang, lada, kopi, kopra, gambir, damar, minyak kacang, minyak kelapa, tembakau, arak, kayu jati, dan lain-lain banyak dikuasai oleh pedagang Cina. Mereka juga menguasai sekitar setengah dari jumlah armada perahu layar di daerah ini.¹⁶⁹ Sebaliknya di kawasan pulau Madura (Pamekasan, Sumenep, dan Bangkalan), perdagangan laut dan pelayaran perahu layar sepenuhnya dikuasai oleh penduduk pribumi. Bahkan para pedagang Cina yang beroperasi di sini menggunakan jasa pelayaran perahu pribumi untuk mengangkut komoditas dagang seperti minyak kacang, minyak kelapa, beras, minyak tanah, dan sebagainya dari Jawa ke Madura atau sebaliknya.¹⁷⁰ Di daerah-daerah lain di Jawa,

¹⁶⁹

Lihat Steinmetz, *Qnderzoek naar de Mindere Wel- vaart der Inlansche Bevolking op Java en Madoera, IVa: Qverzicht van de Uitkom-sten der Gewestelijke Ondersoekingen naar het Vervoerwezen en Daaruit Gemaakte Gevolgtrekkingen* (Batavia: G. Kolff & Co, 1907), hal. 222-223.

¹⁷⁰

Steinmetz, *ibid.*, hal. 232.

meskipun tidak dijelaskan secara rinci, dapat diketahui bahwa penduduk pribumi memegang peran utama dalam sektor pelayaran perahu.

Di samping itu, peranan penting kaum pribumi di Jawa dalam sektor pelayaran perahu ini dapat juga dilihat dari kegiatan pembuatan perahu dan untuk siapa perahu itu dibuat. Pada tahun 1896 di daerah Surabaya terdapat 26 tempat pembuatan perahu, 21 (81%) di antaranya adalah milik pribumi (*Inlanders*), sedangkan sisanya yaitu 5 (19%) milik nonpribumi (*Niet-Inlanders*). Pada tahun itu mereka telah menghasilkan perahu dalam berbagai jenis sejumlah 62 buah. Dari jumlah itu 60 buah atau sekitar 97% merupakan pesanan orang pribumi dan sisanya yaitu 2 buah (3%) untuk nonpribumi.¹⁷¹ Daerah Rembang yang sejak lama sudah terkenal sebagai kawasan penghasil perahu yang bagus, pada awal abad XX setiap tahun berhasil memproduksi sekitar 100 perahu yang memiliki volume 1 sampai 3 koyang. Dilaporkan bahwa perahu-perahu yang dibuat dari daerah ini dijual kepada penduduk pribumi di Rembang, Tuban, Demak, Sedayu, Pasuruan, Besuki, Madura, dan Caringin (daerah Banten).¹⁷² Tempat-tempat lain yang juga merupakan tempat penting penghasil perahu pribumi di Jawa dengan berbagai jenisnya sejak akhir abad XIX antara lain Jepara, Surabaya, Cirebon, sedangkan di luar Jawa adalah Negara (*Zuide & Oosterafdeling der Borneo*), Kei, Flores, dan Onrus.¹⁷³

¹⁷¹

Ibid., hal. 246.

¹⁷²

Ibid., hal. 245.

¹⁷³

Lihat *Koloniaal Verslag 1879*, hal. 217-218.

6.3 Jaringan Laut Jawa dalam Pelayaran Antarpulau

Potensi ekonomi Jawa dan Madura serta perkembangan-perkembangan yang telah dicapai di bidang pelayaran sebagaimana yang telah dibahas di depan telah menempatkannya pada posisi yang sentral dalam aktivitas pelayaran antar pulau di Indonesia. Apalagi Jawa telah mengalami perkembangan ekonomi yang pesat dalam hubungannya dengan aktivitas ekspor-impor.¹⁷⁴ Di samping itu kedudukan Jawa yang semakin penting sebagai pusat pengendalian politik seluruh kawasan Hindia Belanda telah menyedot aktivitas pelayaran dan perdagangan pulau-pulau lain.

Untuk itu perlu dibahas mengenai jalur-jalur pelayaran antar pulau di Indonesia yang dilayari oleh kapal uap dan perahu layar pribumi dan bagaimana posisi Jawa dan Madura dalam aktivitas itu. Dalam hal ini jalur-jalur pelayaran itu akan dibagi menjadi 4 kategori yaitu jalur sangat ramai, jalur ramai, jalur setengah ramai, dan jalur sepi. Kategori ini didasarkan atas intensitas pelayaran kapal uap yang menghubungkan dua pulau dengan melihat jumlah kedatangan kapal. Selanjutnya akan dilihat bagaimana andil perahu pribumi dalam pelayaran di jalur itu.

Untuk menentukan jalur mana saja yang termasuk dalam salah satu kategori itu, maka pertama-tama akan ditentukan seluruh jalur-jalur pelayaran antar pulau. Selanjutnya dihitung jumlah kapal/perahu masing-masing jalur yang datang dalam pelayaran antar pulau itu yaitu dari satu pulau ke pulau lain dan sebaliknya. Selanjutnya dicari andil masing-masing jalur itu dalam keseluruhan pelayaran antar pulau. Prosentase ini yang dijadikan dasar untuk

174

Tentang hal ini lihat J. Th. Linblad, "The Contribution of Foreign Trade to Colonial State Formation in Indonesia, 1900-1930", dalam Robert Cribb (ed.), *The Late Colonial state in Indonesia: Politic and Economic Foundations of the Net her land Indies 1880-1942* (Leiden: KITLV Press), hal. 93-115.

menentukan kategori-kategori yang dimaksud. Untuk lengkapnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 7. Jalur-jalur Pelayaran Antarpulau di Indonesia

No	Jalur (pulang-pergi)	Andil (%) / Tahun				Rata-rata
		1879	1889	1899	1909	
1.	Jawa-Sumatra	48,2%	36,9%	39,1%	60,1%	46,1%
2.	Jawa-Kalimantan	16,8%	24,9%	16,2%	11%	17,2%
3.	Jawa- Sulawesi	18,9%	4%	18%	6,3%	11,7%
4.	Jawa-Maluku	1%	0	0	0	0,25%
5.	Jawa-NT & Bali	7,9%	21%	7,4%	9,5%	11,5%
6.	Jawa-Irian	0	0	0	0	0
7.	Sumatra-Kalimantan	0	2,2%	2,1%	4%	2,1%
8.	Sumatra-Sulawesi	0	0	1%	0	0,25%
9.	Sumatra-Maluku	0	0	0	0	0
10.	Sumatra-NT & Bali	0	0	0	0	0
11.	Sumatra-Irian	0	0	0	0	0
12.	Kal imantan-Sulawesi	3,4%	0	3%	4,6%	2,8%
13.	Kalimantan-Maluku	0	0	0	0	0
14.	Kalimantan-NT & Bali	0	0	1%	0	0,25%
15.	Kalimantan-Irian	0	0	0	0	0
16.	Sulawesi-Maluku	1%	4,3%	7,2%	2,4%	3,7%
17.	Sulawesi-NT & Bali	2,8%	6,7%	5%	0,1	3,6%
18.	Sulawesi-Irian	0	0	0	0	0
19.	Maluku-NT & Bali	0	0	0	0	0
20.	Maluku-Irian	0	0	0	2%	0,5%
21.	NT & Bali-Irian	0	0	0	0	0

Sumber : Diolah dari Centraal Kantoor voor de Statistiek, *Statistiek van den Handel, de Scheepvaart en de In- en Uitvoerregten in Nederlansch-Indie over het Jaar 1879, 1889, 1899, 1909.*

Berdasarkan tabel di atas dapat dibuat kategori sebagai berikut :

1. Jalur sangat ramai : - Jawa-Sumatra
- Jawa-Kalimantan
2. Jalur ramai : - Jawa- Sulawesi
- Jawa-Nusa tenggara & Bali
3. Jalur setengah ramai : - Kalimantan-Sulawesi
- Sulawesi-Maluku

- Sulawesi-Nusa tenggara & Bali
- Sumatra-Kalimantan

4. Jalur sepi : jalur-jalur di luar yang disebutkan di atas.

Suatu hal yang menarik adalah bahwa dihitung dengan cara yang sama, jalur-jalur pelayaran yang sangat ramai bagi kapal uap juga sangat ramai bagi pelayaran perahu pribumi, demikian juga kategori-kategori jalur pelayaran yang lain. Hal itu dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel PERBANDINGAN JALUR KAPAL UAP DAN PERAHU PRIBUMI

Jalur	Kapal Uap	Perahu Pribumi
1. Jalur sangat ramai :		
- Jawa-Sumatra	46,1%	28%
- Jawa-Kalimantan	17,2%	9,3%
2. Jalur ramai :		
- Jawa-Sulawesi	11,7%	5,9%
- Jawa-Nusa tenggara & Bali	11,5%	41,4%
3. Jalur setengah ramai:		
- Kalimantan-Sulawesi	2,6%	1%
- Sulawesi-Maluku	3,2%	3,3%
- Sulawesi-Nusa tenggara & Bali	3,5%	8,6%
- Sumatra-Kalimantan	1,9%	2,4%
4. Jalur-jalur sepi :	1,5%	0,1%
J u m l a h	100%	100%

Tabel-tabel di atas memberikan gambaran yang jelas bahwa Jawa dan Madura memiliki posisi yang sentral dalam pelayaran antar pulau di Indonesia bukan hanya sebagai simpul utama dalam pelayaran kapal uap, tetapi juga dalam pelayaran perahu layar

pribumi. Sekitar 86% aktivitas kapal mesin dan 85% perahu layar pribumi berada pada jalur ke dan dari Jawa & Madura. Oleh sebab itu tidak mengherankan jika sektor pelayaran perahu pribumi di Jawa & Madura tidak mengalami penurunan tetapi justru sebaliknya mengalami dinamika dan perkembangan. Untuk sekedar memberikan gambaran mengenai intensitas pelayaran perahu pribumi dibandingkan dengan kapal uap dan perahu layar Eropa dapat dilihat pada lampiran.

DAFTAR PUSTAKA

- 1881 *Statistiek van den Handel, de Scheepvaart en de in- en Uitvoerregten in Nederlandsch-Indie over het Jaar 1879*. Batavia: Lands-Drukkerij.
- 1890 *Statistiek van den Handel, de Scheepvaart en de In- en Uitvoerregten in Nederlandsch-Indie over het Jaar 1889*. Batavia: Ogilvie & Co.
- 1891 *Statistiek van den Handel, de Scheepvaart en de In- en Uitvoerregten in Nederlandsch-Indie over het Jaar 1890*. Batavia: Ogilvie & Co,
- 1896 *Statistiek van den Handel, de Scheepvaart en de In- en Uitvoerregten in Nederlandsch-Indie over het Jaar 1895*. Batavia: H. Prange & Co.
- 1900 *Statistiek van den Handel, de Scheepvaart en de In- en Uitvoerregten in Nederlandsch-Indie over het Jaar 1899*. Batavia: Landsdrukkerij.
- 1901 *Statistiek van den Handel, de Scheepvaart en de In- en Uitvoerregten in Nederlandsch-Indie over het Jaar 1900*. Batavia: Landsdrukkerij.
- 1905 *Statistiek van den Handel, de Scheepvaart en de In- en Uitvoerregten in Nederlandsch-Indie over het Jaar 1904, Deel II*. Batavia: Landsdrukkerij .
- 1910 *Statistiek van de Scheepvaart in Nederlandsch-Indie over het Jaar 1909*. Batavia: Landsdrukkerij .

Indisch Staatsblad 1818, Ho. 58.

Indisch Staatsblad 1846, No. 27.

Indisch Staatsblad 1848, No. 42.

A. Buku dan Artikel

a Campo, J.N.F.M.

- 1993 "Perahu Shipping in Indonesia 1870-1914", dalam *Review of Indonesian and Malaysian Affairs*, Vol. 27, 1993, hal. 56.

Anon

- 1881 "Vergelijkend Overzicht van de Nederlandsche Scheepvaart en Scheepbouw in de Laatste Jaaren" dalam *De Economist*, 1881, Deel I, hal. 494.

Alexander, Paul, Peter Boomgaard, Benjamin White (eds)

- 1991 *In the Shadow of Agriculture: Non-farm Activities in the Javanese Economy, Past and Present*. Amsterdam: Royal Tropical Institute.

Altes, W.L. Korthals

- 1991 *Changing Economy in Indonesia Vol. 12a, General Trade Statistics 1822-1940*. Amsterdam: KIT.
- Arsip Nasional Republik Indonesia, Ikhtisar Keadaan Politik Hindia Belanda Tahun 1839-1848, Penerbitan sumber-sumber sejarah, Jakarta 1973
- Andaya, Leonard Y, *The Kingdom of Johor 1641-1728*, London, 1975,
 ———, *Pandangan Arung Palakka Tentang Desa Dan Perang Makassar 1666-1669*, (ed), *Dari Raja ali Haji Hingga Hamka*, terjemahan, Anthony Reid & David Marr, 1983.
- Abdurrahim dan Wolholff, G.J, “*Sejarah Goa*”, Bingkisan, Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan Tenggara, tanpa tahun
- Abdul Razak Daeng Patunru, *Sejarah Gowa*, Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan dan Tenggara, 1969.
- , *Sejarah Wajo*, Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan dan Tenggara, 1964.
- Adatrechtbundels, XXXI *Celebes, Is-Gravenhage*: Martinus Nijhoff, 1929.
- Andi Mappanyukki, Lontara Gowa Bone, Koleksi Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan.
- Andi Zainal Abidin Farid, *Wajo Pada Abad XV-XVI*, Tesis Doktor, UI, 1979.
- , “Butir-butir Kata Berhianat Negarawan-negarawan Bugis-Makassar Tentang Kepemimpinan dan Kesusilaan Pemerintah Dari Abad ke XV Sampai Abad ke XVII”, Tentang Kepemimpinan Dan Pemerintahan, (ed), KOPERTI VII, Ujung Pandang 1973.
- , Lontara sebagai sumber Sejarah Hukum Adat Bugis-Makassar”, LPHN (Lembaga Pembinaan Hukum Nasional) no. 15 tahun V, 1972
- Boer, M.G. de en J.C. Westermann
 1941 *Een Halve Eeutt Paketvaart 1891-1941*. De Bussy. Amsterdam
- Blusse, Leonard
 1979 “Chinese Trade to Batavia during the Days of The VOC”, dalam *Archipel* 18, 1979, hal. 209-210.
- Broeze, F. J. A.
 1979 “The Merchant Fleet of Java 1820-1850: A Preliminary Survey”, dalam *Archipel* 18, 1979, hal. 257-259.
- Burger, D.H.
 1867 *Sejarah Ekonomis Sosiologis Indonesia*. Jakarta: Pradnjparamita.
- Chabot, H. Th. 1950. *Verwantschap, Stand en Sexe in Zuid-Celebes*. Groningen/Jakarta: J.B. Wolters.
- Ch. Pelras, Sulawesi Selatan Sebelum Datangnya Islam Berdasarkan, Kesaksian Bangsa Asing dalam *Citra Masyarakat Indonesia*, Jakarta: Sinar Harapan, 1983.
- Crawford, J. 1820. *History of the Indian Archipelago*. 3 vols. Edinburgh: Constable

- Crawford, J. 1820. *History of the Indian Archipelago*. 3 vols. Edinburgh: Constable.
- Cortesao, Armando (ed)
1944 *The Suma Oriental of Tome Pires: An Account of the East*. London: Hakluyt Society.
- Cribb, Robert
1994 *The Late Colonial State in Indonesia: Political and Economic Foundations of the Netherland Indies 1880-1942*. Leiden: KITLV Press.
- Dirkse, J.P., F. Husken, M. Rutten (eds)
1993 *Development Indonesia 's Experience under the New Order and Social Welfare*. Leiden: KITLV Press, 1993.
- Friedericy, H. J, “*De Standen bij de Boegineezen en Makassaren*”, dalam *Bijdragen Tot De Taal, Land en volkenkunde in Nederlandsh Indie deel 90*, Martinus Nijhoff, sGravenhage, 1963.
- Horidge, Adrian
1981 *The Prahú : Traditional Sailing Boat of Indonesia*. Kuala Lumpur, Oxford, New York Melbourne: Oxford University Press.
- Hamid Abdullah, “*Pandangan Hidup Dan Kepemimpinan Masyarakat Bugis Asli*”, *Purba, Persatuan Musium Malaysia*, Kuala Lumpur, 1982.
- Harry A. Poeze en Pim Schoorl, *Excursies in Celebes*. KITLV Uitgeverij Leiden 1991
- J.M. Nas, Peter. *The Indonesian City*. Foris Publications Holland.1986
- Knaap, Gerrit J. (ed)
1989 *Changing Economy in Indonesia, Vol. 9 Transport 1819-1940*. Amsterdam: Royal Tropical Institute.
- Linblad, J. Th. (ed)
1993 *New Challenges in the Modern Economic History of Indonesia*. Leiden: Programme of Indonesian Studies, 1993.
- Madison, Angus dan G. Prince (Ed)
1989 *Economic Growth in Indonesia, 1820-1940*. Dordrecht-Holland: Foris Publi
- Kian Wee, Thee. "Plantation Agriculture and Export Growth : Patterns of East Sumatra Is Prewar "Development, Papers of the Dutch -Indonesian Historical Conference, Noordwijkerhout, Mei 1976
- Kamus Besar Bahasa Indonesia. Departemen Pendidikan Dan Kebudayaan. Jakarta : Balai Pustaka.
- Lukman Sinar, Tengku. *Sejarah Perkebunan Sumatera Timur Abad ke-19 Dan Dampak Sosial - Ekonominya*. Makalah Musyawarah Kerja Nasional Sejarah XII, Medan, 12-15 Juli 1994.
- Mahadi, S.H., Prof. Sedikit “*Sejarah Perkembangan Hak-Hak Suku Melayu Atas Tanah di Sumatera Timur*” (Tahun 1800 - 1975). Alumni, Bandung, 1978.
- Massiara Daeng Rapi, *Menyingkap Tabir Sejarah dan Budaya di Sulawesi Selatan*, Jakarta : Yayasan Bhineka Tunggal Ika, 1988.
- Mangemba, H.D, *Kenalilah Sulawesi Selatan*, Jakarta : Timun Mas, 1954, 1956.
- Mattulada, *LATO A*, Tesis Doktor, UI, 1975. Belum diterbitkan.

- _____, *Menyelusuri Jejak kehadiran Makassar Dalam Sejarah*. Bhakti Baru. 1982.
- _____, "Kepemimpinan Orang Makassar", Berita Anthropologi, UI, Jakarta, 1977.
- _____, "Pre-Islamic South Sulawesi", (ed) Dynamics of Indonesian History, Amsterdam, 1978.
- _____, "Elite di Sulawesi Selatan", Perpustakaan Nasional, No. 2, th. I, 1974.
- _____, "Some Aspect of Macassar-Bugines Historography", (ed), *Historians of sortheast Asia*, OUP, London, 1962.
- Noorduyn, *Sejarah Islam di Sulawesi Selatan, Kristen Indonesia*, 1964.
- Sartono Kartodirdjo, *The Peasant's Revolt of Banten in 1888*, Martinus Nijhoff, 1966.
- _____, "Kepemimpinan Dalam Sejarah Indonesia", Perpustakaan Nasional, no. 1, 1974.
- _____, "Struktur Sosial dari Masyarakat Tradisional dan Kolonia", Lembaran Sejarah, no. 4, 1969.
- Paliheng DG. Mangatta, Lontarak Bulu-Bulu Koleksi Pribadi.
- Petta Bau, Lontarak Tondong dan Bulu-Bulu, Koleksi pribadi.
- Pelras, C. 1981. Celebes-Sud avant l'Islam selon les premiers temoignages etrangers. Archipel 21: 153-84.
- Pires, T. 1515. *The Suma Oriental of Tome Pires*, trans. Armando Cortesao. 2 vols. London :Hakluyt Society, 1944.
- Poelinggoman ,L. Edward" Proteksi dan Perdagangan Bebas Kajian Tentang Perdagangan Makassar Pada Abad ke-19, Academisch Proefschrift Vrije Universiteit Amsterdam, 1991
- Pelzer, Karl J. Toeang Keboen Dan Petani ; Politik Kolonial dan Perjuangan Agraria. Sinar Harapan, Jakarta, 1985.
- Pelzer, Karl J. Sengketa Agraria; Pengusaha Perkebunan Melawan Petani. Sinar Harapan, Jakarta, 1991.
- Rasyid, Abdul, " Produksi dan Kebijakan Ekspor Kopra Makassar" Tesis Universitas Indonesia, 1992
- _____, 1979. *Trade and State Power in 16th and 17th Century South East Asia*. Proceedengs of the Seventh IAHA Conference, Bangkok, 22-26 August 1977 1 : 391-419 Bangkok : International Association of Historians of Asia.
1980. *The Structure of Cities in southeast Asia, Fifteenth to Seventeenth Centuries*. JSEAS 11, 2 : 235-50.
- Reid, Anthony ed, *Slavery, Bondage dan Dependency In Southeast Asia*. University of Queensland Press, 1993
- Reid Anthony, *Southeast Asia in The Age of Commerce 1450-1680* Yale University 1993.

- Reid, Anthony. Perjuangan Rakyat ; Revolusi Dan Hancurnya Kerajaan Di Sumatera. Sinar Harapan, Jakarta ,1987.
- Redfield, Robert. Masyarakat Petani Dan Kebudayaan, Rajawali, Jakarta 1982.
- Sartodirdjo, Kartono, (ed). Masyarakat Kuno & Kelompok-Kelompok Sosial, Bhataara Karya Aksara, Jakarta, 1977.
- Sartodirdjo, Kartono dan Djoko Suryo. Sejarah Perkebunan Di Indonesia; Kajian Sosial Ekonomi. Aditya Media, Yogyakarta, 1994.
- Said. H. Mohammad. Suatu Zaman Gelap Di Deli ; Koeli Kontrak Tempo Doeloe ; Dengan Derita Dan Kemarahannya. Waspada, Medan 1977.
- Scott, James C. Moral Ekonomi Petani ; Pergolakan dan Subsistensi di Asia Tenggara. LP3SS, Jakarta, 1981.
- Sinuhaji, Wara. "Medan Tempoe Doeloe", Harian Mimbar Umum, Medan, 1 Juli 1993.
- Tjondronegoro, Sodiono M.P. dan Gunawan Wiradi (Penyunting). Dua Abad Penguasaan Tanah : Pola Penguasaan Tanah Pertanian di Jawa dari Masa ke Masa. Gramedia, Jakarta, 1984.
- Velde, J.J. Ven Be . Surat-Surat dari Sumatera 1928-1949. Pustaka Azzet, Jakarta, 1987.