

PERDAGANGAN DAN EKONOMI DI SULAWESI SELATAN, PADA TAHUN 1900-an SAMPAI DENGAN 1930-an

Nahdia Nur¹, Bambang Purwanto² & Djoko Suryo³

¹Program Studi S3 Ilmu-ilmu Humaniora Universitas Gadjah Mada,

^{2,3}Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu budaya Universitas Gadjah Mada
nahdianur65@gmail.com, bpurwanto@ugm.ac.id, djoko98@yahoo.com

Abstract

This South part of Sulawesi has very important function in commodity trading. In such trading, there are linked connections that have produced trade contact to the outside world as well as created important traffic, particularly in Makassar. This commerce connection expansion politic succeed in realizing the goal to put Makassar as the only trading central in this area. Traders and seamen of Bugis, Makassar, Selayar, Malay and Portugese who carry out commercial voyage have made Makassar as transit harbor and production market. Makassar appears as main port in trading connection with production region and making connection with other trading ports located in east, south, west and north parts.

The happening political growth has forced the Dutch Government to reform its economical policy, particularly in putting Makassar Harbor as one of free harbor under the Dutch Government control. The Government also able to extend its influence towards the self-governing monarchies in this region, therefore it might prevent the wish of other countries that are active in conducting trading to South East Asia to make authority connection with them. The Government is implementing the free harbor policy in order to attract and centralize trading activities in south part.

The Dutch Government also regularly investigates and handles commodity prices in Makassar under agriculture consultants supervision, such as rice, coffee, corn, cotton, resin, rattan, etc. These prices are addressed to local and available authorities as notification concerning market price. This matter points at central government involvement and now there are a lot of commodity products, so that the Government is forced to be involved by implementing prohibition upon commodity import, particularly rice.

Keywords: trading, harbor, commodity, economy

A. PENGANTAR

Sulawesi bagian selatan, khususnya Makassar dalam perkembangannya pada awal abad ke-17 merupakan Kota pelabuhan Internasional. Makassar menjadi pusat perdagangan yang terletak di kawasan Timur Indonesia.¹ Kota ini sebagai titik temu

antara dunia niaga belahan timur (Maluku dan Irian Jaya), barat (Kalimantan, Malaka, Sumatra, Jawa, Asia Selatan dan Eropa), Utara (Philipina, Jepang dan Cina) dan selatan (Nusa Tenggara dan Australia). Komoditi utama dari perdagangan itu adalah rempah-rempah, beras², jagung, kopi, kopra, kain tenun, kayu cendana dan budak.³ Ma-

¹ Makassar adalah perdagangan maritim di kawasan timur Indonesia yang telah berkembang menjadi satu zone perdagangan di abad ke-14. Hal itu menunjukkan bahwa kegiatan perdagangan antar pulau sudah dimulai sejak beberapa abad sebelumnya. Kegiatan perdagangan itu telah menciptakan arus pertukaran komoditi dari berbagai penjurur penghasil produksi komoditi-komoditi.

²Sebelum bangsa barat datang ke Indonesia, fungsi beras sebagai barang dagangan juga sebagai bahan penukar, seperti halnya pedagang-pedagang Jawa menukarkan berasnya dengan rempah-rempah di Maluku.

³Perdagangan budak masih merupakan dagangan utama yang secara formal di kelola oleh Kerajaan Gowa, di samping perdagangan beras sampai tahun

kasar memegang supremasi perdagangan dan berfungsi sebagai tempat pengumpulan barang-barang dagangan, terutama rempah-rempah sebelum dikirim ke barat oleh pedagang-pedagang Melayu yang berpusat di Malaka. Perdagangan ini sepenuhnya dikuasai oleh raja dan kaum bangsawan, sebab memang di tangan mereka inilah otoritas perdagangan berada. Raja Tallo sendiri telah menempatkan seorang agennya di Banten sehingga lambat laun bangsawan-bangsawan Makassar banyak yang terjun ke dunia perdagangan.⁴

Aktivitas perdagangan itulah yang menjadi faktor utama bagi Raja Gowa dalam mengadakan ekspansi sampai ke Buton, Selayar, Seram, Buru, Timor, Bima dan Flores. Tujuannya adalah supaya daerah yang ditaklukkannya itu memonopoli barang dagangan mereka. Dengan cara itu diharapkan bahwa bandar Sombaopu dapat dan mampu melayani permintaan para saudagar asing, sehingga pelabuhan ini mulai berkembang ditandai dengan makin banyaknya para pedagang yang berlabuh pada pelabuhan itu.⁵

1669. Lihat Edward Poelingomang, Proteksi dan Perdagangan Bebas, Kajian Tentang Perdagangan Makassar Pada Abad Ke-19, *Desertasi* (Leiden, 1991), hlm. 42.

⁴Dua kerajaan Gowa-Tallo memperluas pengaruh kekuasaannya sampai ke Kerajaan Siang, Bacokiki, Suppa, Garaci dan Nepo. Hal ini membuat pula kesepakatan untuk berniaga ke Tallo dan Sombaopu, dimana dinyatakan bahwa perdagangan di Makassar terjadi sepanjang pesisir antara Sombaopu dan Tallo yang berjejer kapal dan perahu dagang dan dibalik tembok-tembok benteng berlangsung kehidupan pasar yang menunjukkan wilayah itu merupakan tempat berniaga. Lihat, Andaya, Leonard Y. *The Heritage of Arung Palakka, A History of South Sulawesi (Celebes) in The Seventeenth Century*. The Hague: Martinus Nijhoff (VKI No. 91), hlm. 22

⁵Setelah pelabuhan di bangun kapal-kapal besar menyinggahi Makassar. Tanggul di pelabuhan dibangun di sepanjang pantai, dimana 6 dermaga dibangun yang panjangnya dari 30-60 meter. Pada awal abad

Dalam perdagangan ini para pedagang Melayu⁶, Portugis⁷, Inggris, Belanda, Spanyol dan Denmark terlibat aktif dan mendirikan loji di wilayah ini. Kemajuan pesat Bandar Sombaopu menarik perhatian para petinggi *Veree gnigde Oost-Indische Compagnie* (VOC) untuk menguasainya. Setelah pemerintah Belanda berkuasa kembali, Pemerintah Hindia Belanda melakukan beberapa perbaikan sistem yang selama ini diterapkan. Disadari bahwa ada perbedaan yang mendasar antara kebijakan yang ditempuh oleh VOC dan Pemerintah Hindia Belanda.

Pemerintah Hindia Belanda yang berusaha untuk memonopoli perdagangan di

ke-19 terdapat tanggul bertonggak sepanjang 500 meter dan lebar 10 meter. Lihat, *Tijdschrift voor Economisch Geographic Zestiendo jaargeng's gravenhage-mounhton & Co, 1925*, hlm 97.

⁶Orang-orang Melayu yang tinggal di Makassar pada mulanya membantu Gowa. Tetapi Raja Tumenga ri Ujungtana memberi nasehat kepada orang-orang Melayu agar tidak ikut terlibat dalam pertempuran dan akhirnya orang-orang Melayu pergi menyebar ke beberapa kepulauan seperti, Bima, Sumbawa, Banjar, Kutai, Kaili, Masalembu, Nasiri (dekat Borneo), dan sebagainya. Ketika perdamaian ditandatangani antara Belanda dan Gowa (perjanjian Bungaya tanggal 18 November 1667), Speelman memanggil kembali orang-orang Melayu dan mereka tiba lagi di Makassar. Lihat, *Adatrechtbundels*, XXXI, tahun 1929 dalam De Kapitein Malajoe te Makassar (1920)

⁷Pada tahun 1641 Malaka dikuasai oleh orang Portugis dan berhasil direbut kembali oleh Belanda, sehingga tidak kurang 3.000 orang pedagang Portugis kemudian mengungsi dan bertempat tinggal di Pelabuhan Makassar. Demikian pula orang-orang India banyak pula yang bermukim di Pelabuhan Makassar dan menjadi salah satu kelompok *money lender* dan menjadi pedagang penting di Kota ini. Lihat, Singgih Tri Sulistiyono, Pasang Surut Jaringan Makassar Hingga Masa Akhir Dominsi Kolonial Belanda, dalam *Indonesia dalam Arus Sejarah*. (Jakarta: PT Ichtiar Baru van Hoeve atas kerjasama dengan Kementrian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia.2012), hlm. 72.

Makassar mendapat penolakan ketika meminta kepada penguasa Kerajaan Gowa agar melarang para pedagang lainnya berdagang di Kerajaan Gowa⁸. Setelah gagal meminta secara baik-baik untuk memonopoli perdagangan di wilayah itu, penguasa VOC melakukan beberapa kebijakan untuk menghentikan/mematikan perdagangan di Sombaopu. VOC memandang perdagangan Makassar sebagai penghalang utama untuk memonopoli rempah-rempah karena kebijakan pemerintah melarang para pedagang asing untuk tidak lagi melakukan jual beli di wilayah ini. Mereka melarang para pedagang Bugis-Makassar untuk berdagang di Maluku⁹. Meskipun dilarang, para pedagang di Sombaopu mampu menembus monopoli Belanda yang telah ditegakkan di Maluku dan masih mendapatkan harga rempah yang lebih murah. Hal ini dapat terjadi karena adanya perdagangan gelap dan penyelundupan, karena itu, VOC memutuskan untuk menaklukkan Kerajaan Gowa melalui surat 'perjanjian perdamaian'.¹⁰

⁸Dalam kedudukan VOC di Benteng Jungpandang, ia membangun pusat perdagangan pada bagian utara benteng itu yang disebut *Negorij Vlaardingen*, tempat bagi pedagang-pedagang Belanda. Lihat, H.A. Sutherland, "Eastern Emporium and Company Town: Trade and society in Eighteenth Century Makassar", dalam Frank Brieze (ed) *Brides of the Sea: Port Cities of Asia from 16 260 Centuries* (Kensington: New South Wales University Press, 1989).

⁹Setelah VOC menaklukkan Makassar pada tahun 1667, VOC memaksa penguasa Makassar untuk menandatangani *Perjanjian Bongaya* yang isinya, (1) melarang Makassar tidak berlayar dan berdagang ke Maluku kecuali VOC, (2) memaksa penguasa Makassar untuk mengusir orang Eropa yang berdagang di Makassar kecuali orang Belanda serta bebas dari segala kewajiban, (3) mewajibkan Makassar membayar kerugian perang, (4) membatasi pelayaran orang Makassar termasuk memberi surat berlayar dan sebagainya. Lihat, Singgih Tri Sulistiyono, *op cit*, hlm. 71.

¹⁰Perjanjian perdamaian itu, merupakan surat sakti yang membuat kemenangan bagi pihak kolonial dan

Akhirnya abad XIX dan awal abad XX, Pemerintah Hindia Belanda mulai melibatkan diri jauh ke dalam urusan rumah tangga pada beberapa kerajaan yang dianggap atau dipandang dapat menjadi incaran penguasa lain dan pada tahun 1905, karena perkembangan politik yang tidak menentu membuat Pemerintahan Hindia Belanda memutuskan untuk melakukan penaklukan. Kerajaan Bone dikuasai dan kemudian satu persatu kerajaan-kerajaan lainnya dikuasai, termasuk Kerajaan Gowa.¹¹ Pemerintah Hindia Belanda kemudian memutuskan untuk menguasai Sulawesi Selatan dan mendudukinya pada tanggal 30 Juli 1905.

Setelah Kerajaan Gowa jatuh, perdagangan di wilayah Makassar di monopoli oleh VOC.¹² Pada tahun 1906, Pemerintah Hindia Belanda menguasai Sulawesi Selatan secara keseluruhan dan hampir dikatakan seluruh kerajaan-kerajaan yang

sebaliknya merugikan bagi pihak kerajaan Gowa. Setelah dua tahun perjanjian itu, perlawanan dibangun kembali oleh bangsawan Gowa yang menolak isi perjanjian itu, tetapi akhirnya benteng Sombaopu tempat tinggal Sultan Hasanuddin diserang dan dihancurkan oleh Belanda. Lihat F.W. Stapel, "Het Bongais Verdrag", *Desertasi*. Leiden: Rijksuniversiteit Leiden, 1922, hlm. 191.

¹¹Dalam sejarah Sulawesi Selatan tentang Kerajaan Bone dan Gowa, walaupun dalam hal-hal tertentu sering timbul konflik yang berakhir dengan peperangan, namun harus pula diakui bahwa secara tradisional kedua kerajaan ini memiliki hubungan yang sangat dekat. Lihat Suriadi Mappangara, *SULSEL, Dimensi Sosial-Budaya, Untuk Pariwisata* (Departemen Kebudayaan dan Pariwisata RI dengan Universitas Hasanuddin 2008), hlm. 285,

¹²Pada tahun 1670, ketika Makassar diduduki oleh VOC, Cornelis Speelman mulai merancang Kota Makassar yang baru. Benteng-benteng diruntuhkan kecuali benteng Jungpandang yang diambil alih dari pemerintahan Kerajaan Makassar dan menjadi pusat kedudukan VOC. Lihat, Mukhlis Paeni, *Mobilias Sosial kota Makassar 1900-1950* (Jakarta, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1984), hlm. 9.

ada di Sulawesi Selatan sudah jatuh di bawah kekuasaan Hindia Belanda.¹³ Akhirnya pada tahun 1911 Gowa diletakkan di bawah pemerintahan langsung. Setelah kekalahan Gowa, Belanda mengulangi pola penyerahan lahan subur kepada sekutu dan menggunakan tenaga para budak untuk menggarap tanah-tanah produksi dan bangsawan lokal menyerahkan sebagian panen beras kepada Belanda.¹⁴

Sementara itu terjadi perubahan politik yang telah mempengaruhi jejaring perdagangan di Sulawesi Selatan. Pemerintah Hindia Belanda menguasai seluruh daerah ini secara langsung dan menerapkan sistem administrasi modern. Jabatan-jabatan penting bukan lagi dari kalangan bangsawan, bahkan jabatan-jabatan penting dalam istana kerajaan juga dihilangkan. Akibatnya terjadi pengungsian dari kalangan bangsawan Bugis. Mereka keluar menuju daerah-daerah yang sebelumnya merupakan daerah migrasi para pedagang Bugis-Makassar. Selain itu, timbul gejolak di berbagai tempat, sehingga pen-

erapan sistem pemerintahan modern tidak dapat berlangsung dengan baik.¹⁵

Kebesaran Kerajaan Gowa hancur dan terjadi pengungsian besar-besaran keluar dari Sulawesi Selatan. Daerah tujuan mereka adalah wilayah Barat Nusantara, dan kebanyakan mereka ini kemudian dikenal dengan orang Bugis.¹⁶ Orang-orang Bugis ini secara intensif melakukan perdagangan ke Kendari (Kolaka), Sulawesi Tenggara. Mereka berasal dari Bone, Luwu, Wajo, dan distrik bagian Timur. Secara aktif mereka melakukan pelayaran dan perdagangan yang menjadi ajang persaingan bagi dua kerajaan besar di Sulawesi Selatan. Dua kerajaan Bone dan Luwu memperebutkan supremasi pajak dan monopoli perdagangan di Sulawesi Tenggara. Kegiatan pelayaran dan perdagangan yang dilakukan oleh para pedagang pribumi dan asing mendorong pertumbuhan perdagangan di Kendari. Perdagangan komoditi terpenting memicu pula perkembangan aktivitas kehidupan di kawasan Teluk Bone, karena Teluk ini yang menghubungkan lalu lintas pelayaran dan perdagangan laut, antara kota-kota pantai dikawasan teluk seperti, Bone, Palopo, Wajo, Balangnipa, Malili, Palima dan Kolaka. Perdagangan itu adalah komoditi beras, jagung, kopra, kopi dan lain-lain.¹⁷

¹³Sebelum Kerajaan Gowa ditaklukan oleh Belanda pada tahun 1667, Pelabuhan Makassar merupakan pelabuhan bebas. Setelah Belanda berkuasa, Pelabuhan Makassar dinyatakan kembali sebagai pelabuhan bebas pada tanggal 1 Januari 1847. Pada saat itu peranan pelabuhan Makassar lebih penting lagi, setelah terjadi penaklukan dan penghancuran kota-kota pantai di Jawa oleh Mataram. Saudagar-saudagar banyak yang pindah secara besar-besaran ke Makassar. Lihat, Edward L. Poelinggomang, *op.cit.*, hlm. 98.

¹⁴Satu-satunya perdagangan penting pada Makassar adalah perdagangan pantai beras Maros di Utara serta Takalar di Selatan. Daerah ini terbuka bagi suatu produksi komoditi yang besar selama hadirnya Kerajaan Gowa pada abad XVI, dimana telah lama menarik para pedagang mencari beras untuk dibawa ke Maluku ataupun sebagai barang dagangan. Lihat J.Noorduyn, *The Wajorese Merchant Community in Makassar*. *BKI*, tahun 2000, jilid 156.

¹⁵ Mukhlis Paeni. *Mobilitas Sosial kota Makassar 1900-1950*, Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan 1984/1985, hlm 36.

¹⁶ Orang Bugis pada abad-abad lalu adalah yang merupakan pelaut terkenal yang ditakuti. Dengan kapal-kapal kecilnya bukan hanya muncul dimanamana di setiap kepulauan, namun juga mengunjungi Suhu (Philipina Selatan), Manila, Siam (Vietnam), Malaka, Johor, Patani dan Bandar-bandar lain di Malaka. Pada masa VOC mereka disebut sebagai "Ayam Jago Dari Timur".

¹⁷Paul dan Frederic Sarasin, "Reisen von der minkoka-bai nach Kendari Sudost-Celebes", *dalam Reisen in Celebes* (Wiesbaden C.W. Kreidel's Verlag. 1905), hlm. 337-338.

Hasil-hasil produksi ini semuanya diangkut dengan sarana transportasi laut, sungai dan darat. Transportasi laut berkembang dari segi kuantitasnya. Hal ini terlihat dari jumlah kapal yang menyinggahi Pelabuhan Makassar berkaitan dengan kebijakan Gubernur Hindia Belanda, yang menetapkan Pelabuhan Makassar sebagai pelabuhan wajib pajak sejak 1 Agustus 1906. Jumlah kapal dagang yang memuat berbagai komoditi yang keluar masuk pelabuhan semakin hari semakin meningkat, dan pada periode pelabuhan bebas 1891-1906, pemerintah memberi hak utama kepada KPM (*Koninkelijck Paketvaart Maatschappij*), Perusahaan Dagang Belanda karena tertarik dengan perdagangan perahu yang terjadi dalam perdagangan di Makassar.¹⁸ Sarana ini memperluas jaringan pelayaran hingga hampir mencapai semua Bandar niaga. Melalui kebijakan ini pemerintah berhasil membendung perluasan niaga perusahaan pelayaran Inggris dan Cina ke daerah produksi di Hindia Belanda. Hal tersebut memberi dampak bagi kawasan ini untuk memperluas jaringan komunikasinya dengan daerah lainnya dan pengangkutan komoditas hasil bumi serta beralihnya peranan pedagang asing ke tangan KPM, yang mengakibatkan impor dan ekspor meningkat dalam hubungan perdagangan Makassar-Jawa.¹⁹

¹⁸Dalam perkembangan selanjutnya ditambahkan satu jalur perdagangan pesisir kawasan Teluk Bone dan diperluas ketika *Koninkelijck Pakertvaart Maatschappij* (KPM) yang mengambilalih kegiatan perdagangan maritim. Edward L. Poelinggomang, *Makassar Abad XIX; Studi tentang Kebijakan Perdagangan Maritim* (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2002), hlm. 298.

¹⁹Beveluis, Aj & A.H.C Gieben, *Het Gouvernement de Molukken (Weltevreden: Landsdrukkerij, 1929)*, hlm. 200.

Kebijakan yang dilakukan pemerintah itu berhasil menempatkan Makassar sebagai pelabuhan internasional dan transito terbesar di wilayah Kepulauan bagian timur. Perahu pedagang-pedagang Bugis membanjiri pelabuhan ini, mereka membangun kawasan dagang, baik dari kerajaan-kerajaan di Sulawesi Selatan maupun dari Bali, Timor, Maluku, Papua dan pesisir barat serta bagian timur Kalimantan. Pedagang-pedagang asing datang dengan komoditas mereka, baik dari Eropa (Belanda, Inggris, Jerman, Perancis, Norwegia dan Swedia), Cina, Amerika, Australia, Jawa dan Madura. Perusahaan-perusahaan dagang pemerintah dan swasta tumbuh berkembang dan meningkatkan kegiatan perdagangan di Kota ini, dan dua Puluh Lima tahun setelah Pelabuhan Makassar dinyatakan sebagai pelabuhan bebas, Makassar berkembang sangat pesat bahkan melebihi Singapura dengan volume perdagangan naik sebesar 515,69%, dibandingkan Singapura dalam jangka waktu yang sama hanya 373,95%.²⁰

Adanya kerjasama perdagangan membuka peluang bagi pedagang asing dan pedagang bumiputera yang mempererat hubungan niaga diantara mereka. Hal ini mengakibatkan Makassar menjadi semakin pesat dan menjadi titik pusat persebaran pelayaran niaga dan perdagangan antarpulau di Kawasan Timur Indonesia. Dengan demikian tampak pulalah peningkatan kunjungan pedagang-pedagang bumiputera di Makassar. Meskipun demikian kedudukan Makassar belum berubah, masih tetap berkedudukan sebagai pasar transito untuk pertukaran komoditi atau transaksi bagi pedagang, pelaut, dan nelayan yang mengunjunginya.²¹ Komoditi produksi yang

²⁰*Overzicht van den handel en den scheepvaart in de Nederlandsche Bezittingen in Oost-Indie, Buiten Java en Madoera (Laporan Tahunan 1846-1869)*.

²¹Andaya, Leonard Y. *op.cit*, hlm. 17-18.

dibawa penduduk pribumi, tampak jauh lebih banyak dari pada yang ingin dibeli atau diperoleh, atau dengan kata lain penawaran lebih banyak dari pada permintaan.²²

Terjalannya hubungan dagang Makassar dengan bangsa asing seperti Eropa, Cina, India cukup terlihat dengan jelas. Makassar memiliki fungsi yang sangat penting dalam perdagangan komoditas. Dari Makassar komoditi dikapalkan ke daerah lain dan hubungan itu telah melahirkan kontak dagang dengan dunia luar dan menciptakan lalu lintas penting di Makassar. Politik perluasan hubungan perdagangan ini berhasil mewujudkan tujuan untuk menempatkan Makassar sebagai satu-satunya pusat perdagangan. Pedagang dan pelaut Bugis, Makassar, Selayar, Melayu yang melakukan pelayaran niaga dan menjadikan Makassar sebagai pasar, telah menjalin juga hubungan dengan pedagang di bagian timur, selatan, barat dan utara.²³

Namun dalam perkembangan politik di Makassar di awal abad ke 20, memaksa Belanda untuk mengubah kebijakan ekonominya dalam menempatkan Pelabuhan Makassar sebagai pelabuhan bebas dan terutama dalam perdagangan hasil komoditi-komoditi yang ada di Sulawesi bagian Selatan. Hal ini dimaksudkan untuk memikat serta memusatkan kegiatan perniagaan penduduk bumiputera dan dapat mencegah pedagang bumiputera menjalin hubungan niaga dan politik dengan bangsa Eropa lainnya. Pemerintah dapat memper-

luas juga pengaruhnya terhadap kerajaan-kerajaan yang berdaulat di wilayah ini, sehingga dapat mencegah keinginan dari negara-negara asing yang bergiat melakukan perdagangan ke Asia Tenggara untuk menjalin hubungan kekuasaan dengan kerajaan-kerajaan itu.²⁴ Akan tetapi perhatian Pemerintah Hindia Belanda yang lebih besar pada Pulau Jawa, membuatnya tidak dapat melihat secara objektif potensi besar yang dimiliki oleh daerah-daerah di luar Jawa, terutama di wilayah timur Indonesia.²⁵

Gejolak yang terjadi sehubungan dengan ekspedisi militer yang dilakukan oleh Pemerintah Hindia Belanda, serta status pelabuhan bebas yang ditarik kembali atas Pelabuhan Makassar pada tahun 1906, berdampak pada perdagangan di Makassar pada khususnya dan di Sulawesi bagian Selatan pada umumnya. Pelabuhan Makassar tidak lagi menjadi tumpuan dari para pedagang bumiputera, karena secara tidak langsung penaklukan itu juga membawa pada peralihan tempat berdagang para pedagang bumiputera. Pelabuhan-pelabuhan kecil tetap bertahan dengan volume yang kecil pula dan ini terutama pada jaringan lokal,

²⁴*Jaarverslag van de handelsvereeniging Makassar Exporteurs Vereeniging Makassar 1905-1938.*

²⁵Menurut laporan tahun 1915, di Makassar rata-rata setiap tahun sekitar 30-40 kapal *paddewakang* (perahu besar) dan membawa produksi sekitar 70-80 koyang atau 120-150 ton dari berbagai komoditi seperti beras dan kopra. Ukuran berat koyang bervariasi, di Batavia satu koyang sama dengan 27 pikul, sementara di Semarang 28 pikul dan di Surabaya 30 pikul. Berat satu ton sama dengan 16 pikul, sehingga satu koyang sekitar 1,75 ton. Di Makassar orang membeli beras yang kemudian diperdagangkan ke Maluku dan kembalinya mereka banyak membawa pala, lada, dan berbagai hasil-hasil laut. Para pedagang-pedagang itu juga bekerja sama dengan perahu-perahu Cina. Lihat, ANRI, Arsip Makassar No 291/81: Schinne, *Verslag van de Havenmeester Makassar.*

²²J.Noorduyn, *op. cit.*,

²³Permulaan abad 16 diberitakan bahwa pedagang-pedagang dari kepulauan Makassar datang ke Malaka dengan membawa beras dan sedikit emas. Maka dalam hubungan niaga ini dinyatakan setiap tahun diekspor beras dan rempah-rempah di Malaka. Demikian juga dengan pusat niaga dan daerah produksi lainnya seperti Banten, Surabaya, Sumbawa Bima, Ende, Alor, pelabuhan-pelabuhan Maluku, Banjarmasin, pelabuhan-pelabuhan di Philipina dan lainnya.

sedangkan untuk jaringan yang lebih luas, tumpuan diarahkan kepada Surabaya.²⁶

B. Pembahasan

Hubungan dagang Makassar dengan bangsa Eropa, Cina, India cukup terlihat dengan jelas. Makassar memiliki fungsi yang sangat penting dalam perdagangan komoditi. Dari Makassar komoditi dikapalkan ke daerah lainnya dan hubungan itu telah melahirkan kontak dagang dengan dunia luar dan menciptakan lalu lintas penting di Makassar. Politik perluasan hubungan perdagangan ini berhasil mewujudkan tujuan untuk menempatkan Makassar sebagai satu-satunya pusat perdagangan. Pedagang dan pelaut Bugis, Makassar, Selayar, Melayu yang melakukan pelayaran niaga dan menjadikan Makassar sebagai pasar, telah menjalin juga hubungan dengan pedagang di bagian timur, selatan, barat dan utara.²⁷

Dalam proses munculnya integrasi Makassar dengan pulau-pulau lain, maka yang menjadi unit analisis adalah jaringan perdagangan yang menempatkan Makassar sebagai pusat perdagangan beras, kopra, jagung, kopi dan lain-lain.

Perdagangan di daerah pedalaman telah dikuasai oleh para penyelundup yang mengimpor barang dari Makassar melalui dua arah, dari arah utara melalui Pelabuhan Pare-pare dan Pelabuhan Cenrana (Bone). Dua pelabuhan yang masing-masing secara

berurutan berada di bawah pengawasan Raja Sidenreng dan Raja Bone. Penguasa-penguasa itu memegang peranan penting dalam perdagangan di wilayah masing-masing, sehingga dapat menunjukkan bahwa tindak penyelundupan yang terjadi juga diorganisasikan oleh mereka dari arah barat, yang penyelundupannya melalui sungai Tallo dan sungai Jenneberang²⁸. Sungai Jenneberang termasuk wilayah dan jalur pelayaran kapal dagang raja Gowa dalam hubungan niaganya dengan Singapura, kecuali Sungai Tallo berada di wilayah pemerintahan Belanda, sama halnya dengan dua kerajaan terdahulu, raja Gowa juga memegang peranan penting dalam perdagangan di kerajaannya.²⁹

Data mengenai komoditi-komoditi ekspor di Sulawesi Selatan adalah sebagai berikut:

1) Beras

Kebijakan pemerintah Indonesia pada jaman kolonial adalah bagaimana pemerintah menangani masalah beras. Pada pertengahan kedua tahun 1911 harga beras di pasar dunia mulai melonjak. Pemerintah Hindia Belanda menaikkan ekspor berasnya untuk mengimbangi panen buruk di Cina dan di Jepang. Karena beras yang disimpan nampaknya tidak memadai untuk memberi kebutuhan penduduk, maka pemerintah memutuskan sesuai nasehat dari Departemen

²⁶R. Broersma, *De Uitvoerhandel van Makassar dalam Tijdschrift Economische Geographie*, S Gravenhage-Mouton & Co 1925, hlm. 97.

²⁷Permulaan abad 16 diberitakan bahwa pedagang-pedagang dari kepulauan Makassar datang ke Malaka dengan membawa beras dan sedikit emas. Maka dalam hubungan niaga ini dinyatakan setiap tahun diekspor beras dan rempah-rempah di Malaka. Demikian juga dengan pusat niaga dan daerah produksi lainnya seperti Banten, Surabaya, Sumbawa Bima, Ende, Alor, pelabuhan-pelabuhan Maluku, Banjarmasin, pelabuhan-pelabuhan di Philipina dan lainnya. Lihat, Edward L. Poelinggomang, *ibid.* hlm. 29.

²⁸Kedudukan Sungai Tallo dan sungai Jenneberang yang berada di sekitar kota, sejak awal di takuti akan mengancam sistem perdagangan. Hal itu dapat dibendung bila perkembangan niaga di Kota berlangsung baik. Suatu harapan yang digantungkan pada kehadiran Jung Cina. Itulah sebabnya ketika Jung sudah tidak datang di Makassar, gubernur Makassar dengan segera mendesak pemerintah Batavia untuk mempertimbangkan kembali kebijakan perdagangan. Lihat, Edwar desertasi hlm. 221

²⁹ A.L. van Hasselt, *Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardijkskundig Genootschap, Deel XVIII*, hlm 84-87.

Pertanian, perdagangan dan industri untuk menunjukkan pula ekspor berasnya ke negara-negara lain. Peraturan ini berlaku pada tanggal 25 september 1911.³⁰

Tabel 1. Data Ekspor Beras Makassar Menurut Negara Tujuan Tahun 1910, 1911, 1912 dan 1913 (dalam kg)

Negara Tujuan	Tahun 1910	Tahun 1911	Tahun 1912	Tahun 1913
Portugis (Timur Dli)	295.444	495.690	140.070	425.925
Australia	141.200	130.000	12.000	3.050
New Guinea-Jerman	131.240	28.800	115.250	186.011

Sumber: *Jaarverslag van de Kamer van koophandel en Nijverheid te Makassar over het jaar, 1910-1913*

Seiring dengan itu, jika hasil panennya sangat baik, maka beras akan dapat diekspor ke daerah-daerah seperti, Selayar, Makassar, Sumbawa, Palopo, Malili, Kendari, Buton dan sebagainya. Ekspor beras pada umumnya berasal dari daerah-daerah seperti Bone, Soppeng, Wajo dan Sinjai. Dari Sinjai selama ini di ekspor 2.4331 pikul beras, sebaliknya sekitar 75 ribu pikul beras di impor. Harga beras berkisar f 3.50 sampai f 8 perpikul.³¹ Dari Bulu (Soppeng) pada bulan kedua di tahun 1913 diekspor sebanyak 5.747 pikul beras, yang senilai 32.631 gulden dan di tahun 1914 diekspor lagi 3.251 pikul beras. Daerah hasil produksi beras pada tahun 1920 adalah Pallime (Bone) yang menghasilkan beras 109.000 pikul, tahun 1921 beras berjumlah 146.631 pikul, pada

tahun 1922 berjumlah 84.890 pikul beras dan selanjutnya pada tahun 1923 terdapat 64.192 pikul beras.³²

Dari Patiro dan Bajoe (Bone) dari tahun 1922 juga telah dikapalkan beras 9.250 pikul dan pada tahun 1923 terdapat 12.801 pikul beras. Selanjutnya pada pertengahan tahun 1930-an beras mencapai 40.000 ton. Sedangkan ekspor beras di Selayar terdiri atas f 230.635, ekspor Bulukumba 4600 pikul dan Kajang 1500 pikul. Jadi ekspor selalu ada dan apabila beras dianggap berharga, maka ekspor akan selalu tinggi.³³ Surplus beras yang melimpah ini mendorong beberapa perusahaan beralih usaha ke pengadaan mesin penggilingan. Selain penggilingan beras, industri lain tidak begitu penting di Sulawesi Selatan.³⁴

³² R. Broersma, dalam Koloniaal Tijdschrift, Veertiende jaargang 1925, *Rijs en Mais in Bone*, hlm 144-145.

³³ *Ibid*

³⁴ Usaha industri penggilingan beras ini di dukung juga dengan daerah-daerah persawahan yang luas, seperti daerah persawahan Rawa (gogo rancah) di delta sungai WalanaE luasnya sekitar 10.000 bahu. Lokasi ini termasuk persawahan yang paling subur di Bone, yang menghasilkan rata-rata hasil panen 25-30 pikul perbahu. Sawah-sawah irigasi menghasilkan perkiraan panen 20-30 pikul, dan sawah-sawah tadah hujan menghasilkan 10-20 pikul.

³⁰ J.Thomas Limdblad, *New Challenges in The Modern Economic History of Indonesia*, Jakarta, Programme of Indonesian Studies, Leiden 1993, hlm 166-167.

³¹ *Jaarverslag van de Kamer van koophandel en Nijverheid te Makassar over het jaar 1912*.

Tabel 2. Perkembangan Produksi Beras Dari Penghasil Beras di Sulawesi Selatan (dalam ton)

Wilayah	1936-1937	1937-1938	1938-1939	1939-1940
Pare-pare	25.000 ton	27.000 ton	41.400 ton	46.000 ton
Wajo	10.000 ton	12.500 ton	11.000 ton	15.000 ton
Soppeng	4.500 ton	4.500 ton	5.600 ton	7.000 ton
Daerah lain	2.500 ton	3.000 ton	2000 ton	3.000 ton
Jumlah	42.000 ton	40.500 ton	60.000 ton	71.000 ton

Sumber: *Jaarverslag van de handelsvereeninging te Makassar over het jaar 1939*, hlm. 30

Selama periode tahun 1929-1936 masalah produksi beras sangat penting bagi Indonesia dan mengarah pada keterlibatan pemerintah. Namun kesempatan ini berbeda dengan situasi selama perang Dunia I, ketika terjadi kekurangan beras. Kini produksi beras begitu melimpah sehingga pemerintah terpaksa terlibat dengan menerapkan larangan atas impor beras. Dengan cara ini pasar domestik terputus dari pasar beras internasional.

Berbeda dengan apa yang terjadi selama periode 1911-1919, pemerintah pada masa ini tidak berusaha menyelesaikan masalah beras dengan sistem langkah langsung namun mencoba mengentaskan persoalan ini dengan serangkaian kebijakan terutama ditujukan dalam usaha mengontrol harga.³⁵ Harga-harga di Makassar untuk beras, kopi, jagung, kapuk, damar dan rotan secara rutin diselidiki oleh konsultan pertanian. Harga-harga ini disampaikan kepada para penguasa pribumi dan kepada para penguasa Wili di Sosok dan sebagai pemberitahuan tentang pasar.³⁶

³⁵ J.Thomas Limdblad, *New Challenges in The Modern Economic History of Indonesia*, Jakarta, Programme of Indonesian Studies, Leiden 1993, hlm 168-169

³⁶ Pada abad ke 17 Perdagangan beras antar pulau yang semula dijalankan oleh pedagang-pedagang Jawa, di jalankan juga oleh kompeni Belanda. Karena Belanda sendiri membutuhkan banyak beras untuk kepentingan pegawai-pegawainya dan rakyat dari daerah-daerah yang dikuasainya, terutama daerah rempah-rempah di Maluku, lihat, H.T. Colenbrander,

Pada tahun 1931 sebanyak 20 pikul beras, pada tahun 1932 sebanyak 50 pikul dari superfosfat ganda dibeli oleh penduduk. Sayangnya sekali harga padi dan rabuk buatan menunjukkan hubungan buruk, dimana kelanjutannya bisa dipersulit dengan cara ini. Jika sepikul beras pada tahun 1930 masih bernilai f. 5,50 pada tahun 1931 harga berkisar dari f. 3,50 dan f. 4 ; sementara pada tahun 1932 hanya f. 2,10 dan lebih sedikit.³⁷

Tabel 3. Nilai produk beras yang diekspor adalah tahun:

Tahun 1928	f. 684.252
Tahun 1929	f. 705.882
Tahun 1930	f. 652.038
Tahun 1931	f. 220.450.
Tahun 1932	f. 258.140

Sumber: *Tijdschrift van Het kononklijk Nederlandsch, Aardrijkskundig Genootschap, Deel LII, 1935*, hlm. 73-74

2) Jagung

Di pedalaman, jagung menjadi makanan utama penduduk dan di daerah pesisir jagung di makan bersama beras.

Tabel 4. Espor Jagung dari Makassar antara tahun 1915-1905³⁸

Koloniale Geschiedenis, II, 'S Gravenhage : Matinus Nijhoff, 1925, hlm.130.

³⁷ *Tijdschrift van Het kononklijk Nederlandsch, Aardrijkskundig Genootschap, Deel LII, 1935*, hlm. 73-74

³⁸ *Jaarverslag van de Kamer van koophandel en Nijverheid te Makassar over het jaar 1916*

Tahun	Pikul
1915	281.500
1914	41.210
1913	50.509
1912	66.390
1911	72.314
1910	77.005
1909	76.145
1908	110.241
1907	47.424
1906	122.111
1905	14.080

Selanjutnya jagung yang diekspor ke Luar Negeri disajikan dalam tabel berikut:³⁹

Tabel 5. Negara Tujuan Ekspor Jagung

Negara	Tahun	Kilogram
Belanda	1915	17.064.392 kg
	1914	2.491.450 kg
Inggris	1915	52.700 kg
	1914	52.000 kg
Australia	1915	267.494

Selama bulan-bulan pertama tahun 1934 harga jagung berkisar f.1,33 perpikul dan untuk kasus Makassar dimana para eksportir Jepang memasarkan barang. Pada akhir Maret pada harga ini transaksi pertama dengan Eropa terjadi dan pada mulanya para eksportir Eropa masih belum percaya dengan tuntutan yang diajukan bagi kualitas jagung. Meskipun telah jelas bahwa panen lebih kecil daripada tahun-tahun sebelumnya dan pada bulan Mei pengangkutan jauh lebih banyak dan harga turun sampai f 1,28 yang tetap menjadi dasar daya tarik bagi Eropa maupun Jepang. Selama bulan Juni-Juli terbukti bahwa dengan pengangkutan disini dengan susah payah kontrak yang ada bisa dipenuhi dan harga naik tajam bersamaan dengan pasaran dunia, sehingga Jepang pada akhir Juli sanggup membayar f 1,65 yang pada saat itu di Belanda tidak di tawarkan. Pasar tetap sangat terkekang dan pada awal

³⁹ *Jaarverslag van de Kamer van koophandel en Nijverheid te Makassar over het jaar 1917*

Agustus di Eropa harga jagung mencapai f 1,90.

Tabel 6. Ekspor jagung dengan beras dari pelabuhan-pelabuhan Bone dilakukan dengan senilai pada tahun⁴⁰

Tahun 1928	f.1.303.456
Tahun 1929	f. 1.710.589
Tahun 1930	f. 1.159.210
Tahun 1931	f. 684.220
Tahun 1932	f. 786.920

Pada awal Oktober ketika para eksportir Jepang membeli jagung dalam partai besar dan siap dikirim ke negaranya dengan harga f 1,55 dan pasar pada akhir Desember ditutup atas dasar f. 1,70 tanpa pembelian. Selama bulan Desember terbukti perhatian yang baik untuk panen jagung tahun 1935, namun sebagai alasan diatas kasus-kasus itu sebelumnya tidak mungkin terjadi. Peraturan dari pusat Belanda untuk jagung Hindia Belanda diperpanjang sampai akhir Juni 1935. Harapan yang dilontarkan pada tahun 1933, bahwa panen jagung lebih kecil pada tahun 1934, karena orang pribumi sedikit menanam jagung.⁴¹

3) Kopi

Perdagangan kopi sangat ramai dan pada bulan Sep tember-Oktober harga yang layak bagi jenis-jenis kopi telah di bayarkan. Sementara itu permintaan tinggi tetap bertahan dimana harga menjelang akhir tahun masih berubah-ubah. Menurut laporan pada tahun 1910-1911 harga kopi mengalami penurunan dan Pemerintah Belanda yang memegang monopoli pembelian komoditi ini berusaha menaikkan kembali harga pembelian kopi agar mendorong para produsen

⁴⁰ *Tijdschrift van Het kononklijk Nederlandsch, Aardrijkskundig Genootschap, Deel LII, 1935, hlm. 74-75*

⁴¹ *Jaarverslag van De Handelsveeninging" Makassar" over 1934, hlm. 13-15*

seperti pada saat bangsawan lokal masih memegang monopoli perdagangan ini.

Penjualan besar terjadi di Makassar selama tahun 1912 dan usaha untuk mempertahankan posisi selama masa tidak normal yang sejak pecahnya perang melalui perdagangan besar telah dimulai dan pada pada tahun 1915 harga kopi kembali memuaskan. Melalui penjualan seluruh persediaan yang ada dijual dengan harga yang baik, pada bagian akhir tahun ini posisi keuangan dari banyak pedagang dibuat semakin kuat. Dan pada saat itu disebutkan adanya boikot oleh para pedagang Cina terhadap barang-barang Jepang yang selama beberapa bulan diteruskan namun segera menurun.⁴²

Seperti yang diungkapkan kamar dagang dalam laporan sebelumnya sebagai harapan bahwa panen kopi pada tahun 1913 lebih kecil daripada tahun 1912 dan juga 5502 pikul kopi lebih sedikit dari pada tahun 1912. Pada dasarnya 24.500 pikul kopi yang diangkut dan dibandingkan 29.000 pikul kopi pada tahun 1912. Harga kopi yang belum dalam kemasan harganya berkisar antara f.41,50 dan f. 47. Sebagai akibat dari pengangkutan besar dari Santos pada bulan Juni-Juli, sehingga turun harga kopi menjadi f.40 dan kembali naik menjelang kuartal terakhir sebab pada umumnya kuartal terakhir ini buah kopi baik dan kering dan prosentase

⁴² Tindakan ini menurut kata orang dipicu oleh perusahaan dagang Cina dengan adanya ultimatum oleh pemerintah Jepang yang saat itu disampaikan kepada pemerintah Cina. Karena barang-barang buatan Jepang seperti barang rumah tangga, tembikar, barang kaca, sabun, korek api dan sebagainya. Selama tahun-tahun terakhir disini diangkut dalam jumlah besar dan dengan harga rendah bisa di jual, diharapkan bahwa impor melalui pemboikotan ini akan berkurang. Lihat, *Jaarverslag van de Kamer van koophandel en Nijverheid te Makassar over het jaar, 1912* hal. 5

harga berkisar antara f.28 dan f. 40 pada tahun 1913.⁴³

Tabel 7. Ekspor kopi berjumlah

Tahun	Jumlah
1913	21.543 pikul
1912	27.045 pikul
1911	36.933 pikul
1910	17.719 pikul
1909	15.775 pikul
1908	16.030 pikul
1907	24.187 pikul
1906	27.000 pikul
1905	29.000 pikul
1904	32.150 pikul
1903	40.318 pikul

Tabel 8. Ekspor kopi di negara-negara pada tahun 1912 adalah sebagai berikut⁴⁴:

Negara	Jumlah
Belanda	370.004
Amsrterdam	309.449
Jerman	16.300
Portugal	4.960
Perancis	177.679
Denmark	326.088
Swedia	7.411
Austria	21.700
Amerika	383.854
Tempat Lain	12.347

Dari Timor kopi diangkut sebanyak 15.354 pikul pada tahun 1913, pada tahun 1912 sebanyak 19.264 pikul, pada tahun 1911 sebanyak 15.904 dan pada tahun 1910 sebanyak 16.480 pikul. Sedangkan harga berkisar antara f. 41-44 pada tahun 1912 dan f. 41,50-46 pada tahun 1913.⁴⁵

4) Kopra

⁴³ *Jaarverslag van de Kamer van Koophandel en Nijverheid te Makassar, 1914.*

⁴⁴ *Jaarverslag van de Kamer van Koophandel en Nijverheid te Makassar, 1916*

⁴⁵ *Jaarverslag van de Kamer van Koophandel en Nijverheid te Makassar, 1914*

Sulawesi bagian selatan menjadi pasar yang besar bagi kopra di Hindia Belanda, namun sayang sekali setelah Amerika Utara sejak hak-haknya tidak berlaku, tidak terlibat lagi dalam perdagangan kopra. Sebaliknya Filipina mengangkut banyak kopra menuju Amerika Utara. Ekspor kopra di Makassar dengan mencakup pengapalannya menurut laporan perusahaan dagang tahun 1922, mencapai 70.677.125 kg dan pada tahun 1923 mencapai 63.115.682 kg. Pada tahun 1922, ke Amerika Utara mencapai jumlah yang menarik 193.700 kg dan pada tahun 1923 kosong.⁴⁶

Orang Cina di Selayar memberikan pinjaman modal kredit kepada para pedagang Bugis-Makassar untuk memperoleh kopra. Para pedagang perantara ini diberikan modal untuk membeli kopra. Dengan posisi demikian, para pedagang Cina ini bisa melakukan perjalanan dan mengadakan interaksi dengan penduduk pribumi untuk menanam pohon kelapa di pedalaman. Setelah merasa usaha itu menguntungkan, orang Cina mulai terlibat langsung sebagai pemborong kopra untuk disetorkan ke perusahaan-perusahaan Eropa. Namun kendala yang mereka hadapi adalah kurangnya pengetahuan tentang tanaman kelapa dan meminta bantuan para pedagang Bugis setempat, untuk itu mereka berusaha bekerja sama atau berhubungan langsung dengan penduduk lewat pemberian uang muka atas panen kelapa.⁴⁷

⁴⁶ *Tijdschrift voor Economische Geographie, Zes-tiende Jaargang, S'gravenhage-Mouton & Co, 1925, hlm.99-100*

⁴⁷Orang-orang Cina ini mulai terlibat dalam perdagangan kopra secara intensif di seluruh Indonesia Timur, pada awal Perang Dunia I ketika mereka mulai memanfaatkan posisinya sebagai pemborong candu dan agen perusahaan dagang Barat sejak akhir abad ke-19, lihat, Christiaan G. Heersink, *The Green Gold of Selayar A Socio Economic History of an Indonesia Coconut Island C, 1600-1950: Perspectives*

Komoditi kopra sepanjang tahun ini mengalami kenaikan penting. Kualitas kopra yang diangkut disini umumnya memuaskan. dari berbagai sisi kamar dagang dan industry mengetahui keluhan tentang kopra yang berasal dari daerah Endeh. Kopra ini di campur dengan pasir dan batu secara tidak wajar. Kamar dagang dan industry menunjukkan keburukan ini kepada pejabat pemerintah dan berharap agar melalui campur tangan mereka semua ini segera bisa diakhiri.⁴⁸

Pengangkutan kopra pada tahun 1913 berjumlah 140.000 pikul lebih sedikit. daripada tahun 1912. Penurunan ini terutama diduga berasal dari produksi lebih kecil sebagai akibat musim kemarau panjang di tahun 1912 dan kecilnya curah hujan selama musim hujan 1912-1913, serta kenyataannya pada pengapalan langsung kopra dari kota pantai meningkat dan juga hanya melewati pelabuhan kita sebagai tempat pemuatan. Sepanjang tahun ada permintaan yang meningkat dan harga tinggi dibayarkan dan mencapai puncaknya pada bulan September untuk kopra campuran seharga f. 18.45 sampai f. 18.85 dan untuk kopra kering dibayarkan dari f. 18.80 menjadi f. 19,85. Kualitas pada umumnya baik,

Tabel 9. Jumlah kopra yang di ekspor⁴⁹

Tahun	Jumlah
1913	477.323 pikul
1912	612.242 pikul
1911	657.653 pikul
1910	514.653 pikul
1909	321.962 pikul
1908	341.393 pikul

from a Periphery, Academisch Proefschriftter Verkrijging van de Graad van Doctor Aan de Vrije Universiteit de Amsterdam 1995, hlm. 108, lihat Ras-yid kopra..

⁴⁸jaarverslag van de Kamer van koophandel en Nijverheid te Makassar over het jaar 1912

⁴⁹ de Kamer van Koophandel en Nijverheid te Makassar, 1914

1907	290.415 pikul
1906	177.000 pikul
1905	420.000 pikul
1904	149.000 pikul
1903	160.358 pikul

Tabel 10. Ekspor kopra selama tahun 1912 dan 1913 (laporan dari kantor duane)⁵⁰

Negara	Tahun 1912 (kilo)	1913 (kilo)
Belanda	6.350.371	4.228.9904
Amsterdam	5.848.235	7.668.538
Inggris Raya	15.900	216.250
Perancis	8.422.142	8.716.043
Marseile	1.493.753	1.188.174
Jerman	9.120.827	5.229.540
Austria	2.975.821	1.005.136
Port Said	259.157	393.103
Italia	1.418.901	122.300
Singapura	28.200	6.500
Australia	65.774	39.490

Pada persaingan antara Perusahaan Minyak Standard New York dan Perusahaan Minyak Asia dimana penurunan harga pesat terjadi dan banyak sarana orang Cina yang dahulu digunakan untuk perdagangan impor ditanamkan dalam minyak bumi. spekulasi dalam komoditi ini juga naik sangat tajam yang terbukti dari penerimaan cukai minyak bumi. Pada tahun 1908 penerimaan cukai minyak sebesar f 121.979,25, tahun 1909 sebesar f 140.454,66 dan tahun 1910 sebesar f 211.033,62 suatu kenaikan dengan tahun lalu Nampak dari f 70.578,96 atau lebih dari 50%.⁵¹

Sebelum masa depresi pengusaha kopra telah berhasil mendapat keuntungan melalui ekspor, karena harga kopra per pikul bisa mencapai f.12-f.13, pada ekspor ini sangat memuaskan bagi para pedagang. Bila jumlah produk yang muncul di Makassar meningkat

tajam. Tetapi setelah masa depresi pada tahun 1930 harga kopra turun sampai f. 4 - f. 5 dengan harga tersebut keuntungan pedagang sulit di dapatkan kecuali apabila produksi kopra turun seharga f.1-f.2. dan ekspor kopra ini menuju Kendari, Tinanggea, Palangga, Rumbia, Poleang, Wawotobi, Siwa dan Malili⁵²

Harga lokal untuk kopra dengan persaingan tinggi firma-firma yang bekerja disini sering naik diatas harga Eropa, kadang-kadang dua per 100 kg, sehingga keuntungan pada komoditi ini hanya bisa diimbangi dengan spekulasi dan dengan kontrak penyeteroran, perdagangan langsung sering tidak mungkin. ketika kamar dagang sebaliknya bekerjasama pada produsen konsumen, orang tidak bisa berbuat lain kecuali menduga adanya kemajuan pesat. Penduduk memperoleh keuntungan baik dengan harga tinggi bagi hasil-hasil produksi pertanian dan hutan, juga didukung harga jual yang rendah dari barang-barang impor. kesejahteraan dipedalaman Sulawesi bagian selatan naik, terbukti dari pengiriman emas dan perak yang besar dari Makassar dan kota-kota pantaipun muncul terutama di teluk Bone, Mandar dan pantai timur.

C. KESIMPULAN

Tujuan penelitian ini bertemakan ekonomi dan politik, penelitian ini bermaksud melihat perkembangan jejaring perdagangan dan integrasi ekonomi di Sulawesi bagian selatan dan untuk mengetahui sejauhmana perdagangan di Sulawesi bagian Selatan, pada masa Sulawesi Selatan dalam penguasaan Pemerintahan Hindia Belanda sampai terjadinya krisis ekonomi pada tahun 1930-an. Secara garis besar perkembangan sejarah ekonomi Sulawesi bagian selatan pada tahun 1900-an-1930-an adalah merupakan keberlanjutan dari periode sebelumnya. Jauh sebelum Sulawesi bagian selatan telah membina hubungan dengan

⁵⁰ de Kamer van Koophandel en Nijverheid te Makassar, 1914

⁵¹ Ibid.

⁵² *Economisch Weekland*, 5 Juli 1935, No. 27.

kekuatan-kekuatan luar baik melalui hubungan politik maupun hubungan melalui perdagangan. Jatuhnya Malaka tahun 1511 ke Portugis, adalah salah satu faktor meningkatnya peranan Bandar Makassar, sehingga ramai dikunjungi oleh pedagang-pedagang dari luar wilayah. Perkembangan sejarah ekonomi ini pada periode 1900-an-1930-an ini, memiliki beberapa tujuan yaitu: *Pertama*, peran diaspora elite politik lokal sejak integrasi ekonomi di Sulawesi bagian Selatan. *Kedua*, tipologi perdagangan yang dipengaruhi oleh ekspansi politik kolonial di Sulawesi bagian Selatan. *Ketiga*, terjadi perubahan struktur ekonomi di Sulawesi Selatan, dan *keempat*, Secara historiografi, wilayah Sulawesi bagian Selatan terabaikan, sehingga perlu sebuah penelitian yang komprehensif.

DAFTAR PUSTAKA

Bahan Arsip

ANRI, Arsip Makassar No 291/81: Schinne, *Verslag van de Havenmeester Makassar*

A.L. van Hasselt, *Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap, Deel XVIII.*

Economisch Weekland, 5 Juli 1935, No. 2

Jaarverslag van de handelsvereniging Makassar Exporteurs Vereniging Makassar 1905-1938.

Tijdschrift voor Economisch Geographic Zestiendo jaargeng's gravenhage-mounhton & Co, 1925.

Jaarverslag van de Kamer van koophandel en Nijverheid te Makassar over het jaar 1912.

Overzicht van den handel en den scheepvaart in de Nederlandsche Be-

zittingen in Oost-Indie, Buiten Java en Madoera (Laporan Tahunan 1846-1869).

Jaarverslag van de Kamer van koophandel en Nijverheid te Makassar over het jaar 1916

Jaarverslag van de Kamer van koophandel en Nijverheid te Makassar

Jaarverslag van de Kamer van koophandel en Nijverheid te Makassar over het jaar, 1912

Jaarverslag van De Handelsveening" Makassar" over 1934.

Jaarverslag van de Kamer van Koophandel en Nijverheid te Makassar, 1914.

Jaarverslag van de Kamer van Koophandel en Nijverheid te Makassar, 1915

Jaarverslag van de Kamer van Koophandel en Nijverheid te Makassar, 1916

Jaarverslag van de Kamer van koophandel en Nijverheid te Makassar over het jaar 1912

de Kamer van Koophandel en Nijverheid te Makassar, 1914

Koloniaal Tijdschrift, Juli 1928

Koloniaal Tijdschrift, Maart 1931

R. Broersma, dalam Koloniaal Tijdschrift, Veertiende jaargang 1925, Rijs en Mais in Bone.

Tijdschrift van Het kononklijk Nederlandsch, Aardrijkskundig Genootschap, Deel LII, 1935

Tijdschrift voor Economische Geographie, Zesstiende Jaargang, S'gravenhage-Mouton & Co, 1925.

Tijdschrift van Het kononklijk Nederlandsch, Aardrijkskundig Genootschap, Deel LII, 1935.

Sumber Buku

Adatrechtbundels, XXXI, tahun 1929 dalam De Kapitein Malajoe te Makassar (1920)

Abd. Razak Daeng Patunru. 1983. "Sejarah Gowa". Ujung Pandang: Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan.

Andaya, 1981. "The Heritage of Arung Palakka, A History of South Sulawesi (Celebes) in The Seventeenth Century". VKI. No. 91. The Hague: Martinus Nijhoff.

Anhar Gonggong. 1992. *Abdul Qahar Mudzakkar dari Patriot hingga Pemberontak*. Jakarta: PT. Gramedia Widiasarana Indonesia.

Beveluis, Aj & A.H.C Gieben, Het Gouvernement de Molukken (Weltevreden: Landsdrukkerij, 1929).

Booth, Anne, dkk. 1988. *Sejarah Ekonomi Indonesia*. Jakarta: LP3ES.

Christiaan G. Heersink, *The Green Gold of Selayar A Socio Economic History of an Indonesia Coconut Island C, 1600-1950: Perspectives from a Periphery*, Academisch Proefschriftter Verkrijging van de Graad van Doctor Aan de Vrije Universiteit de Amsterdam 1995,

Edward L. Poelingomang, Proteksi dan Perdagangan Bebas, Kajian Tentang Perdagangan Makassar Pada Abad Ke-19, *Desertasi* (Leiden, 1991).

Edward L. Poelingomang, *Makassar Abad XIX; Studi tentang Kebijakan Perdagangan Maritim* (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2002

F.W. Stapel, "Het Bongais Verdrag", *Desertasi*. Leiden: Rijksuniversiteit Leiden, 1922

H.T. Colenbrander, *Koloniale Geschiedenis, II, 'S Gravenhage : Martinus Nijhoff, 1925.*

H.A. Sutherland, "Eastern Emporium and Company Town: Trade and society in Eighteenth Century Makassar", dalam Frank Brieze (ed) *Brides of the Sea: Port Cities of Asia from 16 260 Centuries* (Kensington: New South Wales University Press, 1989).

Ichtiar Baru van Hoeve atas kerjasama dengan Kementrian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia.2012

J.Thomas Limdblad, *New Challenges in The Modern Economic History of Indonesia*, Jakarta, Programme of Indonesian Studies, Leiden 1993.

J.Noorduyn, The Wajorese Merchant Community in Makassar. *BKI*, tahun 2000, jilid 156.

Laode Rabani. 2010. *Kota-kota Pantai di Sulawesi Tenggara*. Yogyakarta: Ombak.

La Side Dg Tapala. 1977- 1978. *Zaman Kebangkitan Nasional Sulawesi Selatan 1900-1942*. Ujung Pandang: Proyek Penelitian dan Pencatatan Kebudayaan Daerah, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.

Leur, J.C. van. 1983. *Indonesian Trade and Society: Essays in Asian Social and*

- Economic History*. Dordrech: Forid Publications.
- Limdblud J.Thomas, *New Challenges in The Modern Economic History of Indonesia*, Jakarta, Programme of Indonesian Studies, Leiden 1993.
- Mukhlis Paeni, *Mobilitas Sosial kota Makassar 1900-1950* (Jakarta, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1984.
- Mukhlis Paeni. *Mobilitas Sosial kota Makassar 1900-1950*, Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan 1984/1985.
- Pelras, Cristian Christian Pelras, "Catatan Tentang Beberapa Penduduk Perairan Nusantara", *Masyarakat Indonesia* Tahun VI No. 2. Jakarta: LIPI, 1979.
- Paul dan Frederic Sarasin, "Reisen von der mingkoka-bai nach Kendari Sudost-Celebes", *dalam Reisen in Celebes* (Wiesbaden C.W. Kreidel's Verlag. 1905.
- Singgih Tri Sulistiyono, Pasang Surut Jaringan Makassar Hingga Masa Akhir Dominsi Kolonial Belanda, *dalam Indonesia dalam Arus Sejarah*. (Jakarta: PT)
- Suriadi Mappangara, *SULSEL, Dimensi Sosial-Budaya, Untuk Pariwisata* (Departemen Kebudayaan dan Pariwisata RI dengan Universitas Hasanuddin 2008.
- Touwen, L. Jeroen. 2005. *The Colonial Interregional Trade in Indonesia, 1900-1940: Serving Overseas Markets, Favouring Integration Into A Colonial State*, dalam Thee Kian Wie (ed.), "Asia-Pasific Century Historical Perspective". Jakarta: LIPI.