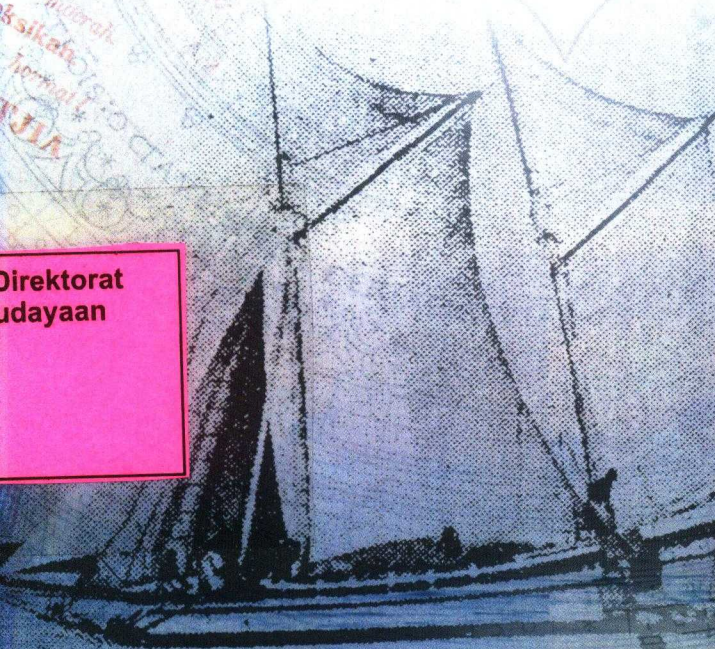


Aktivitas Niaga Antara Pontianak — dan — Singapura Tahun 1819-1942

ANY RAHMAYANI
IRFAN NATARSA

Direktorat
Budayaan



**AKTIVITAS NIAGA ANTARA
PONTIANAK DAN SINGAPURA
TAHUN 1819-1942**

**Any Rahmayani
Irfan Natarsa**



**AKTIVITAS NIAGA ANTARA PONTIANAK DAN SINGAPURA
TAHUN 1819-1942**

© Penerbit Kepel Press

Penulis :
Any Rahmayani & Irfan Natarsa

Desain Sampul :
Wirastuti

Desain Isi :
Safitriyani

Cetakan Pertama, Desember 2017

Diterbitkan oleh Penerbit Kepel Press
Puri Arsita A-6, Jl. Kalimantan, Ringroad Utara, Yogyakarta
Telp/faks : 0274-884500
Hp : 081 227 10912
email : amara_books@yahoo.com

Anggota IKAPI

ISBN : 978-602-356-188-9

Hak cipta dilindungi Undang-Undang

Dilarang mengutip atau memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku,
tanpa izin tertulis dari penulis dan penerbit.

Percetakan Amara Books
Isi diluar tanggung jawab percetakan

KATA PENGANTAR

Laporan penelitian ini mengajak pembaca memahami aspek historiografi hubungan niaga antara Pontianak dan Singapura serta pola-pola yang dibangun dalam aktivitas niaga tersebut sepanjang abad ke-19 sampai akhir masa kolonial.

Puji syukur penulis haturkan kepada Allah SWT yang telah memberikan kesempatan pada penulis untuk terus berkarya. Penulisan sejarah merupakan salah satu usaha untuk melestarikan bentuk peninggalan masa lampau dalam kerangka teoritis. Harapan penulis semoga tulisan ini dapat memberikan kontribusi bagi pembaca dan dapat bermanfaat baik secara akademis maupun praktis. Lebih jauh lagi, penulis memiliki harapan bahwa tulisan ini memiliki kontribusi bagi para penentu kebijakan dalam mendesain hal-hal yang terkait dengan perdagangan dan pelabuhan.

Akhir kata, penulis mengucapkan terimakasih kepada seluruh pihak yang memberikan dukungan atas hadirnya kajian ini. Balai Pelestarian Nilai Budaya Kalimantan Barat beserta seluruh stafnya yang telah memfasilitasi penelitian ini, Perpustakaan Nasional dan staf yang telah menyediakan banyak bahan bacaan yang berharga, Arsip Nasional Republik Indonesia yang memiliki sumber primer yang tidak ternilai harganya, dan tentunya seluruh informan yang menyediakan informasi-informasi berharga yang tidak tercatat dalam dokumen.

Selamat Membaca..

Pontianak, November 2017

Tim Penulis

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Pasar Tionghoa Pontianak di Pinggir Sungai	46
Gambar 2 Kota Pontianak Awal Abad ke-20	51
Gambar 3 Laut dan Daratan pada Perbatasan Kolonia Inggris dan Belanda	53
Gambar 4 Toko-toko milik orang Tionghoa di Pontianak.....	67
Gambar 5 Perdagangan menggunakan Perahu di Sepanjang Sungai	75

DAFTAR TABEL

Tabel 1	Catatan Penyitaan Opium Ilegal di Wilayah Perbatasan Hindia Belanda.....	54
Tabel 2	Ekspor Getah Perca dari Pontianak ke Singapura tahun 1903	61
Tabel 3	Ekspor dari Borneo Barat tahun 1917.....	61
Tabel 4	Ekspor Komoditi Primer dari Daerah Pedalaman	62
Tabel 5	Produk Impor-Ekspor dari Westerafdeeling van Borneo tahun 1920	63
Tabel 6	Ikhtisar Eksport Gambir Daerah (dalam 1000kg)..	66
Tabel 7	Perusahaan Dagang di Pontianak	69
Tabel 8	Negatif Saldo atas sejumlah kerugian Di beberapa jalur KPM 1909-1916.....	73
Tabel 9	Kedatangan Kapal Uap di Pelabuhan Pontianak .	77
Tabel 10	Pendapatan Kantor Pabean Pontianak	79

DAFTAR ISI

Kata Pengantar	iii
Daftar Gambar	v
Daftar Tabel	vii
Daftar Isi	ix
I Pendahuluan	1
II Mengenali Bandar Dagang Pontianak Dan Bandar Dagang Singapura	19
Pontianak: Sultan dan Cita-Cita Bandar Dagang	19
Potensi Alam	25
Penduduk.....	27
Aktivitas Perdagangan Di Pesisir Barat Lainnya	31
Singapura.....	34
III Hubungan Niaga Pontianak Dan Singapura Pada Paruh Pertama Abad Ke 19	37
Hubungan Pontianak dan Singapura 1819-1934.....	37
Pemerintah Hindia Belanda dan Niaga Dua Bangsa	40
Komoditi dan Jaringan Niaga	44

IV	Aktivitas Niaga Pontianak Dan Singapura Pada Paruh Kedua Abad Ke -19	49
	Kondisi Politik dan Kebijakan Niaga di Pontianak.	49
	Aktivitas Niaga: Komoditi dan Penyelundupan	51
	Pelayaran	55
V	Hubungan Niaga Antara Pontianak Dan Singapura Pada Akhir Masa Kolonial	59
	Perubahan Orientasi Produk Niaga	60
	Jaringan Niaga dan Kantor-Kantor Dagang	66
	Penataan Infrastruktur Niaga Pontianak oleh Pemerintah Kolonial Hindia Belanda	70
	a. Pelayaran	70
	b. Pelabuhan Pontianak	74
VI	Simpulan Dan Saran	81
	Simpulan	81
	Saran	84
	Daftar Sumber	85

I

PENDAHULUAN

.... Dan kebudayaan maritimpun runtuh secara bertahap. Komunitas pesisir yang semula terkait atau malah menjadi bagian dari kekuasaan yang lebih luas, sekarang terlepas dan terabaikan. Ritme kehidupan yang sempat dipersatukan kini tercerai dan semua komunitas kembali pada ritmenya sendiri. Sebagian menghilang untuk selamanya, sebagian keras kepala bertahan menghadapi zaman, terasing satu sama lain, dengan ritme yang tidak bersambungan¹.

Pidato ini mengingatkan bahwa penulisan sejarah tidak boleh terbuai dengan romantisme kejayaan sebagai bangsa maritim yang besar namun juga proses keruntuhannya yang seharusnya dapat dijadikan titik arus balik yang perlu dipelajari. Mencoba untuk menerapkan konsep sejarah sebagai kritik, kisah tentang keruntuhan akan membantu kita memahami bagaimana proses memungguni laut ini berlangsung dan berjalan. Dan akhirnya setelah kita melihat proses tersebut, kita dapat menemukan solusi untuk menghentikan gerak memungguni laut dan bahkan solusi agar kita siap menghadapi diri ke laut.

Jika kemudian kita melihat bahwa visi Indonesia sebagai poros maritim menjadi cita-cita pemerintah saat ini, hal tersebut kemudian dijelaskan dalam beberapa agenda termasuk di dalamnya

¹ Pidato dengan judul "Arus Balik Kebudayaan: Sejarah sebagai Kritik" ini disampaikan oleh Hilmar Farid S. pada acara Pidato Kebudayaan, Dewan Kesenian Jakarta 10 November 2014.

pembangunan kembali budaya maritim, pengelolaan sumber daya laut, diplomasi maritim, sistem pertahanan keamanan maritim dan pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim. Agenda yang disebut terakhir diprioritaskan pada pembangunan tol laut, *deep seaport*, logistik, industri perkapalan dan pariwisata maritim (Suroso, 2015). Pontianak melalui keberadaan pelabuhannya menjadi salah satu dari 24 wilayah yang dinilai strategis dalam pembangunan tol laut.

Pontianak sebagai bandar dagang yang tentunya dilengkapi dengan pelabuhan sebenarnya telah tumbuh sejak lama. Dibuka oleh Syarif Abdurrahman Alkadrie pada tahun 1771, bandar dagang Pontianak terus berkembang pesat seiring kejatuhan Sukadana pada abad ke-18. Awal abad ke-19, Pontianak telah terlihat ramai dengan kedatangan kapal-kapal dagang Eropa. Persaingan Pontianak dan Sambas sebagai bandar dagang, mengantarkannya pada intervensi Inggris dalam kehidupan ekonominya sebelum akhirnya Belanda mengambilalih Pontianak pada tahun 1816.² Hubungan ekonomi Inggris dengan Kesultanan Pontianak ditandai dengan dilantiknya seorang agen politik dan perdagangan, F. Burn, pada 1811 dan John Hunt pada 1813 (Irwin, 1986: 32).

Pembukaan Singapura sebagai pelabuhan bebas oleh Inggris pada tahun 1819 tentu saja menarik kapal-kapal dagang Tiongkok yang selama ini memiliki peranan penting pada perdagangan di Laut Jawa (yang dimonopoli oleh Belanda) untuk memindahkan pusat kegiatannya ke Singapura. Di sisi lain, perjanjian antara Inggris dan Belanda tentang pelayaran dan perdagangan laut melalui Traktat London tahun 1824 menuntut Belanda dan koloninya menerapkan sistem pelayaran dan perdagangan bebas. Sebelumnya, Belanda menerapkan kebijakan monopolistik bagi pelayaran dan perdagangannya (walaupun pada kenyataannya lebih banyak diterapkan di wilayah Jawa dan Madura). Sebagai

2 Inggris membantu Pontianak dalam menyerang Sambas dalam dua ekspedisi di tahun 1812 dan 1813.

reaksi dari dua sebab di atas, pemerintah kolonial Hindia Belanda akhirnya membuka pelabuhan bebas di beberapa wilayah jajahannya yang dekat dengan koloni-koloni Inggris termasuk Pontianak.³ Posisinya di barat laut Borneo yang dekat dengan Singapura dan Serawak (yang merupakan koloni Inggris) membuat Pontianak, bersama dengan Sambas (dan selanjutnya Sukadana) dianggap sebagai pos terdepan untuk menyaingi Singapura. Oleh karenanya dengan *Resolutie Gouverneur Generaal* 18 Februari 1833 no.39, Pontianak dan Sambas difungsikan sebagai pelabuhan bebas untuk semua angkutan sejak 1 Januari 1834.

Studi ini menjadi menarik jika dibandingkan dengan fakta bahwa pada waktu yang sama dan kurun waktu selanjutnya menunjukkan hubungan niaga yang erat antara Pontianak dan Singapura. Berbicara tentang aktivitas perniagaan antara Pontianak dan Singapura kita tidak akan pernah meninggalkan bagian tentang pelayaran niaga sebagai sebuah jalur perniagaan tertua dalam sejarah hubungan Pontianak dan Singapura. Unsur geografis seperti garis pantai, muara sungai, dan musim angin memunculkan jalur pelayaran yang tidak mudah berubah (kalaupun ada perubahan tentu memerlukan waktu yang sangat panjang). Dari sinilah muncul permukiman dan aktivitas niaga di daratan.

Bahasan khusus yang menunjukkan hubungan ini secara tersebar dapat ditemukan dalam beberapa literatur. Sebagaimana yang dituliskan oleh Mary Somers Heidhues dalam "Penambang Emas, Petani, dan Pedagang di "Distrik Tionghoa" Kalimantan Barat." Secara umum dari keseluruhan buku ini tergambar bahwa eksistensi orang-orang Tionghoa di Kalimantan Barat tidak terlepas dari Singapura. Namun yang menarik adalah sebuah uraian, yang

3 Dalam hal ini Belanda menghadapi posisi yang dilematis. Di satu sisi, jika pelabuhan bebas Singapura dihadapi dengan sistem monopoli yang selama ini dianut Belanda maka para pedagang akan lebih tertarik pada Singapura dari pada Laut Jawa. Namun di sisi lain, Belanda takut menghadapi persaingan dengan membuka pelabuhan bebas dimana hal ini memudahkan ekspansi armaga dagang Inggris yang kuat ke Hindia Belanda. Oleh karenanya tidak semua pelabuhan dijadikan pelabuhan bebas (Sulistiyono, 2012:97).

dituangkan tidak lebih dari dua halaman, mengenai hubungan Borneo Barat dengan Singapura. Semenjak pembukaannya pada tahun 1819, Singapura mendominasi hampir sebagian besar dari perdagangan luar negeri wilayah Borneo Barat walaupun pemerintah Hindia Belanda berulang kali berupaya mengalihkan arah perdagangan menuju Batavia dan Jawa pada umumnya. Tidak hanya itu, bahkan surat-surat ke Eropa dari Borneo Barat diteruskan menuju Singapura, bukan Batavia. Heidhues menyatakan bahwa posisi Singapura bagi Borneo Barat tidak tergantikan bahkan setelah Indonesia merdeka. Hubungan dagang dan arus barang dari Singapura ke Pontianak, begitupun sebaliknya juga dicermati secara khusus oleh pemerintah Hindia Belanda dalam paruh pertama abad ke-20 dalam sebuah laporan rutin mengenai pelabuhan-pelabuhan di Hindia Belanda, *Nederlandsch Indische Havens. Deel 1, Departemen BOW, Mededelingen en Rapporten Februari 1920*. Mereka menggarisbawahi sebuah kenyataan bahwa saham besar yang datang ke pelabuhan milik Inggris tersebut adalah kapal yang membawa patron dan pemberi pinjaman Tionghoa dari Pontianak. Perdagangan dan hubungan luar negeri Borneo Barat yang didominasi oleh Singapura kembali ditegaskan oleh Blink dalam *Economische Geographie van Borneo West-Afdeeling*. Ia mencoba mereview laporan *Dienst der Staatsspoor en Tramwegen* 1919 yang menunjukkan bahwa produk-produk dari pedalaman maupun pesisir Borneo Barat seperti berbagai macam getah, kopra, damar, gambir, lada putih dan hitam, rotan serta pinang sangat laku di pasar Singapura. Hampir semua produk ini didatangkan dari Pelabuhan Pontianak menuju Singapura.⁴ Asba memperkuat pernyataan ini dengan melihatnya dari sisi perkembangan perdagangan kopra di Kalimantan Barat. Usaha Belanda mengurangi hubungan Singapura dengan Kalimantan Barat tidak mudah karena pedagang Tionghoa di Pontianak, yang merupakan pelaku utama perdagangan kopra, tidak memiliki

4 Sebagian kecil didatangkan melalui Pelabuhan Singkawang, Pemangkat, Sambas, Mempawah, Sukadana dan Ketapang.

hubungan dan pasaran di Jawa sebagaimana jaringan perdagangan yang telah dibangun bertahun-tahun di Singapura (Asba, 2007: 54).

Jaringan perdagangan yang dimaksud di atas nampaknya didukung kenyataan bahwa pada waktu yang sama, hubungan Singapura dengan pesisir barat Kalimantan yang lain, Singkawang, memiliki pola yang unik. Seorang Inggris yang memimpin sebuah kapal dari Singapura memiliki catatan perjalanan yang menunjukkan transaksi niaganya dengan kongsi pertambangan emas di Montrado yang dikuasai oleh koloni Tionghoa yang telah menetap di sana (Earl, 1837). Dari catatan perjalanan ini terlihat bahwa terdapat pola perniagaan yang didominasi oleh Tionghoa walaupun diketahui oleh pemerintah.

Uraian di atas menunjukkan betapa penting dan menariknya tema tentang hubungan niaga antara Pontianak dan Singapura untuk dibahas, selain juga aspek historiografi tema tersebut masih tidak banyak dibicarakan. Latar belakang di atas menyisakan pertanyaan-pertanyaan yang menjadi permasalahan dalam kajian :

1. Mengapa aktivitas niaga Pontianak dan Singapura pada abad ke-19 sampai awal abad ke-20 lebih erat dibandingkan aktivitas niaga antara Pontianak dan Batavia yang merupakan pusat perdagangan Hindia Belanda?
2. Bagaimana pola-pola yang dibangun dalam aktivitas niaga antara Pontianak dan Singapura sepanjang abad ke-19 sampai akhir masa kolonial?
3. Bagaimana pemerintah kolonial Hindia Belanda berusaha mengalihkan arah aktivitas niaga Pontianak-Singapura menjadi Pontianak-Batavia di akhir masa kolonial?

Penulis membatasi lingkup spasial penelitian ini pada wilayah Pontianak sebagai bandar dagang yang paling ramai dikunjungi sepanjang abad ke-19 sampai pertengahan abad ke-20 dibandingkan dengan beberapa bandar dagang lain di pesisir barat Borneo. Selain itu, kedudukannya sebagai ibukota dari *Westerafdeeling van Borneo* pada masa kolonial tentu memiliki dinamika yang lebih kompleks daripada wilayah lain di karesidenan ini. Namun bukan

berarti penelitian ini menafikan keberadaan bandar dagang lain di sekitar Pontianak, karena bandar-bandar dagang lain termasuk fungsi pelabuhannya memiliki kaitan yang erat dalam jaringan perdagangan yang terbentuk di pesisir barat Borneo. Daerah-daerah *hinterland* Pontianak masuk pula dalam kajian ini sebagai wilayah pemasok produk ekspor dan konsumen dari produk impor yang menjadi bagian dari jaringan perdagangan ini.

Pemilihan lingkup temporal 1819-1942 tidak semata-mata dilihat dari angka tahun yang sedemikian panjang. Lebih dari itu, kurun waktu yang panjang tersebut dipilah menjadi beberapa periode perubahan dalam aktivitas niaga antara Pontianak dan Singapura sehingga dinamika dan pola niaga dapat terlihat jelas. Tahun 1819 menjadi titik awal pembahasan ketika Singapura dibuka sebagai pelabuhan bebas oleh Inggris. Adapun pembatas akhir adalah tahun 1942 dimana semua regulasi pemerintah kolonial tentang aktivitas niaga terhenti dengan masuknya pendudukan Jepang di Hindia Belanda.

Berdasarkan permasalahan di atas maka tujuan dari kajian ini adalah:

1. Menganalisa sebab kedekatan hubungan Pontianak dan Singapura pada abad ke-19 sampai awal abad ke-20
2. Mengetahui pola-pola yang dibangun dalam aktivitas niaga antara Pontianak dan Singapura sepanjang abad ke-19 sampai akhir masa kolonial
3. Menganalisa usaha pemerintah kolonial Hindia Belanda dalam mengalihkan arah aktivitas niaga Pontianak-Singapura menjadi Pontianak-Batavia di akhir masa kolonial.

Dalam sejarah Indonesia, gerak memunggungi laut terjadi secara bertahap dari sebuah tempat ke tempat yang lain. Studi mendalam dalam mendokumentasi proses ini pada akhirnya diharapkan mampu untuk menjadi bahan kajian bagi pihak yang terkait untuk merencanakan aksi memaksimalkan potensi bahkan membangun kembali kejayaan perdagangan maritim di Indonesia.

Selain itu, diharapkan karya ini dapat memperkaya sumber pustaka maritim dan perdagangan di Indonesia.

Kajian ini diawali dengan melakukan tinjauan atas beberapa tulisan terdahulu yang berkaitan dengan tema pokok tulisan ini. Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional dengan tema Jalur Sutra yang pernah dilakukan oleh Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional pada tahun 1999 menghasilkan banyak kajian kota bandar dagang di Indonesia. Demikian pula dengan tulisan Nurcahyani dan kawan-kawan yang berkaitan langsung dengan aktivitas niaga di Pontianak berjudul “Kota Pontianak sebagai Bandar Dagang di Jalur Sutra”. Perhatian utama dari penelitian ini adalah fungsi Pontianak sebagai bandar pelabuhan dan sebagai bandar perdagangan terbesar di Kalimantan Barat. Tulisan ini dimulai dengan pembahasan mengenai tumbuh dan berkembangnya Kesultanan Pontianak dimana sang sultan pertama, Sultan Syarif Abdurahman Al Kadrie, seorang berdarah Yaman, membuka sebuah wilayah di persimpangan Sungai Kapuas dan Sungai Landak untuk dijadikan pusat hegemoninya. Adapun keadaan sosial, ekonomi dan budaya digambarkan sebagai sebuah keadaan yang ideal dan strategis yang mampu mendukung berkembangnya sebuah kota dagang. Keadaan ini terlihat dari kemunculan permukiman-permukiman kelompok etnis di wilayah ini seperti Kampung Jawa Tengah, Kampung Banjar, Kampung Kuantan, Kampung Saigon, Kampung Arab, Kampung Bangka-Belitung, Kampung Bugis dan lainnya. Belum lagi tiga suku besar (Melayu, Dayak dan Tionghoa) yang telah lama menghuni wilayah ini menambah warna bagi dinamika sosial ekonomi Kota Pontianak. Ditambah dengan potensi ekonomi yang diperlihatkan dalam beberapa jenis mata pencaharian penduduk dan sistem budaya yang diejawantahkan penulis dalam aspek agama. Pembahasan dilanjutkan dengan struktur sosial ekonomi termasuk di dalamnya yaitu pertumbuhan penduduk, pola permukiman, kelompok sosial, pelapisan sosial dan hubungan sosial. Pada bagian ini beberapa catatan kolonial tentang struktur sosial ekonomi penduduk Pontianak terlihat memperkaya tulisan. Namun sayang,

pembahasan terlalu melebar dengan penggambaran *West Borneo* yang luas sehingga Pontianak yang seharusnya dibahas mendalam hanya menjadi bagian kecil dari bab ini. Pada bagian terakhir, melalui judul bab, penulis nampaknya ingin menggiring pembaca pada asumsi bahwa dinamika perdagangan di Pontianak erat kaitannya dan sangat dipengaruhi dengan masalah agama dan politik. Namun, pembahasan di dalamnya justru memperlihatkan bahwa perkembangan sosial budayalah yang begitu terpengaruh oleh aspek agama dan politik. Satu kritik terhadap buku ini adalah rekonstruksi kota Pontianak sebagai bandar dagang, sebagaimana yang dimaksudkan dalam tujuan penelitian, dapat dikatakan belum terlalu jelas tergambar. Hal ini nampaknya terjadi akibat dari keterbatasan bahan dan informasi yang didapatkan dalam penelitian. Penelitian ini hanya menggambarkan garis besar Pontianak dalam sudut pandang sejarah sebagaimana diakui penulis dalam pendahuluan buku ini. Hal ini membuka kesempatan bagi penelitian kami untuk melakukan penelitian yang lebih khusus. Akhirnya pembahasan dalam buku di atas menempatkan posisi kajian yang akan kami lakukan pada sebuah kajian mendalam tentang sebuah bagian dari aktivitas niaga yang terjadi di kota Pontianak.

Van Leur menjadi salah satu orientalis yang mengawali karyanya dengan perubahan pandangan mengenai tanah kolonial dalam bukunya *Indonesian Trade and Society* yang kemudian diterjemahkan dalam bahasa Indonesia, *Perdagangan dan Masyarakat Indonesia*. Pandangan dari dalam ini mengikuti tradisi Weberian dimana sejarah nusantara adalah sejarah yang terjadi dari dinamika masyarakatnya sendiri bukan hanya keberpengaruhan dari Barat. Kapitalisme mengawali analisis van Leur dalam mengkaji suatu masyarakat ataupun peradabannya. Karena menurutnya kapitalisme sudah meninggalkan jejak diseluruh dunia dan memiliki struktur sosial dan ekonomi yang berbeda. Sumber-sumber dahulu terus digunakan sebagai perbandingan kapitalisme dengan masa sekarang. Kajian Van Leur mengenai perdagangan dan masyarakat Indonesia menyatakan bahwa

perdagangan masyarakat Indonesia telah terbentuk jauh sebelum bangsa-bangsa Eropa berdatangan. Pelayaran mereka juga bahkan sudah mencapai India dan pesisir Afrika. Pasar yang sudah ada menunjukkan aktivitas ekonomi yang memang dilakukan oleh masyarakat asli dan itu berkembang menjadi jalur perdagangan dan menghubungkan wilayah-wilayah Timur tengah dan kota-kota Mediterania. Kedatangan bangsa Eropa tidak memberikan perubahan yang begitu besar dalam perdagangan. Selama hampir tiga abad, pengaruh barat secara langsung dirasakan di beberapa kota pelabuhan dan perdagangan tradisional orang-orang Timur terus berkembang. Perubahan besar hanya terjadi pada abad ke-19 ketika kapal uap tercipta dan industrialism Eropa Barat di bawah kapitalisme modern mulai mengatur segalanya. Ciri penting perdagangan Asia menurutnya adalah *peddling trade*, perdagangan penjaja, di mana pedagang kecil dalam jumlah banyak menjajakan barang-barang mewah dalam jumlah kecil yang diambarnya dari pedagang dari kelas penguasa yang memiliki banyak modal dan tentu saja kekuasaan.

Pendapat ini diuji kembali oleh beberapa peneliti. Penulis mencoba meninjau tiga tulisan dari para peneliti. Pertama adalah Meilink-Roelofs yang melihat perdagangan dalam lingkup Asia. Tulisannya "Perdagangan Asia & Pengaruh Eropa di Nusantara Antara 1500 dan Sekitar 1630" menyatakan bahwa pedagang di Asia lebih beragam daripada hanya pola perdagangan penjaja.⁵ Termasuk didalamnya adalah pedagang bebas sebagaimana pribumi yang memiliki kapal.

Tulisan kedua adalah jilid 2 dari karya fenomenal Anthony Reid "Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450-1680: Jaringan Perdagangan Global." Reid berusaha untuk menjelaskan secara kronologis tentang ekspansi perdagangan di Asia Tenggara yang berpengaruh pada organisasi perdagangan, pola perdagangan, munculnya kota dagang yang multietnik serta praktik agama. Ia

5 Selain itu, Roelofs memberikan kritik pada pendapat Leur yang mengaitkan islamisasi dengan perubahan-perubahan ekonomi yang terjadi di Asia.

memulainya dengan keterlibatan bangsa-bangsa Asia Tenggara pada perdagangan internasional yang kemudian diikuti dengan munculnya kota-kota maritim dan penguasanya. Selanjutnya ia membahas tentang interaksi agama dan ekonomi. Pengaruh perdagangan terhadap kekuatan penguasa lokal dibahas sebelum kemudiann diakhiri dengan bahasan mengenai proses kemiskinan yang terjadi di Asia tenggara akibat dari kontrol bangsa Eropa terhadap kota-kota bandar dagang. Secara umum tulisan ini mengajak pembaca untuk melihat dinamika ekonomi maritim Asia Tenggara mulai dari peningkatan kesejahteraan perdagangan pada 1450, munculnya kota-kota kosmopolitan hingga akhirnya terjadi penurunan bahkan pemiskinan Asia Tenggara pada pertengahan abad ke-17.

Dalam lingkup spatial yang lebih kecil, Leirissa dalam “Changing Maritim Trade Patterns in the Seram Sea” mencoba untuk menggambarkan salah satu dinamika pola perdagangan maritim di Indonesia. Kajiannya mengenai pola perdagangan maritim di Laut Seram mencoba memposisikan bahwa teori Van Leur tentang teori dasar sistem perdagangan Asian, *peddling trade*, masih valid dan tidak akan terlalu sempit jika diperkaya dengan bahan arsip. Bahwa perdagangan tradisional Asia merupakan fungsi dari kegiatan dari kelas penguasa terutama di wilayah pesisir karena mereka memiliki modal, barang dan kapal dimana penjaja mengambil barang untuk dijual kepada konsumen dan mendapat keuntungan sekian persen dari harga. Topik tentang pola perdagangan maritim pada awal sejarah Maluku, terutama di pulau-pulau sekitar Laut Seram, menunjukkan beberapa pola yang berubah sejak abad ke-17. Sebagaimana dugaan Van Leur bahwa penentu utama dalam monopoli cengkeh adalah penguasa. Pada masa VOCpun, penguasa merupakan penentu utama dalam monopoli rempah. Bahkan, Inggris yang berhasil meruntuhkan sistem monopoli inipun, mendapatkan jalan untuk berniaga melalui kelas penguasa. Sebelum abad ke-19, pusat dari Maluku adalah kerajaan-kerajaan di pulau-pulau sebelah utara Laut Seram yang terdiri atas Kerajaan Ternate, Tidore, Bacan dan Jailolo. Secara

politik pulau-pulau di sekitar Laut Seram terbagi dalam 4 lingkaran konsentrasi. Lingkaran paling dalam adalah kalangan istana yang terdiri dari raja, pangeran dan *bobato* (pegawai kerajaan). Kedua adalah desa dan penduduk yang ada di pulau yang sama yang memiliki hubungan istimewa dengan kalangan istana. Mereka tidak membayar pajak. Termasuk didalamnya adalah *sangaji* (kepala kampung) atau sering disebut *jou ma ngoffa* atau *jou ma balla*. Lingkaran ketiga adalah Halmahera dan beberapa pulau kecil yang mengelilinginya. Wilayah Halmahera terbagi menjadi 2, sebagian milik Tidore dan sebagian lagi milik Tidore. Hubungan *jou ma balla* di wilayah ini dengan pihak istana diperantarai oleh *utusan* yang memiliki hubungan dengan pedagang asing. Lingkaran terluar dari Maluku diduduki oleh pulau-pulau di sekeliling Kerajaan-kerajaan itu yang juga merupakan vassalnya seperti Sula, Banggai dan Raja Ampat. Pola ekonomi pada masa VOC memperlihatkan bahwa VOC mendapatkan hak monopoli dari raja. Dan hanya *utusan* yang memiliki hak-hak dagang. Dalam pandangan VOC, *bobato* bertugas untuk mengawasi pelanggaran penanaman dan perdagangan cengkeh di wilayah mereka. Sebagai imbalannya raja dan *bobato* mendapatkan gaji tahunan, *the recognitiepenningen*. Sebagai tambahan mereka berhak mendapatkan pajak dari bawahan mereka terutama yang berada dalam lingkaran ketiga dan keempat. Pusat perdagangan semakin berkembang dengan tumbuhnya permukiman pedagang luar seperti Kampung Jawa, Kampung Makasar dan Kampung Tionghoa. Pedagang asing ini dapat berdagang dengan izin dari VOC. Penduduk pribumi dapat bertransaksi di pasar yang disebut pasar kompeni yang berada di Ternate, Ambon dan Banda. *Pass system* memungkinkan terjadinya interaksi pedagang pribumi dan asing baik dari Ambon, Banda, dan Ternate. Pada pertengahan abad ke-19, perdagangan di Seram Tengah (Alifuru) digambarkan sebagai berikut. Mereka memiliki sistem non formal dengan orang asing ataupun orang dari luar pulau. Namun untuk mendapatkan barang-barang besi, tekstil dan lainnya mereka mengembangkan hubungan yang unik dengan orang di daerah pesisir yang dikenal

dengan istilah *kamal*. *Kamal* biasanya adalah orang asing yang menikah dengan penduduk setempat. *Kamal* mendapatkan sagu dengan cara barter dengan barang kebutuhan impor yang diminati masyarakat setempat. Ia juga berperan sebagai penterjemah antara orang Alifuru dengan penguasa atau Belanda. Sistem ini juga ditemukan di Buru.

Lebih lanjut tentang jaringan perdagangan yang telah dikemukakan di atas, kita akan mendapati fenomena penyelundupan dan kasus-kasus perdagangan diam-diam. Konsep penyelundupan tentunya tidak juga dapat dipisahkan dengan konsep perbatasan yang dibuat oleh penguasa. Pemerintah kolonial Belanda, dalam hal ini menyadari perlunya memetakan daratan dan laut di wilayah jajahannya. Peta perbatasan akan berguna bagi perencanaan kebijakan mereka. Tagliocozzo dalam *Secret Trades, porous Borders: Smuggling and States Along a Southeast Asian Frontier, 1865-1915* menyatakan bahwa S N.J Strujk pada 1881 memilah wilayah ini menjadi lima tipe. Pertama, wilayah yang berada di bawah pemerintahan lokal yang tidak memiliki perjanjian dengan Batavia namun dipertimbangkan untuk masuk ke wilayah Hindia Belanda, karena masih dalam lingkaran kepulauan. Kedua, wilayah yang berada dalam perjanjian dengan Belanda dan diakui sebagai perwakilan non formal dari Batavia. Termasuk dalam tipe ini adalah beberapa wilayah di Borneo dan Sulawesi. Ketiga adalah daerah dimana pemerintah kolonial menempatkan utusan di sana namun mereka tidak memiliki kekuatan untuk memerintah di sana seperti Jambi dan Indragiri. Tipe keempat adalah wilayah dimana orang-orang lokal masuk dalam yurisdiksi pemerintah dan pajak mereka dibayarkan ke Batavia sebagaimana terjadi di Riau. Pontianak, Mempawah dan Sambas masuk dalam tipe kelima di mana daerah yang bergantung mutlak dan dikontrol bersama oleh penguasa setempat dan Belanda (Tagliocozzo, 2005: 42-43).

Setelah beberapa tinjauan dilakukan, maka penulis berusaha untuk menempatkan kajian ini pada sebuah aktivitas niaga lokal dalam kurun waktu abad ke-19 sampai medio abad ke-

20 sebagai sebuah bagian kecil dari dinamika perdagangan di Asia. Niaga adalah sebuah istilah strategis yang menjadi konsep pokok dari keseluruhan tulisan ini. Secara singkat Kamus Besar Bahasa Indonesia mengartikan niaga sebagai kegiatan jual beli dan sebagainya untuk memperoleh untung.

Adapun dalam membahas tentang pola perdagangan, penulis mencoba melihatnya dari beberapa pola perdagangan di sekitar laut Seram yang disimpulkan oleh Leirissa. Pertama adalah *administrative trade* yang dikontrolkan oleh VOC dan pemerintah kolonial Hindia Belanda dengan sistem *pass*. Kedua, *non formal trade* di wilayah yang tidak atau sedikit saja dikontrol oleh VOC (dan selanjutnya pemerintah Hindia Belanda). Pola kedua dibedakan menjadi (1) *trade partnerships system* sebagaimana yang terlihat di Alifuru (2) *intercommunity exchange trade* dimana terjadi perdagangan antara pribumi di pedalaman dan pribumi di pesisir Seram (3) *merchant fleets system* yang dimulai dengan membangun armada perdagangan (4) *social robbery trade* yang dijalankan berdasarkan konsep *piracy*. Mungkin pola perdagangan ini tidak berlaku di Pontianak sepenuhnya apalagi dalam 500 tahun waktu yang berbeda namun konsep-konsep ini digunakan sebagai pembandingan dalam penelitian ini.

Konsep-konsep yang digunakan dalam perdagangan penyelundupan di Asia Tenggara yang dikemukakan oleh Eric Tagliocozzo nampaknya penting diterapkan dalam penelitian ini. Menurutnya, penyelundupan adalah studi tentang perpindahan sejumlah besar barang selundupan.....Dalam hal ini perdagangan ini dapat disebut dengan istilah "undertrading".

"....undertrading: the passage of good underneath, or at the legal and geographic interstices of, the majority of items being traded in the arena Tagliocozzo, 2005: 5)."

Undertrading memiliki kurun waktu keberadaan/eksistensi di wilayah tersebut, dengan beberapa barang dan kadang beberapa pelabuhan sebagai tempat keluar masuknya barang-barang tersebut. Selanjutnya, beberapa peristiwa sejarah memperlihatkan bahwa

pemerintah kolonial, sesuai dengan kepentingannya sendiri, mendesain barang-barang tersebut untuk ditetapkan sebagai barang atau kegiatan ilegal. Itulah mengapa senjata, opium, bahkan manusia (kaitannya dengan prostitusi dan perbudakan, dianggap sebagai barang selundupan. Komoditi lain seperti lada, porselin, bahkan beras kadang termasuk dalam daftar barang selundupan juga (Tagliocozzo, 2005:5). Penyelundupan sebagai sebuah kategori sejarah sebagian besar terjadi di tiga tempat: (1) perbatasan dan sekelilingnya (2) Titik tempat yang tercipta alami (*natural choke points*) dan (3) *urban confusion* Dalam ketiga kategori ini, Singapura merupakan sebuah contoh yang sempurna. Berada pada celah sebuah selat, Singapura juga tersaji sebagai kota perbatasan maritim antara dua kekuatan di Asia Tenggara, Belanda dan Inggris (Tagliocozzo, 2005:5). Lebih jauh, Tagliocozzo menjelaskan hawa terdapat tiga isu utama yang menjadikan para penyelundup mengambil resiko mengadakan perjalanan dagang diam-diam. Kekuatan, pendapatan dan masalah moral. Dari perspektif pendapatan, negara tidak dapat membiarkan dirinya kehilangan monopoli dan pajak yang pada kenyataannya meningkatkan keberuntungan keuangan, Opium misalnya yang dimonopoli negara menyumbang separuh dari seluruh pendapatan negara, baik Belanda maupun Inggris. Demikian halnya dengan isu moral yang berkaitan dengan misi peradaban pemerintah kolonial sebagaimana menghadapi prostitusi dan perbudakan (Tagliocozzo, 2005: 7-8). Penyelundup di sini memiliki tiga zona aktivitas: yaitu perbatasan, kota dan entreport lokal. Pantai barat Borneo termasuk Pontianak merupakan bagian dari yang disebutkan terakhir.

Tahap penelitian dan penulisan kajian dilakukan sepanjang tahun 2017. Studi pendahuluan dilaksanakan sejak bulan Januari 2017 meliputi studi pustaka dan studi arsip yang dimiliki oleh penulis. Proses pengumpulan data selanjutnya dilakukan pada bulan Maret 2017 di Pontianak dan Jakarta. Penyusunan KTI hasil penelitian ini dilakukan pada bulan April hingga Oktober 2017. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode sejarah yang meliputi *heuristik*, kritik, interpretasi dan historiografi.

Heuristik sebagai tahapan pertama merupakan proses menemukan, mengumpulkan sumber dan mengidentifikasi sumber. Sumber tertulis baik primer maupun sekunder didapatkan dari studi literatur/pustaka, wawancara maupun pengamatan lapangan. Penelusuran arsip yang berfungsi sebagai sumber informasi primer dilakukan di ANRI (Arsip Nasional Republik Indonesia) Jakarta. Penelusuran dimulai dengan khasanah *Memorie van Overgave West Borneo* yang merupakan salah satu koleksi arsip yang dikelompokkan berdasarkan wilayah. Arsip ini berisi memori serah terima jabatan sekaligus laporan pertanggungjawaban dari kepala daerah pada akhir masa jabatannya ke pemerintah pusat. Laporan ini biasanya memuat berbagai komponen seperti keadaan alam, penduduk, sejarah, sistem politik tradisional, hasil hutan, perikanan, laporan kriminal, lahan pertanian, perdagangan, sarana dan prasarana lalu lintas dan lain sebagainya. Khasanah arsip lain adalah *Koloonial Verslag/Indisch Verslag* yang merupakan bentuk laporan pertanggungjawaban menteri atas seluruh daerah di Hindia Belanda. Laporan ini diterbitkan tahunan. Peraturan resmi yang dikeluarkan pemerintah, seperti keputusan untuk menetapkan pelabuhan bebas misalnya, dapat ditemukan dalam *Indisch Staatblad* ataupun *Besluit*. Adapun nama dan kedudukan pejabat yang berkaitan dengan aktivitas niaga ditelusuri dalam *Regering Almanak van Nederlandsch Indie*. *Enchiclopaedie van Nederlandsch Indie* yang juga dapat ditemukan di ANRI digunakan sebagai langkah awal dalam mengenali tema yang ditulis. Sedangkan infrastruktur kota dan pelabuhan dilusuri melalui arsip BOW (*Burgerlijke Openbare Werken*). Penelusuran di Perpustakaan Nasional Republik I Jakarta menemukan informasi yang tidak kalah penting yang didapatkan dalam beberapa laporan tercetak seperti *De Handel en de Invoer en Uitvoerechten in Nederlandsch-Indie*, *De Haven van Pontianak Nederlandsch Indische Havens. Deel 1*, Departemen BOW, *Mededelingen en Rapporten Februari*, *De Statistiek van den Handel, de Scheepvaart en de in-en uitvoerrechten in Ned. Indie*. *Overgedrukt de Bijdragen van het Statistisch Instituut 189*, artikel surat kabar baik nasional maupun lokal, majalah maupun jurnal

kolonial. Penelusuran literature juga dilakukan di Pontianak baik melalui Badan Perpustakaan dan Kearsipan Daerah Kalimantan Barat maupun Perpustakaan BPNB sendiri. Walaupun kecil kemungkinan mendapatkan pelaku niaga yang sezaman namun wawancara tetap dilakukan dengan menggali memori dari generasi penerusnya sebagai sumber sekunder. Informasi yang didapatkan dirangkai dengan pengamatan lapangan di kawasan niaga maupun kawasan produsen produk niaga di sekitar Pontianak untuk membangun sebuah rekonstruksi keadaan pada masa itu.

Informasi yang telah dikumpulkan dalam berbagai sumber tersebut di atas, segera melalui proses kritik untuk menguji kredibilitas dan keotentikannya sebagai sumber sejarah. Tahap kritik eksternal kesesuaian penampilan fisik sumber (seperti warna kertas dan bentuk tulisan) dengan keadaan zamannya. Sedangkan tahap kritik internal mencermati kesesuaian informasi sumber dengan sumber yang lain sehingga mampu memperoleh fakta yang dapat dipercaya. Penilaian intrinsik pada sumber ini sangat berguna dalam proses penulisan nantinya.

Tahap selanjutnya adalah menginterpretasikan fakta-fakta yang diperoleh dari proses kritik. Jika fakta tersebut relevan maka akan digunakan dalam penyusunan kisah sejarah namun jika tidak tentu saja fakta tersebut tidak dapat digunakan. Tahap ini dilanjutkan dengan tahap historiografi yang merangkai fakta yang telah diinterpretasi dalam sebuah kisah sejarah yang dapat dipercaya.

Setelah melewati proses tersebut akhirnya tulisan ini tersaji dengan sistematika berikur. Bab pertama dalam penelitian ini merupakan pendahuluan yang didalamnya memuat latar belakang, permasalahan, ruang lingkup, tujuan, manfaat, tinjauan pustaka, kerangka berpikir, metode, dan sistematika.

Bagian kedua melihat keadaan dan potensi perdagangan yang dimiliki oleh Pontianak yang menyebabkannya memiliki jaringan perdagangan yang dekat dengan Singapura. Di dalamnya terdapat

faktor geografis, demografis, potensi produk ekspor impor dan lainnya

Bagian ketiga, keempat dan kelima melihat bagaimana sejarah dan pola hubungan niaga yang dibangun oleh Pontianak dan Singapura pada sepanjang 1819-1942 dengan membaginya menjadi 3 periode. Bagian akhir dari isi menitikberatkan pada usaha pemerintah kolonial Belanda yang mulai intensif memperhatikan aktivitas niaga di Pontianak dan Borneo barat khususnya, termasuk usahanya dalam mengalihkan arah perdagangan Singapura-Pontianak menuju jalur Pontianak- Batavia. Di dalamnya akan dibahas perubahan permintaan produk ekspor, pembukaan jalur pelayaran oleh pemerintah, hubungan niaga masa malaise dan hubungan niaga di akhir masa kolonial.

Kesimpulan dan saran menjadi bagian terakhir dari tulisan ini.

II

MENGENALI BANDAR DAGANG PONTIANAK DAN BANDAR DAGANG SINGAPURA

Bab ini berusaha menjelaskan tentang proses tumbuhnya hubungan niaga Pontianak dan Singapura. Untuk mengetahui hal ini, terlebih dahulu perlu dikemukakan mengenai keadaan geopolitik dan potensi yang dimiliki Pontianak dalam melakukan aktivitas niaga dengan Singapura. Akan halnya Singapura, kita akan menilik sejarah pendirian bandar dagang yang fenomenal dan legendaris di Asia tersebut. Dinamika kehidupan awal yang dapat dijadikan sebagai sebuah pengantar untuk menuju bagian selanjutnya dimana Pontianak dan Singapura akan ditelusuri lebih jauh dalam aktivitas niaga. Uraian di bawah ini akan mengantar kita dalam memahami hubungan yang terjalin antara dua kuasa tersebut.

Pontianak: Sultan dan Cita-Cita Bandar Dagang

Bagian ini akan mengemukakan tentang kondisi politik Pontianak dan pengaruhnya terhadap aktivitas niaga Pontianak pada umumnya sampai dengan tahun 1819. Kondisi politik yang dimaksud adalah bagaimana kekuasaan di Pontianak baik pada saat dipegang sepenuhnya oleh Sultan maupun setelah adanya intervensi Eropa (VOC, Inggris dan Belanda) dan pengaruhnya terhadap kondisi perniagaan di Pontianak.

Pemilihan lokasi pusat pemerintahan menunjukkan keinginan besar sang pendiri, Sultan Syarif Abdurrahman Alkadrie, untuk menjadikan Kesultanan Pontianak menjadi bandar dagang yang besar. Sultan pertama Pontianak ini adalah putra dari Sayyid Husein Alkadrie, seorang perantau dari Trim Hadramaut, Yaman Selatan dan istrinya Nyai Tua, seorang puteri Matan. Sayyid Husein sendiri masyur di Kerajaan Matan dan Mempawah sebagai mufti peradilkan agama Islam dan dikenal dengan nama Habib Husein.⁶

Syarif Abdurrahman Alkadrie kemudian menikah dengan putri penguasa kerajaan Mempawah, Opu Daeng Manambon, bernama Utin Candramidi. Dengan demikian Pontianak sebenarnya secara genealogis memiliki ikatan yang erat dengan Mempawah, Matan, Yaman dan Bugis Luwu (daerah asal Opu Daeng Menambon). Syarif Abdurrahman tumbuh menjadi pedagang yang tangguh. Kegiatan perdagangan dan pelayaran membawanya sampai ke banyak negeri seperti Tambelan, Siak, Palembang, Banjarmasin, Paser, Samarinda dan lainnya. Kelihaiannya berdagang dan beradaptasi di wilayah yang disinggahi memberinya banyak keuntungan. Sultan Palembang bahkan pernah menghadihinya sebuah perahu, 100 pikul timah dan 2.000 ringgit (Rahman, 1999: 34). Kegiatan niaganya ini juga mengantarkannya pada hubungan erat dengan para pedagang dari Inggris, Prancis dan Tionghoa. Barang dagangannya berupa lada sangat diminati oleh pedagang-pedagang tersebut. Lada tersebut ditukar dengan berpeti-peti candu, barang impor yang sangat menguntungkan pada masa itu. Candu-candu tersebut dijual kembali dengan keuntungan yang berlipat ganda. Laba dari perniagaannya tersebut digunakan untuk membeli sebuah kapal layar besar yang dilengkapi dengan beberapa peralatan perang seperti meriam gurnada, lila dan

6 Sejak kecil, Sayyid Husein dididik ilmu agama Islam. Pada usia 18 tahun ia memperdalam agama Islam ke negeri Kulundi dan berguru pada Syeh Sayyid Muhammad bin Hamid. Sebagaimana kebiasaan para pemuda yang mempelajari Islam di sana, Huseinpun mengikuti pelayaran dagang di sekitar Teluk Persia. Bersama teman-temannya, Sayyid Husein Alkadrie mengikuti kapal-kapal itu menuju ke negeri timur. Sebelum sampai ke Matan ia sempat singgah di Aceh, Siak, Semenanjung Malaka, Batavia dan Semarang. Masa tuanya ia habiskan di Kerajaan Mempawah (Rahman, 1999: 1-24).

pamuras (Rahman, 1999: 35). Selain lihai dalam berdagang, Syarif Abdurrahman dikenal sebagai orang yang lihai berdiplomasi. Ia sering membantu kapal-kapal dagang lain yang diserang bajak laut sebagaimana yang ia lakukan pada kapal-kapal Inggris, Prancis, dan jung-jung Tionghoa (Rahman, 1999: 36).

Di kemudian hari, ia mencari sebuah lokasi yang strategis untuk mendirikan sebuah bandar dagang. Kota Pontianak yang kemudian dihuni oleh banyak pendatang didirikan di muara pertemuan Sungai Kapuas dan Sungai Landak yang sebelumnya digunakan sebagai persembunyian para perompak. Tahun 1771 merupakan tahun kerajaan ini berdiri. Pontianak telah menjalin perjanjian dagang kerajaan lain seperti Kesultanan Penang (Wong, 1960: 24).⁷ Syarif Abdurrahman Alkadrie memiliki strategi yang baik dalam membangun kekuatan ekonomi kerajaan baru ini. Selain menjalin kerjasama dengan para pedagang yang ditemui saat ia berkelana dalam pelayaran dagang, pada periode awal berdirinya Pontianak, ia melakukan ekspansi terhadap Sanggau, Tayan, Mempawah dan Sekadau. Selain ambisinya menjadikan Pontianak sebagai bandar dagang terbesar di pesisir barat Borneo, Syarif Abdurrahman melakukan ekspansi ini atas dorongan VOC yang telah lama bersaing dengan Sukadana dan Mempawah (Rahman, 1999: 54; Listiana, 2011:153)

Ia membuka pintu bagi para pedagang terutama para pedagang Arab, Tionghoa dan Eropa terutama Inggris dan Belanda. Pada masa ini, Pontianak sangat mudah mendapatkan barang impor karena peraturan tarif dan pajak pemerintah kolonial Belanda belum berlaku. Keadaan ini mendukung mereka untuk dengan mudah mendapatkan kebutuhan opium ataupun kain putih (linen). Aktivitas pelayaran dagangpun mudah dilakukan.

⁷ Kesultanan Penang berada di Pulau Pinang yang berada di pantai barat Semenanjung Malaysia. Pulau Pinang dikenal sebagai bandar dagang besar sebelum digeser posisinya oleh Bandar dagang Singapura. Semenjak kantor dagang VOC di Pontianak ditutup, Pontianak sempat menjadi pusat perdagangan orang-orang Inggris, Portugis, Arab serta berbagai daerah lain seperti Bali, Lombok dan Sumbawa. Namun keadaan ini tidak berlangsung lama akibat dari perkembangan Pulau Pinang sebagai bandar bagi perdagangan lokal (Listiana, 2009: 26).

Satu-satunya hambatan adalah gangguan lanun yang dicurigai bekerjasama dengan Kerajaan Sambas yang seringkali membajak kapal-kapal di sungai-sungai sekitar Pontianak (Veth, 1854: 369). Sebetulnya, Sultan telah memperkuat kapal dan pasukannya dengan armada dan peralatan perang namun gangguan tersebut dirasa sangat mengganggu. Oleh karenanya, Sultan Abdurrahman pada tahun 1806 meminta bantuan pada Batavia untuk membantu menanggulangi gangguan itu.

Dalam menjalankan aktivitas niaganya Sultan didampingi oleh Pangeran Bendahara yang bertugas membawahi pembesar kerajaan, memegang jabatan tertinggi pengadilan dan berkuasa atas pajak.⁸ Tugas yang lebih kongkrit di dalam perniagaan diemban oleh Pangeran Laksamana yang bertugas mengawal sultan, menjaga keamanan pantai, memimpin armada angkatan laut, kapal, jung yang ada di perairan milik Kasultanan Pontianak. Pangeran Laksamana juga memiliki fungsi sebagai syahbandar yang mengawasi pelayaran, arus barang, volume perdagangan dan menarik pajak perniagaan di pelabuhan. Adapun pajak penduduk dipungut oleh *uwan* atau kepala kampung (Hasanuddin, 2014: 26-27).⁹

VOC, *Verenigde Oost-Indische Compagnie* menjadi salah satu unsur dalam perkembangan aktivitas perdagangan selanjutnya di Pontianak dengan ditandatanganinya *Acte van Investiture* antara Willem Adriaan Palm, utusan VOC, dan Sultan Pontianak pada tahun 1779. Dengan perjanjian ini maka VOC mendapatkan tanah di selatan Sungai Kapuas. Di atas tanah inilah VOC mulai membangun infrastruktur yang mendukung aktivitas dagangnya seperti parit dan kantor dagang. Untuk mendapatkan keuntungan yang berarti di Pontianak, VOCpun menawarkan bantuan militer pada Sultan Pontianak berupa dua kapal besar yang diawaki oleh

8 Sultan menyusun birokrasi dengan mendudukkan dirinya sebagai penguasa tertinggi dibantu oleh para pembesar yang merupakan kerabat istana.

9 Selain Pangeran Bendahara dan Pangeran Laksamana, seorang Pangeran Ratu memiliki fungsi penting dalam membantu Sultan. Ia bertugas sebagai pendamping sultan dalam segala kegiatannya serta membantu mengatur jalannya pemerintahan (Hasanuddin, 2014: 26).

500 orang Eropa dan 1000 orang Jawa untuk menyelesaikan perselisihan dengan Sukadana dan Mempawah (Veth, 1854: 274). Pasukan ini nantinya bergabung dengan pasukan kerajaan yang dipimpin oleh Syarif Kasim, putra Sultan Syarif Abdurrahman.¹⁰ Namun pada kenyataannya, tujuan VOC untuk mendapatkan keuntungan di tanah Borneo tidak berhasil. Catatan tentang keuntungan maupun kerugian VOC memang tidak ditemukan namun yang jelas VOC tidak lagi mampu untuk menganggarkan biaya operasional kantor dagang mereka di sini. Pengaruh VOC terhadap dinamika ekonomi Pontianak terhenti pada tahun 1791 ketika mereka menutup kantor dagangnya karena penyusutan kas VOC akibat dari penyelundupan yang sebenarnya didukung oleh Sultan Abdurrahman, praktik suap serta korupsi yang dilakukan oleh para pegawai VOC (Veth, 1854 : 282).

Sebelum berlanjut pada proses awal kontak dagang antara Pontianak sebagai koloni Belanda dan Singapura, perlu kiranya kita melihat posisi pemerintah Hindia Belanda dalam aspek ekonomi di Pontianak dan Borneo Barat pada umumnya. Penyerahan wilayah Sukadana kepada Belanda oleh Sultan Banten pada 1780, segera membuat Belanda melakukan klaim terhadap wilayah tersebut.¹¹ Pembentukan kedudukan Belanda kemudian beralih ke Pontianak. Dari sisi ekonomi, para bangsawan Melayu serta merta menolak sistem monopoli yang ingin diperkenalkan oleh Belanda. Sebagaimana telah dikemukakan di bagian terdahulu, Inggris sebelumnya memberikan kebebasan berniaga bagi negeri-negeri di wilayah sekitar koloni mereka. Pontianak telah terbiasa berdagang dengan Perak, Selangor, Riau-Lingga, dan Melaka. Bahkan, Residen Melaka, Mayor John Farquhar, segera berkunjung kepada pemerintah kolonial Belanda yang berada di Pontianak untuk membicarakan jaminan perdagangan bebas tanpa monopoli.

10 Syarif Kasim merupakan komandan pasukan Pontianak untuk menyerang Sukadana dan Mempawah. Setelah berhasil menaklukkan Mempawah ia diangkat menjadi Panembahan Mempawah hingga akhirnya ia menggantikan kedudukan ayahnya menjadi Sultan Pontianak.

11 Walaupun Sultan Sukadana menolak untuk mengakui dan akhirnya kotanya dihancurkan sampai tidak tersisa

Namun usaha ini tidak berhasil samasekali (Irwin, 1986: 66-67).¹² Pentingnya Pontianak bagi Inggris juga tertuang dalam laporan Lord Hastings yang menyebut Pontianak dalam sebuah dokumen bertanggal 25 Oktober 1818 yang dikirimkan kepada Gubernur Jendral Inggris di London tentang keberadaan imperialisme Belanda yang membahayakan perniagaan koloni Inggris. Ia menyebutkan bahwa pendudukan Belanda di Pontianak dilakukan atas dasar paksaan dan tidak ada hak Belanda sedikitpun terhadap Pontianak¹³.

Pengaruh VOC di Pontianak, setelah terjeda oleh kekuasaan Inggris hingga tahun 1816, kemudian dilanjutkan oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda. Aset dan usaha yang diwariskan oleh VOC segera diambilalih pemerintah kolonial Belanda yang datang pada 21 Juli 1818 atas undangan Sultan Syarif Kasim (Listiana, 2009: 27). Berkaitan dengan perdagangan dan pelayaran, pemerintah kolonial Belanda memberlakukan peraturan pemerintah 28 Agustus 1818 yang pada intinya memberlakukan diferensiasi hukum antar daerah untuk melindungi kepentingan dan kekuatan armada dagang Belanda di Indonesia. Sebelum 1818, peraturan ini pada kenyataannya hanya berlaku di wilayah Jawa dan Madura. Baru setelah terbit keputusan pada 14 Desember 1818 peraturan tersebut berlaku untuk seluruh wilayah Hindia Belanda. Kongkritnya adalah pemerintah kolonial Belanda hanya membuka satu pelabuhan bebas, Batavia, untuk kapal-kapal dari Amerika, Eropa atau daerah-daerah koloni Eropa di Asia dan Afrika. Mereka dapat pula memasuki pelabuhan Surabaya dan Semarang jika telah mendapatkan ijin pemerintah. Penyelesaian administrasi formal

12 Inggris mengenalnya sebagai kegagalan ekspedisi Pantai Barat pada bulan Agustus 1817.

13 Dokumen ini memuat beberapa pertimbangan agar Inggris benar-benar mewaspadai Belanda: (1) keengganannya yang tegas untuk memberi jaminan untuk mengekalkan perjanjian-perjanjian yang ditandatangani Kerajaan Inggris dan Kuasa asing (2) Pendudukan Banjarmasin yang dilakukan secara tiba-tiba berdasarkan pengakuan terhadap perjanjian yang sebenarnya telah dibatalkan oleh Daendels (3) Tindakan yang baru diambil di Palembang (4) **Pendudukan Inggris atas Pontianak yang dilakukan dengan paksaan** (4) Penempatan tentara di Jawa jauh lebih banyak daripada kebutuhan (Irwin, 1986: 70).

hanya dapat dilakukan di pelabuhan-pelabuhan ini. Adapun kapal-kapal yang berasal dari wilayah-wilayah kekuasaan Belanda dan kapal-kapal dari kerajaan pribumi yang menjalin persahabatan dengan Belanda diperbolehkan melakukan aktivitas bongkar muat di seluruh pelabuhan di Jawa dan Madura. Namun jika kapal-kapal pribumi tersebut melakukan pelayaran dan perdagangan dari dan ke Amerika, Eropa dan daerah-daerah koloni maka diberlakukan peraturan sebagaimana di atas. Pemerintah kolonial juga memberlakukan tarif yang berbeda-beda. (Trisulistiyono, 2012: 96). Kebijakan monopoli untuk melindungi kepentingan pelayaran dan perdagangannya masih tetap dilakukan oleh pemerintah kolonial seperti pelarangan ekspor impor peralatan perang dan senjata serta rempah-rempah. Hal inilah nantinya yang akan terlihat dalam perdagangan di Pontianak terkait dengan masalah penyelundupan dan perdagangan gelap. Pada 2 Januari 1819, komisararis Belanda Nahuys dan Sultan Syarif Kasim Alkadrie mengadakan perjanjian yang menyebutkan beberapa ketentuan tentang perniagaan antara lain hasil pajak impor dan ekspor, penjualan candu dan monopoli garam, pajak orang Tionghoa akan diatur oleh pemerintah Belanda.¹⁴

Potensi Alam

Pemilihan lokasi di muara Sungai Kapuas dan Sungai Landak bukan tanpa pertimbangan yang matang. Lokasi ini memang bukan lokasi yang subur untuk ditanami. Tanahnya merupakan tanah gambut dan lumpur. Tidak hanya itu, kebutuhan air bersih di wilayah ini kurang terpenuhi kecuali dengan dengan menampung air hujan. Sebetulnya wilayah pesisir Borneo Barat kurang diuntungkan karena endapan pasir dan lumpur

14 Isi perjanjian yang lain adalah (1) kekuasaan atas kerajaan dilaksanakan bersama antara Sultan dan Pemerintah Hindia Belanda (2)Biaya perlindungan ditetapkan bahwa semua penghasilan dari negeri ini dibagi sama antara pemerintah dan Sultan (3) pengadilan untuk orang Eropa dan Cina diatur oleh pemerintah (4)dibangun tangsi militer untuk melindungi pasukan Belanda yang ada di Pontianak (Rahman, 1999: 62).

di sepanjang muara sungai. Hal ini tentunya berpengaruh pada sulitnya pengiriman produk dari atau ke wilayah pedalaman Borneo Barat (Sandick & Marle, 1919: 7). Gumuk-gumuk pasir dan endapan tanah memang menjadi masalah tersendiri. Namun pada masa-masa berikutnya, pemerintah kolonial kemudian mulai mengatasi dengan penggalian lumpur dan endapan di jalur masuk pelabuhan. Permukaan sungai turun drastis dan sangat rendah ketika musim kemarau. Sebaliknya di saat musim hujan, arus deras dan kencang menghantui kapal-kapal yang berusaha masuk dari pesisir-pesisir Borneo Barat. Pada musim penghujan, bagian barat dari pulau ini seringkali mengalami angin ribut dan badai yang kuat (Veth, hlm. xxxviii). Hujan seringkali turun dan ketika panas, matahari terasa sangat terik sehingga suasana lembab terasa dengan panas yang menyengat. Hal ini menjadi sulit untuk dilakukan dan bahkan hingga berbulan-bulan.

Namun sebagai pedagang yang telah melanglang buana ke berbagai tempat, Syarif Abdurrahman menilai lokasi ini strategis sebagai lokasi perniagaan baik bagi kapal antar pulau maupun kapal-kapal dari pedalaman yang membawa hasil buminya. Lebih dari pada itu, letaknya berada di tengah-tengah kerajaan-kerajaan pendahulu seperti Sukadana, Simpang, Mempawah, Sambas dan Landak.

Sandick dan Marle yang menuliskan dalam tulisannya di "*de Aalandseilanden West Borneo*". Jelas mereka mengungkapkan bahwa borneo tidak bisa disamakan dengan pulau Jawa yang sangat subur. Terbukti dengan percobaan penanaman tembakau, kopi dan teh yang gagal di Borneo Barat (Sandick dan Marle, 1921: 328). Karena wilayah ini tertutup hutan lebat bukan berarti memiliki jumlah produksi yang tidak terbatas, tetapi tidak sepenuhnya menunjukkan kesuburan wilayah tersebut apalagi beras juga masih diimpor dari Siam dan Saigon melalui Singapura. Sawah-sawah juga ditemukan di sepanjang wilayah Pontianak. Meskipun tidak sebanyak wilayah-wilayah seperti Singkawag ataupun Pemangkat. Pontianak masih mengharapkan impor beras dari wilayah lain di Borneo Barat ataupun dari Singapura. Di

Pontianak sendiri, ladang-ladang orang Dayak berada di wilayah Siantan dan sepanjang Sungai Ambawang. Orang-orang Melayu juga mengusahakan pertanian padi di Teluk Kumpai, sepanjang Sungai Purun-Pontianak serta sepanjang Sungai Kakap hingga Pulau Tanjung Saleh.

Penduduk

Keragaman kelompok etnis di Kota Pontianak yang dibangun Sultan Abdurrahman terlihat dalam permukiman-permukiman yang terbentuk di sekitar istana. Di luar istana yang dihuni oleh Sultan dan keluarganya terdapat permukiman orang Arab dan keturunannya yang merupakan pengikut setia Sultan. Dalam pencarian lokasi Pontianak, Sultan Syarif Abdurrahman membawa pengikut dan keluarganya yang sebagian besar adalah Bugis. Terdapat satu komunitas pedagang yang tidak dapat dianggap remeh dalam dinamika perdagangan antara Pontianak dan Singapura yaitu pedagang Bugis. Pedagang Bugis yang terkenal kaya tinggal di sekitar kediaman Sultan (Heidhues, 2008: 61 dan *Algemeene Verslag*, 1829). Kampung ini dikenal dengan Kampung Dalam Bugis. Jumlah mereka sekitar seribu orang. Mereka hidup berdampingan dengan orang Melayu dan Arab. Pedagang Bugis diakuisisi sebagai penduduk oleh Syarif Abdurrahman dengan jaminan timbal balik perlindungan terhadap lanun (Leyden dalam Rahmayani, Listiana, 2016: 44). Selain pedagang, serdadu Bugis merupakan komunitas awal yang mendukung Sultan Abdurrahman Alkadrie dalam mendirikan kerajaan Pontianak. Oleh karenanya mereka diberi kompensasi sebuah wilayah di pesisir yang dikenal dengan nama Sungai Kakap (Rahmayani, Listiana, Mirawati 2016: 43). Orang Bugis segera mengambil bagian ketika Pontianak mulai melampaui peran Sukadana sebagai pelabuhan utama di pesisir barat Kalimantan. Para pedagang Bugis ini mewarnai perpindahan kekuatan ekonomi dan Bandar dagang Sukadana menuju ke bandar dagang Pontianak. Jaringan Bugis mendominasi pengumpulan produk dari pedalaman termasuk

intan dari Landak. Orang Bugis juga mencoba memasuki jaringan perdagangan emas dengan membelinya dengan harga yang lebih tinggi dari tawaran pedagang perantara lainnya, walaupun pedagang perantara emas yang utama tetap diduduki oleh orang-orang Tionghoa (Atsushi, 2010:74).¹⁵ Insting pedagang dari Sultan Abdurrahman Alkadrie harus diakui baik. Pada masa awal pemerintahannya, ia mengharuskan para pedagang untuk melalui Pontianak, begitupun pedagang dari wilayah pedalaman seperti pedagang dari Landak dan Sanggau. Kelompok Bugis di sekitar Pontianak dan pesisir barat nantinya memulai penanaman kelapa di wilayah ini. Keberadaan orang Bugis dalam proses pengenalan budidaya kelapa ini terlihat besar pada pertengahan abad ke-19 pada saat Sultan tidak berhasil mengerahkan orang Melayu “pandeling” (orang budak dan anak emas) untuk mengolah dan membuka kebun kelapa di tanah milik bangsawan kesultanan. Ketidakberhasilan itu membuat Sultan mendatangkan orang-orang Bugis melalui kerjasama dengan para nahkoda kapal dari Sulawesi (Enthoven terj. Yeri, 2013: 267-268).

Selain itu ada beberapa permukiman etnis lain yang berada di Kota Pontianak. Kampung Tambelan, merupakan sebuah kampung bagi orang Melayu Riau yang didirikan sesuai dengan asal Panglima Abdul Rani dari Riau. Demikian juga dengan Kampung Siak yang didirikan oleh para prajurit Siak bagian dari pasukan Raja Musa dan Raja Isa (keturunan Kerajaan Siak), yang kehilangan pemimpinnya saat penyerangan Kerajaan Pontianak terhadap Kerajaan Sanggau (Listiana, 2009: 21).¹⁶ Di kemudian hari, muncul permukiman pendatang lain seperti Kampung Banjar Serasan yang dibuka oleh Haji Abdul Kahfi, seorang pelaut yang diizinkan Sultan untuk menetap dan membuka hutan pada tahun 1846. Demikian pula .dengan seorang Banjar lain, Muhammad

15 Namun pengaruh Bugis dari Mempawah dalam perdagangan emas juga diduga merupakan salah satu penyebab penurunan perdagangan di Pontianak pada tahun 1779 selain memang ketidakmampuan Sultan dalam memaksakan pajak dari para pedagang (Van Goor dalam Atsushi, 2010: 76).

16 Kampung ini tidak bertahan lama karena pemulim kembali ke Siak ataupun Selangor).

Yusuf, yang mendirikan Kampung Saigon (Saigon adalah daerah asal istrinya) dan mengembangkan budidaya karet di Pontianak (Alkadrie, 1984: 80). Bandar dagang Pontianak semakain ramai dengan berdirinya permukiman pendatang lain seperti Kampung Jawa Tengah, Kampung Kamboja, Kampung Bangka Belitung, Kampung Bansir, dan Kampung Tambelan Sampit.

Orang-orang dari kelompok Dayak menjadi salah satu etnis utama di sini. Meskipun sering digambarkan bahwa orang-orang Dayak banyak yang tinggal di pedalaman, namun terdapat juga dari mereka yang berada di pesisir. Berinteraksi dengan Orang Melayu dan Tionghoa sehingga identitas mereka kemudian tersamarkan. Bagi orang-orang Dayak di pedalaman, ketergantungan mereka akan sumber daya wilayah pesisir seperti garam menyebabkan adanya ketimpangan dalam hubungan antara penguasa Melayu dan orang Dayak. Orang-orang Tionghoa juga kerap kali mengambil tanah-tanah mereka. Dalam pembukaan wilayah Pontianak, Sultan Abdurrahman dibantu oleh orang-orang Dayak mendirikan permukiman. Atas bantuan mereka, Sultan memberikan beras, pakaian serta memperkenankan mereka membuat permukiman di sepanjang Sungai Ambawang (Rahman, 1999: 43). Sementara itu, orang-orang Dayak selebihnya memilih menetap di daerah pedalaman. Tidak banyak dari mereka yang menetap di wilayah pusat perdagangan seperti Pontianak. Hulu-hulu sungai dianggap lebih mewakili kegiatan mereka di bidang pertanian dan hasil hutan. Kegiatan mereka yang mengandalkan kegiatan ladang berpindah lebih mungkin dilakukan di wilayah-wilayah yang masih memiliki lahan untuk digarap. Mereka merupakan kelompok produsen yang nantinya akan mendukung hubungan niaga Pontianak dan Singapura.

Selain itu, Sultan Pontianak memahami bahwa orang Tionghoa memiliki pengaruh besar dalam rantai perdagangan kota tersebut baik sebagai pedagang maupun konsumen. Orang-orang Tionghoa justru hampir selalu menempati pusat-pusat perdagangan di seluruh wilayah. Pemukiman-pemukiman orang Tionghoa selalu berada di wilayah yang mereka anggap menguntungkan dan

hampir selalu di dekat pasar-pasar utama. Di Pontianak, kampung-kampung Tionghoa berada di sebelah kiri sungai Kapuas dan bersebelahan dengan pemukiman orang Eropa. Pemukiman Tionghoa memang sudah dikondisikan untuk selalu berada di dekat pemukiman orang Eropa. Hal itu ditujukan sebagai bentuk pengawasan bagi orang-orang Tionghoa. Pemukiman ini berbentuk rumah sekaligus toko-toko yang berdampingan dan terhubung satu sama lain dengan tempat berjalan berlapiskan papan (Heidhues, 2008: 140). Pada sisi lain tepatnya bagian utara Sungai Kapuas, terdaat kampung Tionghoa lain yaitu Siantan yang merupakan tempat mendaratnya imigran-imigran Tionghoa pada tahun 1772. Imigran ini nantinya akan membangun sebuah kongsi pertam bangan emas besar di daerah pedalaman (Mandor). Burn menyatakan bahwa Pontianak merupakan penyedia jasa bagi kebutuhan kongsi *Lanfang* di Mandor (Burn dalam Heidhues, 2008: 60). Kongsi ini merupakan bagian dari Kerajaan Mempawah sampai akhirnya jatuh ke tangan Pontianak pada tahun 1787. Pelabuhan Pontianak segera menjadi tempat kedatangan dan kepergian para pekerja tambang serta barang-barang kebutuhan kongsi yang hampir semua didatangkan dari Tiongkok. Tidak saja memenuhi kebutuhan konsumsi, Pontianak juga merupakan gerbang bagi para pekerja tambang di Mandor yang khusus didatangkan dari Tiongkok. Peran Pontianak semakin meningkat ketika Pelabuhan Mempawah dan Sambas tidak lagi berfungsi sebagai pintu kedatangan para pekerja tambang tersebut.¹⁷ Keadaan ini hampir sama dengan Singkawang yang merupakan kota satelit bagi Kongsi Thaikong di Montrado.

Beralih pada kelompok Melayu, Heidhues menyatakan bahwa siapapun bisa menjadi orang Melayu jika masuk Islam dan menjalankan tradisi Melayu. Jumlah mereka semakin meningkat

17 Oleh Heidhues, penurunan fungsi Pelabuhan Sambas dan Mempawah tidak disebabkan oleh sebuah factor utama. Ia hanya menguraikan beberapa aspek yang mungkin terkait dengan hal tersebut seperti penurunan produksi emas, perompakan yang terjadi di perairan Sambas, pilihan jung-jung untuk berlabuh di Pontianak dan persaingan dagang antara Inggris dan Belanda (Heidhues, 2008: 62).

setelah banyaknya orang dari luar pulau seperti Jawa, Melayu dan Madura kemudian masuk ke Borneo Barat. Mereka semua beragama islam yang meskipun memiliki bahasa, tradisi dan peranan ekonominya sendiri tetapi mampu bersesuaian dengan masyarakat Melayu. Orang Arab menjadi semakin berperan penting setelah membangun kesultanan Pontianak. Mereka dianggap sebagai etnis yang “istimewa”. Status mereka di Pontianak berbeda dengan di Jawa dimana mereka dianggap sebagai “timur asing” daripada penduduk pribumi.

Bentuk pemukiman menjadi salah satu usaha perbaikan dan pengawasan yang dilakukan pemerintah kolonial. Kampung-kampung menjadi bukti yang terlihat bahwa masih ada sekat-sekat pada setiap etnis. Terbentuknya pemukiman di Pontianak juga dipengaruhi faktor alam seperti sungai dan parit-parit. Sungai dan parit yang menjadi jalur transportasi utama digunakan sebagai penghubung wilayah pesisir dan pedalaman. Para pedagang banyak yang bermukim di sepanjang pinggiran sungai sebagai usaha untuk mempermudah pekerjaan dan hubungan dengan wilayah luar. Begitu juga dengan parit-parit yang terbentuk sebagai lalu lintas pemukiman dengan daerah pertanian serta pemasaran komoditas perdagangan.

Aktivitas Perdagangan Di Pesisir Barat Lainnya

Kesultanan Sambas sejak awal sudah berkontribusi dalam kegiatan perdagangan di Borneo Barat baik perdagangan dalam negeri maupun internasional. Persaingan perdagangan sudah terjadi sejak abad ke-8 ketika mulai berlangsungnya perdagangan internasional. Sungai Sambas yang menjadi jalur utama masuknya kapal-kapal dari luar negeri. Sungai Sambas bersumber dari pegunungan Pandan dan melewati distrik Larah dimana menjadi tempat bermukimnya orang-orang Dayak. Kesultanan Sambas memang semakin berkembang setelah dibukanya tambang-tambang emas oleh para Sultan yang selanjutnya dikelola oleh imigran-imigran Tionghoa.

Kampung-kampung Tionghoa mulai berdiri disepanjang sisi sungai. Rumah-rumah lanting berdiri dan kebanyakan tradisi berdagang berada diatas air. Kapal menjadi toko dan rumah-rumah mereka. Lanting-lanting menyediakan garam, beras dan kebutuhan harian lainnya. Tradisi-tradisi yang sama juga dilakukan di wilayah kesultanan pesisir Borneo Barat.

Pada dasarnya pelabuhan terletak di wilayah pesisir, namun disini pelabuhan diletakkan di daerah agak kehulu dengan alasan menghindari para “bajak laut” yang berada di wilayah pesisir. Letak pelabuhan yang agak ke dalam juga memudahkan mereka dalam menyalurkan barang-barang ke pedalaman. Pola hubungan hulu-hilir yang diterapkan oleh kerajaan-kerajaan di Borneo Barat menunjukkan interaksi yang jelas meskipun terdapat ketimpangan di dalamnya. Di satu sisi, ada hubungan timbal balik antara pedalaman dan pesisir, namun di sisi lain orang-orang di pedalaman harus membayar mahal pada sultan untuk mendapatkan barang-barang impor dari luar negeri.

Kesultanan Sambas diuntungkan oleh kegiatan pertambangan emas yang dilakukan oleh imigran-imigran Tionghoa. Imigran-imigran ini sengaja diundang oleh Sultan Sambas untuk mengelola tanah-tanah emas yang sebelumnya dikelola oleh orang Dayak namun tanpa hasil yang begitu jelas. Dari sinilah, Sambas kemudian mulai diperhatikan. Ditambah lagi letak wilayah sambas yang berdampingan dengan wilayah jajahan inggris. Ada ketakutan bahwa Inggris merebut Sambas dari kekuasaan Pemerintah Kolonial Belanda.

Singkawang menjadi wilayah pemukiman orang-orang Tionghoa. Berawal dari wilayah transit dan tempat peristirahatan para pekerja tambang emas di Monterado. Wilayah ini kemudian berkembang menjadi *Afdeeling* menggantikan Monterado. Perang kongsi yang berlangsung selama puluhan tahun, menjadikan singkawang sebagai basis militer pemerintah Kolonial Belanda.

Pelabuhan Singkawang adalah pelabuhan terpenting ke-2 di Borneo Barat setelah Pontianak. Wilayah yang banyak dihuni oleh para petani dan pedagang Tionghoa. Veth mengatakan bahwa

Singkawang merupakan sebuah kampung yang memiliki fungsi sebagai pelabuhan bagi perdagangan yang dilakukan kongsi besar di Monterado. Wilayah Singkawang yang berada di pesisir Barat Borneo semakin berkembang setelah munculnya lembaga perdagangan di muara sungai Singkawang. Pelabuhan Singkawang juga semakin menguat setelah dihancurkannya pelabuhan dagang yang penting di muara sungai Selakau oleh para perompak Dayak pada tahun 1832 dan tidak dapat berfungsi lagi.

Heidhues menyebutkan bahwa Singkawang adalah wilayah terbesar yang dikuasai oleh kongsi. Setelah pertikaian yang terjadi tahun 1854, Singkawang masih dikuasai oleh Kongsi Thaikong dan menjadi akses masuk candu dan garam illegal melalui sungai Sedau. Singkawang yang semakin berkembang, kemudian semakin banyak pemukiman Tionghoa yang terbentuk. Orang-orang Tionghoa mendirikan “ruko” sebagai tempat tinggal sekaligus warung tempat mereka berdagang (Earl, 1937: 210).

Setelah berakhirnya perang kongsi, kegiatan pertambangan menurun dan digantikan oleh aktivitas pertanian dan perdagangan. Meningkatnya kegiatan pertanian juga diiringi dengan kegiatan perdagangan impor maupun ekspor. Usaha penanaman tanaman-tanaman ekspor seperti karet, lada, gambir, dll semakin meningkatkan perekonomian wilayah. Akses sungai yang ada di Singkawang, memudahkan perahu-perahu untuk mengangkut hasil-hasil produksi dari pedalaman ke wilayah pesisir. Perusahaan-perusahaan dibidang ekspor bermunculan baik yang diusahakan oleh orang Eropa ataupun orang Tionghoa. Namun perdagangan ekspor-impor sebagian besar tetap berada ditangan orang-orang Tionghoa.

Hasil pertanian utama wilayah ini adalah padi. Earl yang datang ke wilayah ini pada tahun 1834 bertujuan untuk membeli beras dari Singkawang. Singkawang sejak awal merupakan wilayah yang cukup subur. Dibuktikan dengan banyaknya lahan pertanian di Singkawang. Earl menjelaskan bahwa Singkawang terdiri dari pegunungan dan lembah yang luas dipenuhi dengan tanaman serta jalan-jalan yang membentang ditambah dengan kebun-kebun

yang berisi sayuran-sayuran, tebu, jagung, pisang dan berbagai jenis busah-buahan (Veth, 1854: 99).

Kegiatan perdagangan selalu berlangsung di pemukiman-pemukiman sepanjang muara sungai Singkawang. Sebelum tahun 1832, terdapat pelabuhan yang maju di muara sungai Selakau namun pelabuhan tersebut dihancurkan oleh para perompak Dayak tanpa dipulihkan kembali. Padi yang dibeli oleh Earl dianggap berkualitas baik sehingga memiliki harga tinggi di Singapura (Veth, 1854: 96).

Singapura

Singapura awalnya hanya sebuah wilayah kecil di sudut sempit Semenanjung Malaya. Singapura merupakan satu dari lima *Strait Settlement* selain Penang, Malaka, Provinsi Wllesley dan Dinding (*Economische Weekslbad*, 5 Mei 1933). Singapura merupakan wilayah yang strategis bagi aktivitas perdagangan baik perdagangan secara “legal dan tidak legal.” Singapura secara geografis menjadi strategis, selain karena berada di celah sempit di sebuah selat, Singapura tersaji sebagai kota perbatasan maritim antara dua wilayah koloni yang sedang berkembang. Raffles akhirnya membangun Singapura sebagai pusat perniagaan di ujung selatan Semenanjung Malaka pada 28 Januari 1819. Pendirian Singapura merupakan salah satu pengaruh dari kebijakan Lord Hasting, Gubernur Jendral Benggala, untuk menanggapi komando eksklusif Belanda di Selat Sunda serta melindungi kepentingan dagang Inggris di Asia Tenggara dengan mengamankan jalur bebas di Selat Malaka dengan mendirikan sebuah tempat di luar Malaka. Berada di ujung selatan Semenanjung Malaka, Singapura merupakan pelabuhan luas dan aman serta berada di wilayah yang mudah dicapai oleh daerah sekitarnya seperti Siam, Indo Tionghoa, India, Tionghoa, Sumatra, Jawa, Bali, Borneo, Kepulauan Filipina, Sulawesi, serta berbagai pulau lainnya. Singapura strategis sebagai pusat dagang yang melindungi perdagangan Tionghoa

selama perang dan yang terpenting adalah menghapus keinginan Belanda untuk menjadi satu-satunya kekuatan yang berdaulat di wilayah itu (Wong, 1986: 25). Dan akhirnya Inggris berhasil membangun Singapura sebagai *free port* (pelabuhan bebas) yang menjadi magnet bagi aktivitas perdagangan termasuk di wilayah Hindia Belanda. Kapal-kapal yang membawa beras dari Siam dan Saigon berlalu lalang dari Borneo menuju Singapura. Banyak yang mengantarkan beras ke Borneo kemudian kembali ke Singapura dengan membawa banyak barang-barang ekspor. Singapura sekaligus menjadi gudang tempat penyimpanan produk-produk penduduk Borneo Barat (Uljee, 1931:169).

Keterikatan ini kemudian dimanfaatkan oleh orang Tionghoa dalam melakukan perdagangan baik secara *legal* maupun *illegal*. Aktivitas mereka kerap kali menyulitkan kekuasaan kolonial yang berusaha mengatur mereka di Borneo Barat. Garam dan candu adalah salah satu komoditas utama yang sering diselundupkan karena merupakan kebutuhan sehari-hari para penambang emas. Pengadaan candu dan garam yang seharusnya menjadi hak dari pemerintah kolonial, justru dilakukan oleh orang Tionghoa yang memiliki jalur persediaannya tersendiri. Pembukaan Singapura sebagai pelabuhan bebas, semakim memuluskan aktivitas mereka dalam memasukkan candu, garam maupun senjata ke pantai barat Borneo.

Namun, di sisi lain keberadaan Singapura dan sejumlah perkembangannya menimbulkan kerugian bagi pihak-pihak yang sebelumnya menggantungkan diri pada kegiatan pelabuhan lokal. Pelabuhan-pelabuhan yang berada dalam ruang lingkup perdagangan Singapura, semakin menipis keuntungannya. Bahkan kegiatan perdagangan yang dilakukan di pelabuhan-pelabuhan seperti Pontianak, Penang, Sambas maupun Mempawah, semakin tergusur sejak munculnya emporium baru yaitu Singapura. Hal itulah yang pada perkembangan selanjutnya diusahakan oleh Belanda untuk menggeser peran dominan Singapura dalam kegiatan perdagangan.

Salah satu faktor berjayanya pelabuhan Singapura selain karena faktor lokasi strategis, tetapi juga kebijakan pemerintah Inggris yang membuka pelabuhan ini dengan status pelabuhan bebas. Hal ini berarti dalam waktu yang panjang, kapal-kapal yang berlabuh dibebaskan dari segala biaya impor dan ekspor, iuran pelabuhan dan bahkan izin pelabuhan dan segala administrasinya. Meskipun dalam perkembangannya, pelabuhan-pelabuhan di dunia mulai menggunakan kebijakan pelabuhan bebas, namun tidak ada yang mampu menyaingi Singapura dalam hal posisi dan letak strategis. Para pedagang juga belum memiliki pilihan lain yang lebih baik untuk menginvestasikan modal yang mereka miliki selain di Singapura.

Mengenai perdagangan di wilayah kekuasaan kolonial Belanda, perjanjian dilakukan antara pemerintah Inggris dan Belanda yang menghasilkan Perjanjian Anglo-Dutch pada tanggal 17 Maret 1824. Perjanjian ini menghasilkan keputusan ataupun kebijakan-kebijakan mengenai perluasan dan perlindungan jalur perniagaan pemerintah Inggris di wilayah kekuasaan pemerintah kolonial Belanda. Belanda juga memanfaatkan aktivitas perdagangan di Singapura untuk keuntungan perdagangan mereka. Singapura membuka perdagangan dan pengiriman mereka untuk pemerintah Belanda. Singapura berusaha memudahkan pengiriman tekstil ke wilayah jajahan di timur yang sebelumnya sempat menurun karena perang Napoleon. April 1819, Singapura memfasilitasi pengiriman barang dari Belanda ke wilayah jajahan. Pemerintah Hindia Belanda kemudian berhasil mendapatkan sepertiga dari hasil pengiriman tersebut. Pemerintah Hindia Belanda lebih memilih membayar bea sebesar 6% di Singapura dibandingkan untuk berisiko melakukan perjalanan panjang dari Belanda (Wong, 1960: 40).

III

HUBUNGAN NIAGA PONTIANAK DAN SINGAPURA PADA PARUH PERTAMA ABAD KE 19

Hubungan Pontianak dan Singapura 1819-1934

Bagian ini menggambarkan hubungan antara Pontianak dan Singapura dalam satu periode dimana Singapura mulai berkembang sebagai pelabuhan yang diminati. Bersamaan itu pula, Pontianak dan pesisir barat Borneo dapat dikatakan masih relatif bebas dari pengawasan pemerintah kolonial Belanda. Baru pada tahun 1834, pemerintah kolonial Hindia Belanda memperkuat kekuasaannya di Pontianak dengan menetapkan Pelabuhan Pontianak sebagai pelabuhan bebas sebagai reaksi atas berkembangnya Pelabuhan Singapura milik Inggris.

Pedagang dari Pontianak merupakan satu dari beberapa pedagang Asia yang dianggap penting bagi Singapura. Beberapa bulan setelah pendiriannya, Residen Singapura bahkan menyatakan terjadi peningkatan drastis kedatangan kapal-kapal dari pedagang-pedagang Asia yang penting termasuk Pontianak Siam, Kamboja, Kelantan, Terengganu, Pahang, Brunai, Sambas, Sulawesi, Siak, Indragiri, Jambi dan Kepulauan Riau-Lingga. Para pedagang ini dianggap penting bukan hanya karena mereka membawa barang yang bernilai untuk diperjualbelikan, tetapi juga karena mereka membawa jaminan keterikatan para pemimpin mereka terhadap Inggris serta rasa penghargaan atas dibukanya perdagangan yang bebas di Singapura (Wong, 1960: 71). Namun di sisi lain, dalam

bab ini akan terlihat bahwa pendirian Singapura pada awalnya mengakibatkan berkurangnya volume perdagangan kapal-kapal pribumi di Pontianak yang telah terbangun sebelumnya. Kapal pribumi yang sebelumnya aktif melalui Pontianak beralih menuju Singapura.

Salah satu posisi Sultan Abdurrahman Alkadrie dalam dinamika perdagangan yang terjadi di Pontianak kala itu adalah sebagai pemberi pinjaman. Dengan hartanya ia mampu mengikat para pedagang pendatang untuk berkerja di Pontianak. Veth menyatakan bahwa pada masa itu pedagang Bugis adalah pengutang terbesar sedangkan pedagang Arab dianggap licik. Sultan juga sangat berhati-hati dengan pedagang Tionghoa. Dicontohkan oleh Veth bahwa Sultan telah berkali-kali menolak tawaran orang Tionghoa untuk mengelola kepengurusan pelabuhan (Veth, 1854: 372).

Selanjutnya, Raffles sebagai Wakil Gubernur Jendral di Negeri-Negeri Melayu, sebelum menguasai Singapura, berminat terhadap Pontianak dengan segala aktivitas perdagangan yang didukung dengan komunitas Tionghoa yang besar.¹⁸ Oleh karenanya ia mengirim F. Burn ke Pontianak pada 1811 sebagai agen politik dan perdagangan (Irwin, 1986: 29).¹⁹ Pelabuhan Pontianak merupakan pelabuhan di Pantai Barat Borneo yang masyur di kalangan kapal-kapal dagang Eropa. Walaupun sebenarnya, Pelabuhan Sambas lebih berpeluang menjadi pelabuhan besar mengingat lebih banyaknya orang Tionghoa yang bermukim ditempat itu. Orang Tionghoa adalah konsumen terbesar barang-barang yang dicukai. Namun, praktik perlanunan yang terjadi di wilayah perairan mereka membuat intensitas kapal dagang Eropa enggan datang ke Sambas.²⁰

18 Pontianak dan wilayah-wilayah koloni Belanda di Borneo merupakan wilayah hyang dikuasai oleh Inggris pada masa Perang Inggris dan Prancis pada 1811-1816

19 Selain itu, Raffles berkepentingan atas gangguan lanun di pantai barat Borneo atas kapal-kapalnya. Kerjasamanya dengan Pontianak merupakan salah satu cara memanfaatkan persaingan Pontianak dengan Sambas, Kesultanan yang dianggap sebagai mitra dari lanun-lanun Serawak.

20 Raffles sebenarnya berkeinginan bermitra dengan dua kerajaan di pesisir Borneo tersebut terutama dalam hal menuntaskan perlanunan di pantai barat. Namun hanya

Kerjasama dengan Inggris merupakan salah satu usaha yang memungkinkan yang dilakukan Sultan Pontianak selanjutnya, Sultan Syarif Kasim Alkadrie, untuk memajukan perdagangan di wilayahnya. Selain meminta jaminan perlindungan, Sultan Pontianak meminta beberapa syarat dalam perjanjian resminya dengan pihak Inggris. Beberapa diantaranya adalah hak sewa tanah dan cukai pelabuhan, penempatan 24 tentara berbendera Inggris, bantuan untuk mengambil pajak atas orang Tionghoa, serta bantuan dalam melawan Sambas (Irwin, 1986: 32). Saat Inggris menguasai wilayah Borneo, perniagaan dengan kapal-kapal asing hanya dapat dilakukan Pelabuhan Pontianak, Sambas dan Banjarmasin sedangkan perniagaan yang dilakukan kapal-kapal pribumi dapat berjalan tanpa hambatan. Pada masa ini, kapal-kapal dagang baik asing maupun pribumi mengalami keuntungan dengan kemudahan menjalin kerjasama.

Bagi kongsi dengan pertambangan emas, pembukaan Pelabuhan Singapura sebagai pelabuhan bebas membuka celah bagi mereka untuk melakukan perdagangan candu dan senjata. Heidhues menyatakan bahwa Singapura segera berkembang menjadi pelabuhan tempat penyaluran barang dagangan, terminal bagi kaum imigran Tiongkok dan pusat identitas dan politik orang Tionghoa selain daratan Tiongkok (Heidhues, 2008: 72). Namun di sisi lain, kehadiran Singapura membawa dampak terhadap perdagangan yang sebelumnya berkembang di kerajaan-kerajaan Melayu seperti Penang, Sambas, Mempawah dan Pontianak. Wilayah-wilayah ini kehilangan hubungan niaga dengan wilayah timur (Wong, 1960: 73). Kapal-kapal dari Makassar misalnya, lebih menyukai datang langsung ke Singapura.

Sultan Pontianak yang menyambut tawaran tersebut dengan jaminan perlindungan untuk menghadapi Sambas (Irwin, 1986: 31). Persaingan dua kerajaan ini dimenangi oleh Pontianak dengan banyaknya kapal dagang Eropa yang datang dibandingkan yang datang ke Sambas.

Pemerintah Hindia Belanda dan Niaga Dua Bangsa

Bagian ini membahas tentang menguatnya pengaruh pemerintah kolonial Hindia Belanda terhadap aktivitas Pontianak pada paruh pertama abad ke-19.

Setelah tahun 1823 Belanda mulai menguatkan kedudukannya Pontianak dan Borneo pada umumnya. Pemerintah Belanda mulai membeli hak monopoli atas tambang intan, dari Sultan seharga 50.000 dolar. Batu mulia dengan kandungan dibawah empat karat ini sebenarnya dapat menjadi properti bagi tambang, namun seluruhnya dijual pada Pemerintah Hindia Belanda dengan harga di bawah pasar (Earl, 1837:243).

Sebelum pemerintah Hindia Belanda memperkuat kekuasaannya pada tahun 1823, masyarakat pesisir barat menikmati perdagangan yang luas dengan menjalin hubungan dagang dengan sejumlah tempat di berbagai pulau dan India bagian barat. Limabelas jung dari Tionghoa secara teratur datang dari Tionghoa. Begitupun pedagang dari Vietnam Selatan yang menawarkan barang-barang mereka. Setelah kedatangan Belanda, perdagangan yang mereka bangun (termasuk dengan Arab dan beberapa kawasan di India Selatan), menjadi meredup. Jung-jung Tionghoa yang datang semakin sedikit, tidak lebih dari empat, sedangkan kapal-kapal Vietnam disita (Earl, 1937:248). Pemerintah kolonial di Pontianak kemudian berusaha untuk mencegah kapal-kapal Bugis untuk berniaga langsung dengan Singapura. Tahun 1829, sekitar enambelas sampai duapuluhan perahu tiba di Singapura melalui Sambas dan hanya membawa serbuk emas (Wong, 1960: 73).

Namun, bersamaan dengan keadaan tersebut, perdagangan yang dilakukan oleh jaringan Tionghoa masih berlanjut. Jaringan yang disebut pemerintah kolonial sebagai jaringan penyelundupan. Sungai-sungai kecil yang bermuara di pesisir barat dan lepas dari kontrol pemerintah merupakan tempat strategis pendaratan barang-barang impor. Tahun 1832-1833 di Montrado mulai terlihat penyelundupan dari Singapura, pada barang opium, mesiu, linen

(*Bijdragen tot de kennis van Borneo, TNI, 15 jaargang 1853*). Wong menyatakan bahwa pengaruh kebijakan Belanda sangat kecil terhadap jaringan perdagangan antara Singapura dan wilayah kepulauan, termasuk Pontianak. Hal ini terlihat ketika pemerintah kolonial Belanda memberlakukan tarif khusus terhadap ekspor kain katun Singapura menuju Jawa pada tahun 1824. Kebijakan tarif ini tidak diawasi secara efektif oleh pejabat kolonial yang ada di daerah kepulauan (Wong, 1960: 68).

Pemerintah Hindia Belanda di Borneo Barat memperoleh pendapatan dari beberapa sumber. Pendapatan dari monopoli garam dapat dikatakan sangat besar. Garam didatangkan dari Jawa dengan kapal yang dicarter oleh pemerintah dengan harga 1 *gulden* per pikul. Namun garam diecerkan dengan harga 7 *gulden* per pikul (Earl, 1837:246). Demikian pula pendapatan dari opium yang juga dinikmati oleh para bangsawan. Pajak dikenakan pada beberapa barang seperti daging babi dan arak, yang hampir dua kali lipat dari nilai barang tersebut. Belum lagi pajak perorangan yang dikenakan pada orang Tionghoa sebesar dua *gulden*, pajak atas kedatangan dan keberangkatan orang-orang Tionghoa dari wilayah ini. Jumlah pajak yang harus dibayarkan atas kedatangan orang-orang Tionghoa juga sebesar dua *gulden*. Pajak kepergian/ keberangkatan orang Tionghoa bahkan jauh lebih tinggi sebesar satu *tail emas* seharga lebih dari lima *pounsterling* (Earl, 1837: 246-247).

Hal ini terlihat dari pendudukan pemerintah Hindia Belanda di wilayah ini. Kekuatan ekonomi Inggris di Singapura melihat adanya peluang yang besar berkaitan dengan jaringan perdagangan yang dibangun orang Tionghoa. Gambaran tentang kontak dagang Pontianak-Singapura di awal abad ke-19 dapat direkonstruksi dari sebuah catatan perjalanan George Windsor Earl ke pesisir barat Borneo pada 1832. Sebagai seorang nahkoda kapal dagang Inggris, *Stamford*, yang bertugas untuk berniaga, saat itu ia membawa serta beberapa pedagang yang sebagian besar adalah pedagang Tionghoa dari Singapura. Kapal ini juga membawa 25 orang Jawa sebagai kru serta seorang penterjemah. Posisi penterjemah

ini penting mengingat tujuan Earl untuk bertransaksi dagang dengan penguasa tambang emas di Montrado yang berbicara Khek (Hakka).

Earl dalam kunjungan dagangnya menemukan bahwa kenyataan bahwa Belanda, selain begitu kuat di laut dan memiliki kemampuan untuk memblokir pantai, mereka mampu melarang seluruh hubungan komersial antara Tionghoa dan negara asing kecuali melalui 2 wilayah pendudukannya di Sambas dan Pontianak.²¹ Pada masa itu, Sambas dan Pontianak telah dibuka sebagai pelabuhan bebas.²² Dalam kunjungannya ke Montrado, melalui Sungai Raya, ia melihat bahwa aturan yang dibuat pemerintah tersebut diberlakukan di wilayah ini (Earl, 1837: 212).

Kedatangan Earl di Singkawang disambut oleh keraguan Kung-Se yang merupakan pemimpin komunitas Tionghoa di wilayah tersebut. Tujuan Earl untuk mengadakan hubungan niaga dengan komunitas pertambangan emas di Montrado disambut dengan penuh ketertarikan oleh mereka. Namun ketakutannya terhadap Belanda membuat mereka enggan menerima kedatangannya, terlebih lagi ia datang melalui tempat pelabuhan Tionghoa yang tidak diperkenankan untuk menerima kapal asing.²³ Oleh karenanya, Earl mengunjungi Residen Sambas, Rumswinkle, untuk memberitahukan kedatangan. Rumswinkle pada dasarnya mengizinkan kedatangan namun mengarahkannya untuk melabuhkan kapalnya di Pelabuhan Sambas (Earl, 1837: 217). Peraturan-peraturan ini dipatuhi orang-orang Tionghoa di wilayah tersebut. Earl melihat bahwa peraturan ini benar-benar dilaksanakan ketika mereka menangkap sebuah sampan pukat dari Singapura yang masuk melalui Sungai Raya, pelabuhan Tionghoa yang sebelumnya dimasuki oleh Earl). Kapal tersebut diawaki oleh tigapuluhan orang Tionghoa dan membawa muatan

21 Larangan untuk memuat barang ekspor melalui Singkawang atau pelabuhan Cina lain diikuti dengan aturan untuk tidak mengizinkan masuknya kapal-kapal asing.

22 *Stamford*, kapal yang dibawa Earl, menjadi kapal Inggris pertama yang berlabuh di Pelabuhan Sambas sejak wilayah ini dikuasai oleh Belanda.

23 Peraturan ini dibuat sebelum didirikan Pelabuhan Sambas

sekitar sepuluh ribu dolar atau setara dengan dua ribu pound lebih ((Earl, 1837: 237).²⁴

Jaringan perdagangan Pontianak dan Singapura sedikit banyak berubah dengan kebijakan pemerintah Hindia Belanda menjadikan Pontianak (bersama dengan *Resolutie Gouverneur Generaal Sambas*) menjadi pelabuhan bebas pada tahun 1 Januari 1834 melalui 18 Januari 1833 no 39 (*Staatblad* 1833 nomor 8). Dengan status ini sebagian besar perniagaan antara pelabuhan-pelabuhan pesisir lain di pantai barat lain dengan Jawa, Sulawesi, Semenanjung Melayu dan Siam beralih ke Pontianak (Rahmayani, 2015: 75).

Pembukaan pelabuhan bebas Pontianak bersama dengan Pelabuhan Sambas pada 1834 memberikan pengaruh yang cukup signifikan pada Singapura. Kebijakan garis pelabuhan bebas yang dilakukan oleh pemerintah kolonial nampak cukup sukses dengan mengambil posisi garis pantai yang strategis sebagai pelabuhan bebas. Pelabuhan bebas dimulai dengan memberikan status pelabuhan bebas pada Pelabuhan Riau pada 1 Januari 1829 disusul Pontianak dan Sambas pada 1834, Sukadana pada 1837, Makassar pada 1847 serta Manado, Kema, Ambon, Banda dan Ternate pada tahun-tahun berikutnya.

Setelah 13 tahun kebijakan pelabuhan bebas dilakukan, maka pada tanggal 27 April 1847 Pemerintah Hindia Belanda mengeluarkan SK Gubernur Jenderal No. 32 tentang peraturan pelaksanaan pendataan kapal dan perahu yang berlabuh dan bertolak di pelabuhan dalam wilayah Hindia Belanda, batas wilayah pelabuhan, kegiatan ekspor-impor dan pelayaran niaga (*Staatblad* 1847 No. 22). Semua kapal dan perahu membayar biaya atau pajak ketika berlabuh dan membongkar muatan di pelabuhan sebesar 15 *stuivers* untuk setiap berat bebannya. Pajak ini hanya dibebankan setiap 6 bulan (*Bijblad*, 1865:1685).

Jika dilihat dari sisi kekuatan dan pendudukan pemerintah Hindia Belanda di Pontianak, memang terjadi perubahan yang signifikan terkait dengan hubungan dagang antara Pontianak dengan

24 Kapal tersebut akhirnya dilelang.

daerah di luarnya. Namun keadaan ini tidak dapat digeneralisasi di seluruh Borneo Barat. Dalam periode ini pemerintah kolonial nampak cukup berhati-hati terutama berkaitan dengan konflik antar kongsi yang melibatkan kerajaan dan pemerintah kolonial. Oleh karenanya pemerintah kolonial hanya terlihat cukup kuat di kota Pontianak dan Sambas dengan membangun pos-pos di wilayah tersebut. Perhatian pemerintah kolonialpun terpecah terutama menghadapi konflik bersenjata yang cukup melelahkan dalam menghadapi kongsi-kongsi tersebut.

Komoditi dan Jaringan Niaga

Kabar tentang komoditi emas dari Borneo Barat sempat menerbitkan keinginan besar dua kekuatan Eropa di wilayah Asia Tenggara untuk menguasai wilayah ini. Setidaknya hingga tahun-tahun pertama abad ke-19. Inggris dan Belanda masih melakukan investigasi tentang emas yang dikelola kongsi pertambangan emas milik koloni-koloni Tionghoa di wilayah ini. Kabar sebelumnya menyatakan bahwa W.A. Palm, utusan VOC untuk Pontianak, pada tahun 1779 mendengar dari Sultan bahwa jung-jung milik orang Tionghoa berlabuh di Pontianak dengan bermuatan kain, biasanya akan kembali ke Tiongkok dengan memuat empat ribu real emas (Heidhues, 2008: 37). Hampir sebagian besar emas dibawa ke Tiongkok. Heidhues menduga bahwa tingkat kemakmuran yang meningkat di daerah pesisir selatan Tiongkok pada abad ke-18 telah meningkatkan permintaan terhadap emas. Demikian pula dengan kenyataan bahwa benang emas yang digunakan orang Melayu dalam menghasilkan tenun/songket halus berasal dari Tiongkok (Heidhues, 2008: 37). Kemungkinan bahwa sebagian emas dari Borneo diekspor kembali ke Borneo dalam bentuk benang emas (atau barang jadi lain) nampak relevan melihat banyaknya emas yang dibawa ke Tiongkok. Sebagian lainnya diperjualbelikan kepada para pedagang lain. Pedagang Inggris mendapatkan emas dari mereka untuk ditukar dengan candu,

besi dan tekstil. Sebagian emas lain dikirimkan ke Siam untuk ditukar dengan garam, candu dan tekstil. Perahu Bugis juga membawa emas tersebut ke Jawa untuk dijual ataupun ditukar dengan minyak, tembakau dan pakaian ((Heidhues, 2008: 37). Jaringan perdagangan yang dilakukan orang Tionghoa diperkuat lagi oleh penaklukan Mempawah oleh Pontianak dimana kongsi pertambangan emas *Lanfang* yang semula berada di wilayah Mempawah menjadi bagian dari Kesultanan Pontianak. *Lanfang* kemudian memindahkan aktivitas pelabuhannya ke Pontianak.²⁵

Ketika arah niaga secara drastis berubah maka sebagian besar emas dari Pontianak dan sekitarnya menjadi produk ekspor menuju ke wilayah Singapura. Produk emas dan intan merupakan produk yang diekspor ke Singapura. Dua barang ini dibawa oleh kapal-kapal orang pribumi dari Pontianak dan Sambas. Bahkan kadang diselundupkan dari Singkawang melalui pukat yang dimiliki oleh orang Tionghoa. Produk lain adalah lilin lebah, tanduk rusa, eboni, damar, sarang burung, rotan, gaharu dan ubur-ubur (Earl, 1837: 248; Hedhues, 2008: 39). Pada tahun 1811 hubungan niaga antara Borneo dan Tiongkok lebih didominasi oleh perdagangan hasil bumi.²⁶ Sampai tahun 1830 ekspor hasil bumi masih mendominasi. Ekspor getah perca dan hasil hutan seperti jelutong dari Borneo menuju Singapura dimulai pada tahun 1848 dan mengalami kenaikan hingga dua puluh tahun ke depan ((Heidhues, 2008: 151).

Atas ijin Sultan, Pasar Tionghoa di sisi selatan Sungai Kapuas menjadi pusat perniagaan besar di Pontianak. Lokasi pasar ini berdekatan dengan pelabuhan Pontianak. Komunitas Tionghoa yang ada di kawasan ini membentuk sebuah kelompok yang secara langsung mendukung perdagangan luar negeri Pontianak. Setidaknya terdapat pedagang, buruh, ataupun pemberi jasa.

25 Semula kongsi *Lanfang* menggunakan pelabuhan di Sungai Peniti.

26 Jung-jung dari Tiongkok membawa teh, sutera mentah dan sutra halus, tembikar kasar, gula-gula, periuk besi dan kertas pemujaan. Catatan impor dari Tiongkok tahun 1830 menunjukkan komoditi impor yang sama dengan ditambah sayur-sayuran yang telah diawetkan, buah-buahan, ikan, piring dan bejana air (Heidhues, 2008: 39).

Heidhues menyatakan bahwa selain melayani komunitas kota yang multi etnis, mereka memiliki koneksi dengan istana, berhubungan dengan masyarakat pedalaman dan pertambangan, memberikan pinjaman uang serta menjual barang kelontong (Heidhues, 2008: 65). Tidak dapat dipungkiri bahwa orang Tionghoa menggerakkan perekonomian dan perdagangan di Pontianak, sebagaimana yang telah disepakati oleh para pengamat sejarah.

Gambar 1
Pasar Tionghoa Pontianak di Pinggir Sungai



Sumber: Sandick dan Marle, 1919: 12

Sampai pada bagian ini terlihat bahwa jaringan perdagangan telah dibangun oleh orang-orang Tionghoa baik dengan Sultan Pontianak maupun dengan Tiongkok.

Gambaran tentang kerjasama penguasa Melayu dengan pedagang Bugis dapat dilihat dari kerjasama mereka di Kerajaan Sambas. Pedagang Bugis yang sekaligus merupakan pemilik dan nahkoda kapal membuat suatu kontrak dengan bangsawan Sambas berkaitan dengan komoditi yang akan diperjualbelikan. Barang milik bangsawan Sambas akan diangkut oleh kapal Bugis untuk dijual di luar negeri. Hasil dari penjualan nantinya akan digunakan oleh nahkoda untuk membeli barang-barang yang dibutuhkan oleh masyarakat Sambas baik di pesisir maupun pedalaman. Kerjasama ini juga mendasarkan aturan pada Undang- Undang

Pelayaran Bugis dan Undang-Undang Malaka yang memuat ketentuan bahwa antara pemilik barang dan pengangkut (pemilik kapal) akan mendapatkan pembagian keuntungan yang sama. Bagi para pengangkut, hasil yang telah dibagi dengan pemilik barang tersebut akan dibagi lagi yaitu untuk pemilik perahu, nakhoda dan anak buah kapal. (Ismail, 1985: 139-141). Pontianak merupakan jalur kedua yang dilalui oleh perahu Bugis untuk menuju Singapura. Mereka menyusuri garis pantai Kalimantan menuju Pontianak pada bulan Oktober pada akhir musim ketika angin bertiup paling kencang (Rahmayani dkk, 2016: 25).

Bagi pemukim Tionghoa yang telah tinggal di pesisir barat jauh sebelum Belanda menempatkan wakilnya di wilayah ini, kedatangan pemerintah kolonial mengubah banyak aspek kehidupannya. Sebelum 1823 kedatangan orang-orang Tionghoa ke wilayah ini mencapai tiga ribu orang dengan tujuan untuk bermukim. Namun setelah pemerintah kolonial datang berikut dengan peraturan-peraturan diskriminatif terhadap Tionghoa, migrasi itu terhenti (Earl, 1837:250).

Pada tahun 1839 kantor dagang Belanda di Batavia mengirimkan utusan dagang ke Pontianak dan Sambas untuk menjajagi kedua wilayah itu dalam rangka perluasan dagang. Hasil dari survei tersebut menempatkan sebuah kantor dagang yang pada mulanya diurus oleh pegawai-pegawai Gubernemen. Pengangkatan pegawai kolonial di kantor dagang ini bertujuan untuk meminimalkan pengeluaran pemerintah. Namun karena alasan kepentingan dan keberatan dari pihak Gubernemen mengizinkan penempatan pegawai tersebut maka pada akhir tahun 1842 hanya kantor dagang di Pontianak yang dipertahankan dengan mengangkat satu petugas khusus, A.H. Amtzenius (Veth (terj. P Yeri), 2012: 545). Kantor ini hanya beroperasi sekitar satu tahun setelah pada tahun 1844 akhirnya ditutup.

Keberadaan Tionghoa dan pengaruh kebijakan kolonial di Pontianak pada kurun waktu ini dapat dijelaskan melalui penataan ibukota Pontianak. Pasar Tionghoa di sisi selatan Sungai Kapuas berikut gudang-gudang penyimpanan barang ekspor dan

pelabuhan milik seorang *lothay* telah terbangun mewakili wajah komunitas Tionghoa dalam perekonomian Pontianak. Adapun pemerintah kolonial segera membangun infrastruktur ekonomi selepas membangun infrastruktur pemerintahan dan militer dengan mendirikan sebuah gudang penyimpanan garam²⁷ dan kantor perusahaan swasta (Listiana, 2009: 46).

Perkembangan ekonomi Pontianak dan daerah luar Jawa lain pada umumnya tidak mengalami peningkatan pada paruh pertama abad ke-19. Perang Jawa telah berhasil menguras perhatian dan keuangan pemerintah kolonial Belanda. Bahkan sebagian besar sumber daya yang ada di Borneo digunakan untuk pembiayaan perang di Jawa. Pemerintah kolonial pada saat itu menganggap Borneo tidak menguntungkan dan penempatan pegawai di wilayah tersebut menjadi beban keuangan tersendiri untuk pemerintah

Pembukaan pelabuhan bebas oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda tidak dianggap sebagai ancaman bagi komunitas pedagang di Singapura (Wong, 1960 70).

27 Garam adalah produk yang sejak awal telah dimonopoli oleh pemerintah colonial.

IV

AKTIVITAS NIAGA PONTIANAK DAN SINGAPURA PADA PARUH KEDUA ABAD KE -19

Kondisi Politik dan Kebijakan Niaga di Pontianak

Pada kurun waktu ini, pemerintah kolonial di Borneo Barat relatif “tenang” karena pemberontakan kongsi telah ditangani walaupun masih terdapat sisa-sisa kecil kongsi yang menguat kembali. Di satu sisi orang-orang Tionghoa Hakka bekas penambang mulai mencoba usaha baru di bidang pertanian/perkebunan dan perdagangan. Kedua jenis usaha ini telah lebih dulu dilakukan oleh orang-orang *Teochiu*. Tonggak perekonomian yang telah dimulai oleh orang Tionghoa pendahulu segera dilanjutkan dan dikembangkan oleh migran-migran Tionghoa selanjutnya baik yang datang langsung dari Tiongkok maupun dari permukiman bekas kongsi emas yang telah hancur. Kota Pontianak berikut pelabuhannya menyediakan peluang kerja yang relatif banyak bagi mereka. Kampung sekaligus pasar Tionghoa di tepi Sungai Kapuas menjadi pusat perekonomian Kota Pontianak. Sedangkan Kampung Baru, yang sebelumnya menjadi kota satelit bagi Kongsi *Lanfang*, berkembang menjadi pusat industri mulai dari gudang penyimpanan dan penggergajian kayu untuk kontruksi kapal, pergudangan untuk menyimpan hasil hutan hingga pabrik-pabrik minyak kelapa dan kopra (Heidhues, 2008: 141). Perkembangan ekonomi Pontianak semakin terlihat dari rumah pengasapan karet di seluruh pesisir sungai. Pontianak

segera melesat jauh menjadi pusat perniagaan sekaligus pusat pemerintahan di Karesidenan Borneo barat, melampaui Sambas dan Singkawang yang sebelumnya juga berkembang sebagai pelabuhan-pelabuhan penting. Pontianak semakin berkembang dalam aktivitas pelabuhannya tidak hanya dalam perdagangan namun juga sebagai pintu masuk migran-migran dari berbagai daerah. Pada tahun 1858 tercatat 123 orang Tionghoa yang masuk melalui Singapura (Heidhues, 2008: 135).

Perhatian pemerintah Hindia Belanda kepada wilayah ini meningkat termasuk pada aspek eksploitasi hutan di kawasan Borneo. Tahun 1870- 1880 merupakan sebuah periode dimana pemerintah kolonial mengeksplor area ini dengan berbagai cara yang sistematis (Tagliocozzo, 2005: 34). Pemerintah kolonial mulai memperkenalkan kebijakan *cultuurstelsel* pada masyarakat Pontianak. Melalui Residen Borneo Barat Swager, pemerintah mulai memperkenalkan tanaman ekspor yang menguntungkan seperti kopi, lada dan kelapa.²⁸ Dengan diperkenalkannya penanaman tanaman ekspor itu, Residen Swager mendapat tanggung jawab baru sebagai pengawas (Hasanuddin, 2014 :74). Tanaman kelapa secara swadaya juga diperkenalkan oleh pemukim Bugis yang mendiami pesisir Sungai Kakap. Pemukim Bugis sekaligus menjadi pioner dalam pengolahan kopra walaupun dalam kurun waktu selanjutnya dominasi para pedagang Tionghoa sangat terlihat dalam aktivitas ini (Rahmayani, 2014: 116-122; Sandick dan Marle, 1919: 148-149). Orang Bugis telah menjadi bagian dari Pontianak sejak berdirinya kerajaan ini. Selain sebagai serdadu mereka juga datang dan bermukim sebagai pedagang. Dalam skala kecil, mereka telah mencoba untuk memulai penanaman kelapa di wilayah ini. Keberadaan orang Bugis dalam proses pengenalan budidaya kelapa ini terlihat besar pada pertengahan abad ke-19 pada saat Sultan tidak berhasil mengerahkan orang Melayu “pandeling” (orang budak dan anak emas) untuk mengolah dan membuka kebun kelapa di tanah milik bangsawan

28 Tidak semua tanaman tersebut berhasil dikembangkan di Pontianak

kerajaan. Ketidakberhasilan itu membuat Sultan mendatangkan orang-orang Bugis melalui kerjasama dengan para nahkoda kapal dari Sulawesi (Enthoven (terj. P Yeri), 2013: 267-268).

Perkembangan infrastruktur ekonomi Pontianak akhir abad ke-19 terlihat pada berdirinya perusahaan ekspor impor, kantor kepala pelabuhan, kantor KPM, kantor bea cukai serta perluasan pelabuhan dan Pasar Tionghoa (Listiana, 2009: 46-49).

Gambar 2
Kota Pontianak Awal Abad ke-20



Sumber: Sandick dan Marle, 1919: 86

Aktivitas Niaga: Komoditi dan Penyelundupan

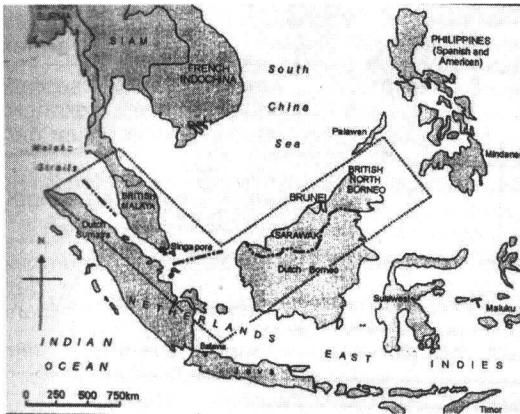
Pengenalan tanaman ekspor baru oleh pemerintah kolonial setidaknya mampu memberikan angin segar bagi perdagangan Pontianak dan Singapura. Sebagaimana telah dijelaskan dalam subbab terdahulu bahwa orang Tionghoa di Pontianak segera menangkap peluang atas penanaman dan pengolahan kelapa di Pontianak. Setelah membeli kelapa dari produsen, mereka segera mengolahnya menjadi kopra. Kopra tersebut dijual di pasar Singapura dan sebagian lagi dijual untuk pabrik-pabrik minyak kelapa yang ada di Pontianak. Selain dijual di Singapura, kopra juga digunakan sebagai pemberat kapal yang melayari rute Pontianak dan Semenanjung Siam (Enthoven, 2013: 272).

Adapun barang-barang yang diimpor dari Singapura antara lain adalah bahan baku pakaian (benang, sutera dan benang emas). Jaringan perdagangan orang Tionghoa Pontianak dan Singapura terikat melalui modal usaha. Hanya sedikit pedagang Tionghoa di Pontianak yang mengeluarkan modal sendiri. Sebagian dari modal didapat dari pedagang-pedagang besar di Singapura (Enthoven (terj. P Yeri), 2013: 274). Enthoven juga menyatakan bahwa relasi dagang Pontianak dengan Jawa sebenarnya telah berlangsung lama namun tidak seramai jalur perdagangan Pontianak dan Singapura.

Adapun pengaruh besar Tionghoa dalam perdagangan antara Pontianak dan Singapura pada akhir abad ke-19 dipastikan oleh Buys. Produk hutan seperti getah, tengkawang, rotan, damar merupakan produk utama yang dicari oleh firma-firma di Singapura. Hanya sedikit komoditi non hasil hutan yang terlihat dalam jalur perdagangan ini. Kopra pada saat ini mulai terlihat menghiasi kapal-kapal Singapura. Hal yang ditekankan oleh Buys adalah bahwa pelaku perdagangan ini adalah orang-orang Tionghoa (Buys, 1892: 61). Pedagang Tionghoa pulalah yang menjadi menjadi pengimpor beras sejak tahun 1880an (Heidhues, 2008: 148).

Satu masalah yang perlu dibicarakan secara khusus dalam dinamika aktivitas niaga adalah penyelundupan. Mengacu pada konsep penyelundupan yang telah dibahas pada bab pendahuluan, istilah perdagangan diam-diam ini muncul bersamaan dengan kebijakan-kebijakan politis dan ekonomi pemerintah Hindia Belanda dalam menanggapi berkembangnya Singapura yang merupakan tempat utama yang mendukung kegiatan tersebut. Pada akhir abad ke-19, Borneo Barat tercatat menyelundupkan beberapa minuman beralkohol seperti gins, brandi, wiski dan beberapa jenis arak dalam jumlah yang kecil (Taqliocozzo, 2005: 16). Jalur perdagangan di Borneo Barat telah ada jauh sebelumnya terutama pada masa kongsi. Beberapa jalan dibangun di wilayah tambang emas milik Tionghoa. Namun lebih banyak yang melalui jalur air maupun setapak (Tagliocozzo, 2005: 77).

Gambar 3
Laut dan Daratan pada Perbatasan Kolonia Inggris dan Belanda



(Sumber: Tagliocozzo, 2005: 11)

Selain minuman berakohol, opium merupakan barang yang paling seing diselundupkan. Jaringan yang dibangun orang Tionghoa terlihat dalam kasus penyelundupan opium dari Belitung. Secara geografis dan populasi²⁹, Belitung berkembang menjadi pelabuhan bagi para penyelundup opium. Pada pertengahan 1880 pelabuhan ini memiliki dua rute utama penyelundupan opium yaitu arah barat laut menuju Singapura dan arah timur laut menuju Pontianak. Penyelundupan ini dilakukan oleh dua kapal uap Tionghoa Bong Kiesam dan Ja Ji Thong (Tagliocozzo, 2005: 194). Peran Tionghoa dalam penyelundupan semakin terlihat jelas dalam catatan penyitaan opium oleh konsul Belanda di Singapura berikut ini:

29 Orang Cina banyak bermukim di Belitung

Tabel 1
Catatan Penyitaan Opium Ilegal di Wilayah Perbatasan Hindia Belanda

Tanggal	Wilayah	Keterangan
25 Agustus 1885	Bangka	Tongkang milik seorang Arab Said Abdulrachman, ditangkap melarikan sejumlah besar opium dari Palembang
6 Oktober 1885	Indragiri	Penyelundupan opium ke Indragiri dalam jumlah kargo yang sangat besar di kapal <i>En Goean</i>
20 Oktober 1885	Bangka	Penyelundupan opium oleh Lim Ah Kie dan Tan Ah Soeie dengan tongkang dengan rute menuju Mentok
21 November 1885	Borneo Barat	Perahu <i>Tane Djelei</i> menuju Sukadana menyelundupkan sejumlah opium
25 November 1885	Bangka	Penyelundupan opium menuju Muntok dengan kapal tongkang
10 Februari 1887	Borneo Barat	Penyelundupan 400 tail opium pada perahun <i>Phenis</i> menuju Kotawaringin pada 28 Januari dan selanjutnya rute menuju Sukadana pada 5 Februari
14 Mei 1887	Borneo Barat	Penyelundupan 100 tail opium siap pakai dengan kapal <i>Loor Dazin</i> dengan rute menuju Sambas
4 Agustus 1887	Borneo Timur	Penyelundupan satu kasus opium siap pakai dan 300 tail opium yang belum siap pakai dengan kapal <i>Phenis</i>

Sumber: Tagliocozzo, 2005: 193

Kasus penyelundupan opium ini terus berlanjut sampai ke tahun-tahun terakhir abad ke-19. Tidak saja melalui laut, penyelundupan dilakukan oleh pemukim Tionghoa di perbatasan Serawak. Residen Borneo Barat pada 1889 menyatakan bahwa jaringan Kongsi Ngee Hin menjadi penanggungjawab utama atas penyelundupan opium. Beberapa jaringan yang terlihat menyuplai opium menuju Borneo Barat. Selain wilayah Belitung sebagaimana yang telah disampaikan di atas, wilayah koloni Belanda di Laut Tionghoa Selatan seperti Natuna, Anabas dan pulau-pulau di Tambelan menjadi wilayah transit bagi penyelundupan ini. Investigasi yang dilakukan oleh awak kapal Belanda *De Ruyter* pada

1888 menemukan bahwa beberapa kapal Amerika³⁰ mendaratkan opium di tempat ini untuk kemudian dibawa menuju Borneo Barat (Tagliocozzo, 2005: 195).

Pelayaran

Usaha mengimbangi perdagangan bebas di Singapura berpengaruh pada perkembangan sektor pelayaran. Sektor pelayaran niaga milik pemerintah dikembangkan pada 1857. Perusahaan pelayaran kapal api (*stoompakervvaart*) *Cores de Vries* membuka rute Singapura-Batavia-Pontianak-Sambas.³¹ Pada tahun 1868 *Nederlandsch Indische Stomboot Maatschappij* (NISM) menggantikan peran *Cores de Vries*³² (Poelinggomang dalam Listiana, 2013: 31). Pemerintah Hindia Belanda sendiri telah membentuk perusahaan pelayaran baru, *Koninklijk Paketvaart Maatschappij* (KPM) pada tahun 1880an. Campo memperkirakan bahwa di bawah control Belanda, KPM dipercaya mampu berkembang menjadi octopus yang tentakelnya mampu meraih segala lini. Dan walaupun KPM bertahan di bawah keuntungan bisnis yang rasional namun sumber-sumber akan tersedia untuk memenuhi kebutuhan negara. Ia pun percaya bahwa KPM mampu menjadi alat untuk meningkatkan pendapatan sekaligus alat politik dalam berbagai konteks dan waktu sepanjang kawasan perbatasan (Tagliocozzo, 2005: 86). Pada tahun-tahun selepasnya, KPM memiliki peran dalam usaha pengalihan jalur perdagangan Pontianak-Singapura menuju Pontianak-Batavia. KPM mengaktifkan kembali jalur Pontianak-Belitung-Batavia pada tahun 1897. Jalur tersebut mendorong meningkatnya hubungan perdagangan antara Borneo dengan Pulau Jawa. Muatan yang sebelumnya banyak berhubungan dengan Singapura, secara perlahan-lahan dikurangi.

30 Awak kapal Amerika ini mengaku pada penduduk setempat bahwa mereka adalah orang Rusia.

31 Bersamaan dengan rute tersebut, *Cores de Vries* juga membuka rute lain yaitu Banda-Makassar-Banjarmasin-Surabaya-Semarang-Batavia-Pontianak-Sambas.

32 Sebenarnya NISM telah menangani pelayaran di Hindia Belanda sejak 1865.

Hal itu merupakan usaha *KPM* untuk mengatasi laju Singapura dan meningkatkan hubungan antara Pontianak dan Batavia. Namun demikian usaha mengurangi hubungan Singapura dengan Borneo Barat tidaklah mudah diputuskan karena barang-barang impor dari Singapura tetap masuk ke Borneo Barat. Barang-barang itu kebanyakan dilayani oleh kapal-kapal Tionghoa, di antaranya 5 kapal uap dan 8 perahu layar setiap tahunnya (Rahmayani, 2014: 102). Selain kapal-kapal yang dikelola pemerintah, kapal-kapal uap dari Singapura berlalulalang di Pontianak menawarkan jasa angkutan yang murah dan bagus (Buys, 1892: 18). Pontianak menjadi pelabuhan umum ekspor impor berdasarkan *Staatblad* 1882 No 240

Sebelum akhir abad ke-19, kapal-kapal Bugis memiliki pengaruh penting bagi pelabuhan Singapura. Perdagangan menengah yang dilakukan langsung oleh kapal Bugis dan jauh lebih sibuk. Kapal Bugis langsung mengambil barang dari kapal-kapal lain yang berasal dari Sulawesi, Maluku, Kepulauan Sunda Kecil dan Singapura. Istilah “kapal Bugis” dalam perniagaan Singapura memiliki arti generalisasi yaitu untuk semua pedagang yang datang dari timur termasuk didalamnya adalah wilayah pantai seluruh Boneo, Bali, Sulawesi dan sekitarnya. Istilah ini juga mengacu pada kenyataan bahwa pedagang-pedagang yang datang di wilayah-wilayah tersebut adalah orang Bugis dan keturunan (Wong, 1960: 75). Kapal-kapal Bugis dari Makassar, Mandar, Boniroti, Kaili, Bali, Lombok, Flores, Sandalwood, Timor, Seram, ini datang pada bulan November dengan membuat berbagai macam kargo seperti rotan, serbuk emas, kacang beras, tembakau, sarung, sarang burung, cangkang kura-kura, lilin, sirip ikan hiu, dan lainnya. Sedangkan kapal Bugis yang datang dari Pontianak, Sambas dan Mempawah berangkat pada bulan Juni dan September (Wong, 1960: 75).

Sampai akhir abad ke-19, jelas terlihat bahwa Singapura telah berhasil menjadi magnet bagi para pelaku niaga dari wilayah koloni Hindia Belanda. Hal ini disadari oleh pemerintah kolonial. Para pejabat pun memberikan analisa terhadap system yang

diterapkan pelabuhan dalam membandingkan keadaan Singapura dengan pelabuhan besar seperti Batavia maupun Surabaya. Mr van Delden sebagai Pimpinan Kamar Dagang di Batavia mencatat bahwa

“setiap inlander jelas tidak menyetujui formalitas, oleh sebab itu, mereka lebih menyukai pelabuhan bebas, seperti Singapura, dimana ia tidak terhalang” (*De statistiek van den Handel* 1892 No 3: 15)

Sebuah publikasi kutipan surat yang ditulis G.J. Putman Cramer, seorang yang telah 20 tahun menjadi komite *havenmaeester* Surabaya, menyatakan bahwa di Singapura datang inlander dengan kapal berbendera Belanda, juragan (nahkoda) kapal akan turun, memberikan *jarpassnya* ke kantor *havenmesteer*, memberikan keterangan secara lisan tentang kargo yang dibawanya dan membawa *jaarpassnya* menuju konsulat Belanda di sana. Pada saat kepergiannya, ia kembali menuju konsulat Belanda dengan paspornya dan memberikan keterangan secara lisan tentang barang yang dibawanya dan daerah tujuan barang tersebut akan dibawanya. Setelah itu ia akan diberi ijin gratis. Jika berat kapal diatas ukuran tertentu, kira-kira 20 ton), nahkoda akan membayar sebuah biaya pelabuhan sebagai kontribusinya untuk penerangan pantai, jalan di Singapura, Dengan melakukan ini, ia telah menjalankan semua formalitas (administrasi) dan ia tidak membayar biaya selain itu (*De statistiek van den Handel*, 1892 No 3: 15).

Analisa tersebut memang benar adanya. Pemerintah kolonial menganggap bahwa kecendungan *inlander* ke Singapura karena pelabuhannya bebas, gratis dan tidak menyukai hal-hal administratif. namun untuk kasus Pontianak dan Singapura, pemerintah kolonial Hindia Belanda melupakan satu hal penting bahwa jaringan perdagangan antara Pontianak-Singapura dan sekitarnya sudah terbangun lama bahkan menyentuh ke wilayah-wilayah terdalam di kawasan Borneo. Ketergantungan penduduk Pontianak berikut masyarakat pedalaman terhadap jaringan ini sangatlah besar.

V HUBUNGAN NIAGA ANTARA PONTIANAK DAN SINGAPURA PADA AKHIR MASA KOLONIAL

Sampai awal abad ke-20, sumber utama pendapatan Pontianak sebagaimana wilayah koloni Belanda lain di Borneo bertumpu pada hasil ekspor dan import. Pemerintah Inggris berusaha mengutip sebuah laporan keuangan publik yang menyatakan bahwa sumber pendapatan Borneo dihasilkan dalam beberapa unsur berikut yaitu

- a) Keuntungan ekspor impor
- b) Monopoli garam dan opium
- c) Pungutan dari beberapa barang seperti penggalian emas dan intan, arak,

Singapura pada kurun waktu ini masih menjadi magnet bagi pedagang di Pontianak. Usaha pemerintah untuk mengalihkan arah aktivitas niaga menuju Batavia berbarengan dengan usaha eksploitasi pemerintah terhadap produk yang sedang *booming* di pasaran dunia tidak berjalan sempurna. Statistik memperlihatkan bahwa Pontianak dan Borneo Barat khususnya, sedikit sekali mengadakan hubungan dagang dengan Jawa. Pada tahun 1924-1928 hanya sepuluh persen dari keseluruhan ekspor bertujuan ke Jawa (Heidhues, 2008: 149).

Perekonomian Pontianak semakin maju pada tahun-tahun berikutnya. Permintaan pasar terhadap komoditi yang dihasilkan Borneo Barat memberi pengaruh yang cukup signifikan. Orang dapat melihat diantara Pontianak menuju Pemangkat orang akan melihat lahan, beberapa desa atau tempat yang lebih besar

dimana selanjutnya terlihat toko-toko Tionghoa dan bangunan tempat tinggal orang pribumi. Penanaman karet yang berkembang beberapa tahun terakhir terlihat kemajuan yang besar, sementara itu pengiriman produk hutan seperti damar, getah (yang berasal dari tanaman bako-bako dan digunakan untuk penyamakan) meningkat tajam (*De haven van Pontianak, Ned. Indische Havens. Deel 1 Departemen BOW, Mededelingen en Rapporten Februari 1920*).

Perubahan Orientasi Produk Niaga

Herbereidings industrie (industri reformulasi) karet muncul di Singapura. Awalnya pabrik ini didirikan untuk keperluan/ di tangan Tionghoa, kemudian juga perusahaan Eropa mulai juga di sana, begitupun dengan pabrik Amerika yang besar. Saat pada tahun 1928 sudah ada duaratus pabrik reformasi di Singapura.

Pada tahun-tahun berikutnya (walaupun lebih lambat dari Singapura), ditemukan juga pabrik reformulasi karet di Hindia Belanda, tidak di tangan orang Eropa, tapi tangan orang Tionghoa, Arab dan Jepang. Sebagian besar merupakan usaha kecil. Tapi kemudian ada juga yang lebih besar. Tahun 1924 terhadap delapan pabrik, dengan 2000 ton karet dikirimkan. Tahun 1926 terdapat 33 pabrik ditemukan dengan 236 mangels (alat untuk mengolah karet menjadi lembaran). Di Hindia Belanda ditemukan empat di pantai Timur Sumatra dan Riau sekitarnya, tiga di Jambi, tiga di Palembang, tiga di Pantai Barat Sumatra, empat di Tapanuli, enam di Borneo Barat, dan sepuluh Borneo Timur dan Selatan. Industri pengolahan ini menjadi industri baru yang muncul di Hindia Belanda (Bl.H: 1926).

Perkembangan industri seperti yang dikemukakan di atas tentunya memiliki pengaruh pada komoditi niaga antara Pontianak dan Singapura. Industri pengolahan yang berkembang dengan cepat di Singapura menuntut pasokan bahan baku yang besar dari wilayah produksi dalam hal ini adalah Borneo Barat. Aktivitas Niaga pada awal abad ke-20 juga terkait dengan penanaman modal swasta dan perubahan minat pasar dunia terhadap komoditi.

Berbagai jenis karet (baik karet hutan dan pekerkebunan serta produk olahan kelapa yaitu kopra menjadi produk utama ekspor ke Singapura. Berikut ekspor getah perca di tahun-tahun pertama abad ke-20

Tabel 2
Ekspor Getah Perca dari Pontianak ke Singapura tahun 1903

Tahun	Kilogram	Nilai
Paruh pertama 1903	126.449	f. 3.285
Paruh Kedua 1903	379.294	f. 18.377
1 Januari-akhir Mei 1904	429.350	f. 20.775

Sumber

Archieve van Financien tahun 1816-1930 No.841. Stukken Betreffende Rubber en Sago uit Pontianak

Pada awal abad ke-20, karet merupakan produk penting bagi hubungan dagang Pontianak dan Singapura. *Sungai Putat Estate* yang merupakan anak perusahaan *Pontianak Rubber Maatschappij of Amsterdam*, sebuah *onderneming*, mampu menanam 123.000 pohon.

Pada tahun 1917 nilai ekspor dari Borneo Barat mencapai 10 juta gulden, sedangkan nilai impor mencapai 9,5 juta gulden. Berikut beberapa produk ekspor utama dari Borneo Barat:

Tabel 3
Ekspor dari Borneo Barat tahun 1917

Produk	Jumlah (K.G.)	Tujuan
Caoutchouc	1.325.857	Singapura, Negara bagian Amerika Utara
Kopra	18.721.078	Singapura, Australia, Jepang dan Amerika Utara
Getah Tanin	1.138.053	Jepang, Singapura, Inggris Raya, Australia dan Tionghoa
Damar	2.121.788	Singapura
Gambir	300.551	
Getah perca	42.038	Singapura
Getah jelutung	707.217	Singapura
Getah hang-hang	1.018.612	Singapura

Minyak kelapa	698.007 liter	Siam
Lada hitam	373.454	Singapura
Pinang	2.813.218	Singapura
Rotan	3.052.750	Singapura

Sumber

Diolah dari *Economische Geographie van Borneo's Wester-Afdeeling (Tijdschrift Economische Geographie 1919*

Dari tabel di atas terlihat bahwa daerah tujuan ekspor didominasi oleh Singapura. Produk ekspor ini diberangkatkan melalui pelabuhan-pelabuhan di Borneo Barat. Pontianak menjadi pelabuhan terpenting pada masa itu. Kopra pada awal abad ke-20 menjadi produk ekspor utama dari Borneo Barat di susul dengan sejumlah produk karet.

Tabel 4
Ekspor Komoditi Primer dari Daerah Pedalaman

Jenis Barang	1913	1915	1917
Getah ficus (hasil hutan)	86.000 kg	32.000 kg	98.000 kg
Kopal (getah damar)	855.000 kg	211.000 kg	398.000 kg
Kopra			
Getah (tannin)	20.238.000 kg	10.723.000 kg	10.158.000 kg
Damar	235.000 kg	1.727.000 kg	1.138.000 kg
Getah perca hasil hutan	1.258.000 kg	1.672.000 kg	3.704.000 kg
Dst lihat di artikel asli	89.000 kg	20.000 kg	42.000 kg

Sumber: *De haven van Pontianak, Ned. Indische Havens. Deel 1 Departemen BOW, Mededelingen en Rapporten Februari 1920*

Tabel 5

Produk Impor-Ekspor dari *Westerafdeeling van Borneo* tahun 1920

Produk Impor	Asal	Produk Ekspor	Daerah Tujuan
Arak	Singapura	Produk minyak bumi: kerosin dan parafine	British Borneo, Singapura
Atap/ kajang	Singapura, British Borneo	Produk kulit kayu: kulit bakau dan tengar	British Borneo, Singapura
Automobil: Lori	Amerika Utara	Getah caoutchouc	British Borneo, Singapura, Belanda
Ban Mobil	Singapura	Copal	Singapura
Onderdil mobil	Amerika dan Singapura	Kopra	Belanda, Jerman Singapura
Cuka dan essence	Singapura	Getah tannin	Singapura dan Jepang
Minuman (hasil sulingan)	Singapura dan Australia	Damar	Inggris dan Singapura
Produk percetakan: kertas, buku, kartu	Belanda dan Singapura	Gambir	Singapura
Makanan		Getah perca	Singapura
Benang dari goni	British Indie dan Singapura	Getah jelutung	Singapura
Benang dari katun	Belanda, Inggris dan Singapura	Bambu	Singapura, British Borneo
sutra	Inggris dan Singapura	Kayu	Singapura
Arang	Singapura dan British Borneo	Kulit rusa	Singapura
Alat musik	Belanda dan Singapura	Buah kemiri	Singapura
Lilin	Singapura	Kelapa	British Borneo
Lampu, minyak, lampu gantung, kap lampu, kap kaca, lampu dinding	Singapura	Kopi	Singapura
Tepung, beras	Singapura	Kerajinan dari tembaga	Singapura dan British Borneo

gandum	Singapura	Minyak kelapa	Singapura dan British Borneo
Susu	Singapura, dan Belanda	Lada hitam	Singapura
Mebel dan lukisan	Belanda, Singapura dan British Borneo	Lada putih	Singapura dan Belanda
Gula halus	Singapura	Buah pinang	Singapura
Teh dan daun teh	Singapura	Buluh dan hasil kerajinan	Singapura dan British Borneo
Alat, peralatan mesin	Belanda, Inggris, Amerika Utara, Singapura	Sagu	Belanda Amerika utara dan Singapura
Tali	Singapura	Rotan	Belanda, Inggris Raya, Singapura, Jepang dan Australia
		Tongkat rotan	Inggris dan Singapura
		Rokok	Singapura dan Serawak
		Gula	Singapura dan Serawak
		Gula mangkok	Singapura
		Tembakau	Singapura dan British Borneo
		Pakan ternak/bungkil kelapa	Singapura dan British Borneo
		Lemak (dari hewan yang dapat dimakan)	Singapura
		Ikan	Singapura dan British Borneo
		Sarang burung walet	Singapura
		Buah buahan	Singapura dan British Borneo
		Biji-bijian, minyak tumbuhan, tengkawang	Singapura, British Borneo

Sumber

Diolah dari Statistik ekspor-impor Westerafdeeling van Borneo dalam *De Handel en de Invoer en Uitvoerechten in Nederlandsch-Indie 1920 Deel III* hlm 209-227

Tabel di atas menunjukkan bahwa Singapura mendominasi daerah asal kedatangan barang-barang impor. Selain dari Singapura, sebagian kecil barang-barang impor berasal dari Belanda, Jerman, Inggris, Jepang dan Borneo utara yang merupakan koloni Inggris.

Ada hal yang menarik dimana Borneo Barat dapat mengeksport beras namun juga mengimpor beras dalam jumlah yang lebih banyak. Sebagaimana hasil investigasi divisi luar negeri yang dimiliki Inggris pada tahun 1913 yang menunjukkan Borneo bagian Barat mengeksport beras sebesar 450 ton namun juga mengimpor 15.626 ton (*Dutch Borneo*, 1920: 24).

Roda ekonomi Pontianak pada saat itu, sebagaimana juga terjadi di sejumlah wilayah di Hindia Belanda, nampak berjalan baik. Kemajuan ekonomi masyarakat setempat ditandai dengan munculnya permukiman dengan bangunan yang kokoh, perluasan pembangunan kebun kelapa dan karet serta pendirian pabrik-pabrik pengolahan. Peredaran uang yang lancar tidak saja dirasakan petani karet dan kelapa sebagai produsen namun juga para pedagang perantara terutama para Haji dan orang-orang Tionghoa. Para Haji yang merupakan penanam karet menginvestasikan modalnya dengan membuka perkebunan-perkebunan kelapa, demikian pula sebaliknya. Begitupula halnya dengan orang-orang Tionghoa sebagaimana yang dilakukan orang Tionghoa di Sukadana yang menginvestasikan sebagian modalnya sebagai uang muka pembukaan lahan perkebunan kelapa. Bentuk modal yang diterapkan oleh orang-orang pribumi maupun Tionghoa juga terlihat pada parit yang luas serta perluasan jalan di pusat budidaya perkebunan (Vleming, 1926: 260).

Hampir dapat dikatakan bahwa perdagangan luar negeri wilayah Pontianak pada kurun waktu awal abad ke-20 berorientasi pada Singapura. Para eksportir memiliki relasi erat dengan *opkoopers* (pembeli) di Singapura yang menyediakan barang-barang impor untuk dijual kembali di Borneo Barat. Harga barang-barang ini tentu akan menjadi lebih tinggi ketika sampai di Pontianak. Dan harga akan semakin lebih tinggi ketika barang impor tersebut

masuk ke pedalaman. Perhitungan tentang proses pengiriman dan pengurangan mutu barang akibat lamanya pengiriman menjadi alasan tingginya harga di pedalaman (Vleming, 1926: 260).

Tabel 6
Ikhtisar Eksport Gambir Daerah (dalam 1000kg)

Tahun	Luar Negeri (Singapura)	Pulau Lain
1892	44	
1895	104	
1899	421	
1903	611	
1904		
1905		
1906		
1907		
1908		
1909		
1910		
1911	13	1651
1912	804	941
1913	97	2383
1914	67	1678
1915	557	888
1916	2699	2699
1917	301	2688

Sumber: Sandick dan Marle, 1919: 158

Jaringan Niaga dan Kantor-Kantor Dagang

Pada masa ini kegiatan ekspor impor dikuasai oleh eksportir Tionghoa dan beberapa perusahaan Eropa. Namun pengumpulan barang ekspor dan penyaluran barang impor baik di pesisir maupun di pedalaman masih dikuasai oleh orang Tionghoa. Selain mampu berdekatan dengan penduduk, orang Tionghoa memiliki

jaringan yang luas mulai dari pedalaman hingga pelabuhan dan negara tujuan ekspor termasuk Singapura (Heidhues, 2008: 148).

Pedagang besar di Pontianak seringkali menjadi agen /wakil dari firma-firma ekspor milik Singapura (Sandick dan Marle, 1919: 218).

Selain pelabuhan bebas dan pasar untuk ekspor, Singapura melalui para pedagangnya merupakan sumber utama tawaran kredit yang mudah. Kapal-kapal yang membawa beras dari Siam atau Vietnam yang dinggah di Pontianak akan kembali ke Singapura dengan memuat barang-barang ekspor.

Seiring dengan periode kebangkitan ekonomi di awal abad ke-20, Pontianak menjadi sebuah kota yang berkembang dengan terlihatnya beberapa firma ekspor dan impor Eropa. Vleming selalu pimpinan dari *Belasting-accountantdienst* (Dinas Pajak dan Akuntan) Hindia Belanda menyatakan bahwa perdagangan di Pontianak baik perdagangan besar maupun perdagangan kecil sebagian besar dikuasai oleh Tionghoa. Demikianpula perdagangan di luar Pontianak. Sisanya dilakukan oleh kantor dagang Eropa seperti *Borneo Sumatra Handel Maatschappij*, *Societa*, *Geo Wehry & Co* serta para pedagang keliling. Jauh sebelum itu impor beras dan ikan di Borneo barat, dipegang oleh orang-orang Tionghoa selain impor produk manufaktur dan minyak yang telah ditangani oleh badan-badan usaha/ kantor dagang Tionghoa (Vleming, 1926: 262).

Gambar 4
Toko-toko milik orang Tionghoa di Pontianak



Sumber; Sandick dan Marle, 1919: 22

Lebih jauh tentang pengaruh orang Tionghoa dalam perdagangan di Borneo Barat, beberapa bagian dari proses perdagangan seperti pembelian dari produsen, penjualan oleh pedagang perantara dan perdagangan ritel (eceran) yang dilakukan pedagang Eropa dibantu oleh orang Tionghoa. Orang-orang Tionghoa ini menjajakan dagangannya ke penduduk sekitar. Mereka memang lebih mengenal kebutuhan penduduk (Vleming, 1926: 262) Toko-toko ritel Eropa juga mempekerjakan orang-orang Tionghoa untuk penjualannya.

Perdagangan perantara maupun perdagangan kecil, kecuali satu toko milik Jepang, sebuah berada di tangan orang Tionghoa. Beberapa aspek yang mempengaruhi antara lain adalah usaha keluarga, kepercayaan dari penduduk. Sebaliknya mereka memiliki cara/sarana untuk mengikat penduduk baik sebagai produsen maupun konsumen (Vleming, 1926: 262).

Bagi pedagang Tionghoa tidak ada pemisahan antara perdagangan besar, pedagang perantara dan pedagang kecil dan perusahaan maupun onderneming. Yang pasti bahwa perusahaan Tionghoa memiliki usaha sampingan: pembelian dan ekspor kopra, divisi import besar, dua pabrik minyak (yang menjual minyak dan makanan ternak-bungkil-), dua pabrik es, kapal bongkar dan tongkang (untuk pelayaran laut dan pelayaran sungai) yang keluar untuk mendapatkan produk impor dan kembali untuk membeli produk setempat. Selain itu mereka memiliki perkebunan gambir, mewakili pihak maskapai asuransi di pedalaman, meminjamkan uang, menyewakan rumah, dan pembagian perusahaan. (Vleming, 1926: 262-263). Pembiayaan perdagangan di pedalaman sebagian berada di tangan agen *Nederlandsch Handel Maatschappij*, *Javasche Bank* (yang bekerjasama dengan *Nederlandsch Indiesche Handelsbank*) dan sebagian oleh N.V. *The Fah Tung Chinese Bank*.

Tonggak munculnya beberapa rumah dagang di Pontianak ditandai dengan pendirian Kamar Dagang Tionghoa pada tahun 1907. Disusul selanjutnya oleh beberapa perusahaan yang berhubungan dengan perdagangan berikut:

Tabel 7
Perusahaan Dagang di Pontianak

No	Nama	Keterangan
1	<i>Javasche Bank</i>	Agen
2	<i>Nederlandsch Handel Maatchappij</i>	Sub agen
3	<i>Nederlansch Indie Esco. Maatchappij</i>	Berkorespondensi dengn Borneo Sumatra Maatchappij (Borsumij)
4	<i>Koninklijke Paketvaart Maatchappij (KPM)</i>	Agen
5	<i>Thong Ek Handel Maatchappij</i>	Pedagang besar dan pelayaran
6	<i>Borneo-Sumatra-Handelsmaatschappij</i>	Berkedudukan di Banjarmasin. Agen solar dan bensin DPM.
7	<i>Lim Ah Hwaat</i>	Agen petroleum
8	<i>Kwee Kay Hak</i>	Agenpetroleum
9	<i>Hap Hong (Ch.)</i>	Impor ekspor
10	<i>Liau Tjeng He (Ch.)</i>	Ekspor Impor
11	<i>Wilhelmina</i>	Pabrik Minyak dan ekspor impor
12	<i>N.V Handel Maatchappij, Hemmes & Co</i>	Pabrik minyak, penggergajian kayu, pabrik es, dan perdagangan
13	<i>Pontianak Trading (Cy)</i>	Ekspor impor
14	<i>N.V. Pontianak Handel Maatchappij (Lim Toek Chong)</i>	
15	<i>N.V. Borneo Australia Timber</i>	Perdagangan kayu
16	<i>Kapuas Rubbercultuur en handel Maatchappij</i>	perkebunan karet Sungai dekan
17	<i>Handel Maatchappij Mattias& Co</i>	
18	<i>Rubber Cultuur Maatchappij Lian Miao</i>	Perkebunan karet
19	<i>Lim Foek Tjhong</i>	Perdagangan hasil perkebunan, hasil hutan dan ekspor impor
20	<i>Ngie Thiang Hin Bros</i>	
21	<i>Phoa Thong Ann</i>	Perdagangan ekspor impor
22	<i>Djoen Sem Tjhong Kongsj</i>	Perdagangan, pabrik karet

Sumber: Sandick dan Marle, 199: 223 dan *Handboek voor Cultuur en Handelondernemingen in Nederlandsch Indie 1929 (Book 2)*

Dapat dikatakan bahwa pada sebelum abad ke-20 hubungan Pontianak dan Jawa sangat kecil dibandingkan dengan hubungan Pontianak-Singapura. Dalam hal produk perdagangan, hanya

garam yang sangat mengikat Pontianak terhadap Jawa walaupun terdapat barang lain dengan prosentase yang kecil seperti gula, kopi, buah tertentu dan kentang didatangkan dari Jawa. Produk-produk hutan seperti rotan, jelutung, pinang, lada dan beberapa jenis karet rakyat hampir seluruhnya dibawa ke Singapura dengan harga pasar yang tentunya lebih mahal (Sandick dan Marle, 1919: 222)

Untuk itu dalam laporannya pada tahun 1917, kepala Pelabuhan Pontianak memberi catatan yang penting dilakukan untuk meningkatkan hubungan dagang dengan Jawa

1. Memperkenalkan beras dari Jawa
2. Memperbanyak gudang-gudang penyimpanan di Pontianak karena gudang-gudang dan dermaga partikelir sangat kurang/sedikit.
Penambahan gudang penting dilakukan jika akan mengirim barang secara cepat

Penataan Infrastruktur Niaga Pontianak oleh Pemerintah Kolonial Hindia Belanda

a. Pelayaran

Berbicara tentang usaha mendekatkan wilayah perbatasan dengan pusat pemerintahan, usaha pemerintah kolonial untuk mendekatkan Pontianak dan Batavia merupakan contoh tepat. Pemerintah kolonial Hindia Belanda menyadari sepenuhnya bahwa wilayah perbatasan koloni Belanda dan koloni Inggris di Asia Tenggara adalah laut. Oleh karenanya, pemerintah kolonial melalui KPM (*Koninklijke Paketvaart Matschappij*) ingin menunjukkan bahwa komponen maritim adalah sebuah formasi negara merupakan sebuah usaha nyata mendekatkan wilayah luar Jawa dengan Batavia.

Rute pelayaran antara Pontianak dan Singapura maupun sebaliknya mulai diinisiasi pada awal abad ke duapuluh oleh

beberapa armada kapal berikut. Sebelum Perang Dunia 1 kapal *Norddeutscher Lloyd* melayani rute Singapura–Pontianak dan Banjarmasin (Dutch Borneo, 1920: 21). Selanjutnya KPM sebagai sebuah badan usaha pelayaran milik pemerintah kolonial mulai melakukan ujicoba pelayaran antara Singapura Pontianak dengan rute: Batavia-Singapura-Sambas-Pontianak-Batavia setiap dua sampai tiga minggu sekali. Selain itu terdapat dua kapal api yang melayani rute antara Pontianak-Singapura yang sekaligus mendapatkan kontrak untuk melayari rute Pontianak-Sintang dan Pontianak-Sambas selama sekali dalam sebulan. Sekunar (kapal layar bertiang dua) turut berlalu lalang untuk berdagang dengan rute Pontianak menuju Singapura (juga pelabuhan lain seperti Jawa, Belitung, Banjarmasin, Sulawesi dan beberapa pelabuhan di Semenanjung Malaka) (Enthoven, terj. P Yeri, 2013: 275-276).

K.P.M. mulai melayani hubungan antara Borneo Barat dan Singapura pada tahun 1901. KPM bersama-sama dengan kapal-kapal Tionghoa juga membuat kesepakatan tarif angkutan yang intinya mengurangi persaingan tajam di antara mereka. Oleh karena itu KPM bekerjasama dengan perusahaan kapal *Thong Ek* di Pontianak. Keduanya dibagi dengan kapal yang muatan kotornya 1300 ton. Untuk pelabuhan yang kecil dipergunakan kapal ukuran kecil seperti sungai Sambas yang kecil.

Sebagai perusahaan nasional, KPM³³ mempunyai saham penting dalam pelayaran antar pulau. Pada tahun 1891 dan 1939 KPM menangani langsung sebanyak 36 dan 35% dari jumlah keseluruhan kapal uap dan kapal motor di Hindia Belanda. Dalam melayani kepentingan pemerintah, KPM bekerja dengan

33 Pada tahun 1891 *Koninklijke Pakketvaart Maatschappij* hanya berlayar 1x dalam 4 minggu antara Batavia dan Pontianak, kemudian pada tahun 1899 diperluas hingga Singkawang, Pamangkat, Sambas dan Paloh tetapi pada tahun 1900 kembali lagi ke Paloh. Tahun 1901 K.P.M. membuka lagi jasa pelayarannya yang ke 14 Singapura-Pontianak-Singkawang-Pamangkat-Sambas-Singapura untuk perjalanan lainnya ke berbagai tujuan. Tahun 1906 lijn Pamangkat dan Sambas ini berkurang dan dinas berubah pada pelayaran ke 12 Singapura-Biliton-Pontianak-Singkawang-Singapura. Kemudian pada tahun 1911 Soekadana diikutkan dalam 3 pelayaran. Tahun 1912 jalur pelayaran pada Singapura diubah yaitu satu dari Singapura pada Singkawang-Selakau-Pamangkat-Sambas dan sebaliknya.

berpegang pada prinsip perdagangan yang mengikuti bendera dan pelayaran yang mengikuti perdagangan. Maksudnya, bahwa KPM siap melayani jalur perdagangan yang sedang *booming*. Contohnya, pada waktu musim karet, armada KPM dengan bangga melayani jalur tambahan dari Batavia ke Singapura, dan menghubungkan pelabuhan-pelabuhan yang ada di sepanjang pantai timur Sumatera untuk mengangkut karet.

KPM mulai pelayarannya di Batavia pada tahun 1920 dengan menggunakan 3 kapal per minggu. Di Singapura setiap 10 hari pelayaran dilakukan oleh K.P.M. ini dengan 3 kapal dan juga dengan 3 kapal uap milik orang Tionghoa, yaitu kapal *Thong Ek*. Pelabuhan yang melakukan aktifitas perdagangan ke Pulau Jawa adalah pelabuhan Pontianak, Singkawang, Pamangkat dan Sambas. Transportasi ke dan dari Singapura hanya dari Pontianak. Pada tahun 1925 *de Straits Steamship Company* milik perusahaan Inggris berlayar jalur Pontianak ke Singapura, nama kapalnya adalah Ketiga perusahaan tersebut masih ada pada tahun 1940.³⁴

Sesuai kontrak 1 Januari 1916, kontrak antara pemerintah dengan KPM menyediakan 30 kapal uap yang akan melayani seluruh pulau di Hindia Belanda. Menariknya KPM membuat rute: Rute Batavia – Pontianak dan rute Singapura-Pontianak sama-sama dilayani dua minggu sekali.

Namun dalam statistik KPM terlihat kerugian atas rute Pontianak Singapura pada kurun waktu 1909-1916 sebagaimana terlihat dalam tabel di bawah ini:

34 E.A. Ranken, *Deniet-Europese Bijdrage Tot de Economische Ontwikkeling van West-Borneo, 1900-1940*, hlm. 183-186.

Tabel 8

Negatif Saldo atas sejumlah kerugian Di beberapa jalur KPM 1909-1916

Jalur	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916
Penang–Pantai Utara Aceh		50.000	31.816	44.619	39.000			
Singapura-palembang 4c	31.000	24.000						
Singapura-Jambi 4D	38.000	5.000	5.508					
Singapura-Siam	63.457	47.000	24.600	11.128	39.000	34.000	60.000	1.000
Singapura-Penang-Deli 5C,5E	64.230	36.000	59.712	63.240	33.000	32.700		32.273
Singapura-Pontianak 6A	42.000	7.000	8.000			48.000		
Singapura-Natuna 6B	77.000	18.000	46.000	49.000	57.402	17.000		
Singapura-Borneo Tenggara	15.000	8.175	1.500	19.500	28.900	36.172		
Makassar-Sulawesi Timur, Barat dan Utara	25.400	4.210	46.504	88.350	59.000			

(Sumber: Campo, 1992: 645)

Pada tahun 1920, pelayaran antara Pontianak dan Singapura dilayani oleh 3 kapal KPM dan dua kapal uap Tionghoa milik perusahaan *Thong Ek*.³⁵ Selanjutnya tahun 1925 pelayaran Pontianak-Singapura disemarakkan oleh hadirnya sebuah kapal berbendera Inggris bernama *De Straits Steamship Company*.

Hubungan Pontianak-Singapura tidak terlepas dari peran perusahaan Tionghoa, *Thong Ek*, yang berkedudukan di Pontianak. Perusahaan kapal uap *Thong Ek* ini didirikan oleh Theng Seng Hee pada tahun 1890, berkedudukan di Pontianak dengan jumlah kapalnya 4 buah kapal yang walaupun tidak teratur tetapi terus menerus berhubungan dengan Singapura. *Thong Ek* dimiliki oleh 6 orang pebisnis Tionghoa di Pontianak dan berdagang karet ke Singapura. Dua kapalnya dengan bendera Hindia Belanda dan 2

³⁵ Sampai dengan tahun 1940 *Thong Ek* masih melayari rute Pontianak-Singapura

kapal lainnya di bawah bendera Inggris. Pada tahun 1916 kapal-kapal ini berkurang karena disewanya kapal *Amherst* pada lijn Singapura – Penang. Jumlah kapal tersebut ada 3, yaitu *Ban Fo Soon* (Hindia Belanda), *Khoen Foeng* (Hindia Belanda) dan *Ban Hin Guan* (Inggris). Kapal *Khoen Foeng* dan *Ban Hin Guan* berlayar selama 10 hari antara Pontianak dan Singapura, sedangkan kapal *Ban Fo Soon* sebagai kapal perjalanan yang pulang pergi antara Pamangkat dan Sambas. Kapal *Ban Hin Guan* dicarter *Eastern-Shipping-Cy Ltd* pada bulan Oktober 1917 selama 6 bulan di Penang, sehingga hanya tersisa kapal *Khoen Foeng* dan *Ban Foo Soon*. Kemudian kedua kapal tersebut tidak diijinkan untuk berlayar pada rute/jalur Pontianak – Singapura. Menurut berita yang diperoleh dalam *Batavia Newsblad* tanggal 4 Oktober 1918, telah diputuskan untuk menjual kapal *Ban Hin Guan* dan *Khoen Foeng*. Sementara itu, kapal *Thong Ek* yang berukuran kotor hingga 1100 á 1300 ton, ada di bawah pimpinan orang Eropa, baik itu jurumudi maupun nakhoda kapalnya, hanya para anak buahnya saja yang adalah orang-orang Tionghoa. Mereka ini mengadakan kontrak perjanjian dengan KPM selama 1 bulan dan mengenai biayanya diputuskan bersama.³⁶

b. Pelabuhan Pontianak

Permintaan pasar dunia akan barang-barang ekspor seperti karet dan kopra pada awal abad ini turut berpengaruh pada perkembangan Pelabuhan Pontianak. Pelabuhan ini telah terlihat memenuhi beberapa syarat pelabuhan, yaitu:

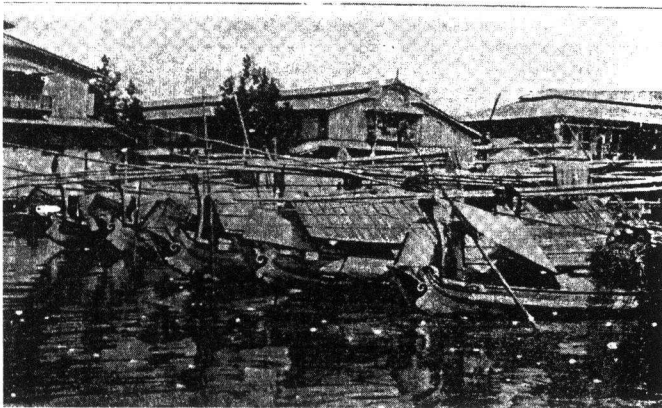
1. Adanya hubungan antara pasar dunia dengan pasar domestik.
2. Adanya hubungan antara pelabuhan dengan daerah pedalaman dalam konteks keluar masuknya barang, terbentuknya jalur-jalur transportasi, dan terbentuknya pusat-pusat pengumpulan barang dagangan di tempat-tempat tertentu.

³⁶ Selengkapnya dalam *Verslag Eener Spooreegverkenning in Norwest Borneo 1919: 234*)

3. Hubungan antara kegiatan pelabuhan dengan pembentukan kota pelabuhan itu sendiri (*Encyclopedie van Nederlandsch Indie*, 1918: 23).

Pontianak bukan sekedar wilayah administratif namun juga merupakan sebuah wilayah yang sibuk di ibukota BW dan terletak 19 km dari laut, berada di sebelah kiri sungai Kapuas Kecil dan sebelah delta Sungai Kapuas Besar.³⁷ Wilayah ini diberkahi situasi yang menguntungkan dimana memiliki sungai besar (yang menuju ke laut) yang mudah dilayari, kedudukan penduduk dan administrasi/ pemerintah militer, di bagian hilir terdapat sultan, walau fakta menunjukkan bahwa banyak daerah di Pontianak tidak ada daerah yang paling istimewa. Delta Kapuas yang sangat besar menjadi aspek utama dalam navigasi Kapuas Kecil, yang mengalir Pontianak dan Kubu, menuju ke muara padang Tikar. Sungai terakhir terbentuk lebih dalam, secara natural, yang menandakan rute dari Pontianak, meskipun kenyataannya alur itu cukup sempit dan berliku, dan lebih lama.

Gambar 5
Perdagangan menggunakan Perahu di Sepanjang Sungai



Sumber: Sandick dan Marle, 1919: 83

³⁷ DAS Kapuas merupakan 2/3 dari wilayah residensi dan memiliki permukaan seluas 102.000 km²

Pelabuhan berdiri hampir sepanjang 300 m dengan luas 6,25 m dan dermaga (dok pemuatan) yang dibelakangnya terdapat kantor dan gudang yang kesemuanya dibangun dengan kayu. Selain itu ada dermaga baru yang kering di tepi kanan untuk mengganti konstruksi yang sama yang telah bobrok. Pelabuhan ini juga dilengkapi tempat penyimpanan batubara dengan perancah dan area untuk penyimpanan minyak.³⁸ Gudang-gudang milik firma-firma asal Singapura yang berada di pelabuhan menunjukkan kuatnya pengaruh Singapura pada laju pertumbuhan ekonomi Pontianak. Gudang-gudang tersebut digunakan untuk penyimpanan sementara barang-barang ekspor yang datang dari pedalaman seperti getah, tengkawang, rotan, damar, dan kopra untuk kemudian dikirim ke Singapura (Buys, 1892:61).

Infrastruktur ekonomi yang dibangun di Pontianak mengikuti maraknya kegiatan ekspor impor pada awal abad ke-20. Kawasan perdagangan bagian selatan Sungai Kapuas semakin meluas. Wajah kota ini semakin marak dengan kantor kepala pelabuhan, kantor imigrasi, kantor bea cukai, kantor notaris, kantor KPM, *Geowehry* dan gudang milik perusahaan ekspor impor *Borsumij*.serta bank (Listiana, 2009: 67).

Tercatat pada tahun 1919 kapal yang berangkat dari pelabuhan ini berjumlah 132 dengan muatan 129.791 m³. 159 kapal (dengan kapasitas muatan masing-masing kapal lebih dari 300 m³) mengangkut sekitar 176.757 m³, 342 kapal (dengan kapasitas muatan masing-masing kapal kurang dari 300 m³) mengangkut sekitar 12.052 m³. Pelabuhan Pontianak masih terlihat terdepan jika ditinjau dari banyaknya kapal yang datang. KPM mendarat 41 kapal dengan muatan 36.471 m³, sedangkan kapal lain datang sejumlah 63 dimana diantaranya adalah 27 kapal berbendera Inggris dan 1 kapal berbendera Jepang. Dengan jumlah kapal masuk ini Pelabuhan Pontianak mengungguli Pelabuhan Singkawang yang didatangi 36 kapal, Pelabuhan Pemangkat dengan 122 kapal,

38 Dalam *De haven van Pontianak*, Ned. Indische Havens. Deel 1 Departemen BOW, Mededelingen en Rapporten Februari 1920 hlm 107-112

Pelabuhan Sambas dengan 66 kapal, Pelabuhan Ketapang 65 kapal. Selain kapal-kapal tersebut masih terdapat sejumlah kapal kecil dan kapal nelayan yang mengunjungi pelabuhan Pontianak. Mereka memiliki rute tersendiri menuju pelabuhan-pelabuhan di Hindia Belanda (Blink, 1919:55). Kapal KPM, de Straits Steamship Company dan kapal Tionghoa "Thong Ek" memiliki rute ke Singapura secara terjadwal. Mereka menggunakan kapal uap yang relatif kecil karena pertimbangan adan pasir dan pasir di mulut sungai Kapuas. Kendala ini juga yang menyebabkan kapal uap Ocean tidak dapat masuk langsung ke Pontianak untuk memuat barang yang akan diekspor ke Eropa atau Singapura atau Jawa.

Selain kapal-kapal di atas, pelabuhan juga menjadi tempat berlabuh kapal surat. Keberadaan kapal surat ini tidak dapat diabaikan. Hubungan Pontianak-Singapura semakin baik dengan adanya prasarana komunikasi yang cukup memadai ini. Surat-surat dibawa oleh kapal surat milik pemerintah. Kapal ini menghubungkan Pontianak Banjarmasin dan Balikpapan dengan wilayah Surabaya, Batavia dan Singapura (*Dutch Borneo*, 1920: 19).³⁹

Tabel 9
Kedatangan Kapal Uap di Pelabuhan Pontianak

Kedatangan Kapal Uap		
Tahun	Jumlah	Netto dalam meter kubik
1911	326	253.000
1914	540	280.000
1917	332	254.000

Sumber: *De haven van Pontianak*, Ned. Indische Havens. Deel 1 Departemen BOW, Mededelingen en Rapporten Februari 1920 hlm 107-112

Hampir seluruh lalu lintas regional dan ekspor diarahkan menuju ibukota, sementara pengangkutan menggunakan prasarana air, yang kemudian diurai dengan anak-anak sungai. Pemerintah mulai memperhatikan jalur transportasi dari ibukota

³⁹ Selain surat, sarana komunikasi juga dilengkapi dengan telegraf dan kabel komunikasi menuju Saigon

Pontianak menuju daerah pedalaman, terutama daerah yang memiliki potensi barang ekspor. Pada tahun 1911 pemerintah membangun sarana transportasi antara Pontianak dan Sintang, yang dipelihara secara teratur. Sarana ini dibangun untuk para pegawai dan transportasi barang dan surat, tetapi orang-orang dapat menumpang menggunakannya. *Bandong* (houseboats) yang diderek dengan tug dengan menempuh perjalanan selama 3 sampai 4 hari. Pada 1914 telah dilakukan 52 perjalanan dan 2062 penumpang berhasil diangkut, tahun 1915 terdapat 31 perjalanan dengan 1621 penumpang. Namun pada 1914 jumlah total mil laut yang dilalui oleh kapal pemerintah hanya 11.636 jika dibandingkan pada 1915 dengan jumlah mil laut 15.727. Hal ini diakibatkan oleh volume air yang membesar di beberapa tahun belakangan membuat perjalanan menjadi lebih panjang. Tug yang lain, milik Tionghoa, mengarungi aKpuas menuju Sintang. Selebihnya masyarakat menggunakan perahu. Di Bagian barat, selain Kapuas, hanya Sungai Sambas yang dilalui kapal uap Jalur ini dulu dibentuk oleh bajak laut, yang mengintai di tepi-tepinya dan merusak jalur laut antara Borneo dan Singapura. Kapal dengan 25 feet dapat mencapai kota Sambas yang berada 40 mil dari laut melalui sungai Sambas Kecil (Dutch Borneo, 1920: 17-18).

Mulai 1911 mulai diajukan petisi (yang mendukung perdagangan) untuk perbaikan akses bangunan pelabuhan, berdasarkan keputusan pemerintah, melakukan pengerukan di ambang pintu Sungai Kapuas Kecil dan menerapkan metode roda lumpur, sebagaimana dilakukan di Surabaya (*De haven van Pontianak, Nederlandsch Indische Havens. Deel 1 Departemen BOW, Mededelingen en Rapporten Februari 1920*). Pembangunan pelabuhan ini mendukung arus barang dari pedalaman untuk lebih mudah mencapai pesisir sebagai pintu keluar barang ekspor. Transportasi dari laut menuju pantai dan juga wilayah pedalaman di bagian utara Kapuas (dimana 70% merupakan daerah penghasil barang ekspor) menuju tempat penyimpanan pusat di Pontianak yang dilakukan dengan bantuan kapal uap milik orang Tionghoa yang dihubungi untuk mengambil barang dari tongkang. Jalur/ armada

ini memiliki istilah lokal “armada nyamuk” atau *muskietenvloten*. Menuju arah hilir, orang akan menemukan lalu lintas perahu/kargo besar yang ramai yang digabungkan menjadi derek dan ditarik oleh kapal uap (*Nederlandsch Indische Havens. Deel 1 Departemen BOW, Mededelingen en Rapporten Februari 1920 hlm 107-112*).⁴⁰

Berdasarkan pemasukan yang diterima kantor pabean terlihat gerak perdagangan di Pontianak, sebagai berikut:

Tabel 10
Pendapatan Kantor Pabean Pontianak

Tahun	Pendapatan dalam gulden
1911	440.000
1914	617.000
1917	513.000

Sumber: *De haven van Pontianak, Ned. Indische Havens. Deel 1 Departemen BOW, Mededelingen en Rapporten Februari 1920.*

Pelabuhan Pontianak dijadikan *kleine bedrijfshavens* pada 25 April 1939 (*Besluit 16 Juli 1940 No.19*). Bersamaan dengan itu diajukan pula proposal renovasi gudang perancah dan gudang penyimpanan di Pelabuhan Pontianak.

Aspek pelayaran dan pelabuhan merupakan usaha utama yang dilakukan oleh pemerintah kolonial dalam mengurangi hubungan Pontianak dan Singapura atau lebih jauh mengalihkan arah niaga Pontianak menuju Batavia. Walaupun tidak seramai tujuan Singapura, perbaikan pelabuhan dan peningkatan usaha pelayaran memperlihatkan hasil dengan meningkatnya hubungan Pontianak dan Batavia. Pada tahun-tahun perang (dunia) kelapa dalam bentuk minyak diangkut menuju Jawa sebagaimana terlihat tahun 1917 diangkut 6600 ton kopra dan 2,7 juta liter minyak (*De*

⁴⁰ Wilayah perhuluan merupakan lokasi penebangan kayu yang bebas, selain itu daerah Sintang mulai terlihat penting bagi perdagangan begitupun Sanggau yang jalur sungainya penting bagi peningkatan penanaman karet dan gambir.

haven van Pontianak, Ned. Indische Havens. Deel 1 Departemen BOW, Mededelingen en Rapporten Februari 1920).

Namun melihat angka kerugian KPM yang tidak sedikit nampaknya usaha ini terlihat tidak optimal. KPM juga harus bersaing dengan kapal-kapal Tionghoa. Persaingan ini sebenarnya telah disiasati dengan membuat kesepakatan tarif pengangkutan namun tidak mampu untuk memutuskan jaringan perdagangan yang telah dibangun lama khususnya oleh orang-orang Tionghoa di Pontianak dan Singapura.

VI SIMPULAN DAN SARAN

Simpulan

1. Hubungan dagang dengan Singapura merupakan konsekuensi letak geografis dan historis yang dekat. Secara historis, Pontianak dibangun oleh seorang Sultan yang memiliki orientasi niaga yang sangat baik. Pemilihan lokasi pusat pemerintah pun didasarkan pada aspek strategis secara ekonomi. Lokasi ini mampu dengan mudah menjangkau perdagangan internasional baik di Laut Tionghoa Selatan maupun wilayah Semenanjung Malaka yang telah masyur sebagai jalur perdagangan yang padat. Hubungan niaga sang Sultan dengan beberapa Bandar dagang di sekitar Semenanjung Malaka telah berlangsung bahkan sebelum Singapura berdiri sebagai pelabuhan. Beberapa bulan setelah pendiriannya, Residen Singapura bahkan menyatakan terjadi peningkatan drastis kedatangan kapal-kapal dari pedagang-pedagang Asia yang penting seperti Siam, Kamboja, Kelantan, Terengganu, Pahang, Brunai, Sambas, Pontianak, Sulawesi, Siak, Indragiri, Jambi dan Kepulauan Riau-Lingga. Para pedagang ini dianggap penting bukan hanya karena mereka membawa barang yang bernilai untuk diperjualbelikan, tetapi juga karena mereka membawa jaminan keterikatan para pemimpin mereka terhadap Inggris serta rasa penghargaan

atas dibukanya perdagangan yang bebas di Singapura. Adapun hubungan Pontianak dan Batavia lebih bersifat politis dan militer pada awalnya. Hal ini berkaitan dengan pelimpahan wilayah jajahan dari VOC (dan Inggris 1811-1816) kepada pemerintah Belanda. Selain itu, persaingan Pontianak dan Sambas juga Mempawah membuat sang Sultan meminta bantuan pemerintah kolonial Hindia Belanda. Hubungan niaga dengan Jawa sebenarnya telah ada namun dalam jumlah yang sangat sedikit. Hubungan niaga yang terbangun dengan Batavia hanya berkaitan dengan monopoli garam oleh pemerintah kolonial. Keberadaan kongsi pertambangan emas Tionghoa di beberapa wilayah di Borneo Barat, termasuk di Pontianak membawa pengaruh terhadap pembentukan jaringan niaga antara wilayah ini dengan Singapura dan sekitarnya. Kebebasan yang diberikan para penguasa Melayu pada saat itu membuat kongsi-kongsi pertambangan tersebut membentuk sebuah jaringan niaga tersendiri yang kuat dan berkelanjutan.

2. Hubungan niaga Pontianak dan Singapura membentuk beberapa bentuk. *Pertama*, pola yang terbentuk oleh kongsi pertambangan Tionghoa. Singapura segera berkembang menjadi pelabuhan tempat penyaluran barang dagangan, terminal bagi kaum imigran Tiongkok dan pusat identitas dan politik orang Tionghoa selain daratan Tiongkok. Kebutuhan-kebutuhan kongsi termasuk kebutuhan buruh migran dari Tiongkok, opium, linen bahkan terkadang beras dan garam hanya didapat dari luar wilayah ini termasuk dari Singapura. Sungai-sungai kecil yang bermuara di pesisir barat dan lepas dari kontrol kerajaan merupakan tempat strategis pendaratan barang-barang impor ini. Pola inilah nanti yang disebut oleh pemerintah kolonial sebagai perdagangan ilegal atau penyelundupan. Pada periode selanjutnya, pola pertama ini membentuk jaringan perdagangan orang Tionghoa Pontianak dan Singapura yang terikat melalui modal usaha. Hanya sedikit pedagang Tionghoa di Pontianak yang mengeluarkan modal

sendiri. Sebagian dari modal didapat dari pedagang-pedagang besar di Singapura. Bentuk kedua hampir sama dengan bentuk pertama hanya pelakunya adalah kapal-kapal pribumi lain terutama kapal Bugis. Dengan perjanjian dan bagi hasil yang telah ditentukan, kapal Bugis akan membawa barang-barang ekspor milik bangsawan untuk dijual ke Singapura dan kembali dengan barang-barang impor yang akan dijual bangsawan (melalui perantara) kepada penduduk pesisir dan pedalaman. Bentuk ketiga, sebagaimana yang dilakukan oleh George Windsor Earl ketika melakukan pelayaran niaga dari Singapura ke Singkawang. Ia diarahkan oleh Residen untuk berlabuh di pelabuhan resmi sebelum melakukan kerjasama niaga dengan kongsi yang dimaksud. Bentuk terakhir adalah pola niaga yang terbangun dengan campur tangan pemerintah kolonial dengan jaringan pelayaran KPM. Walaupun salah satu tujuan KPM adalah mengurangi aktivitas niaga antara Pontianak-Singapura namun, pemerintah kolonial tidak menolak bahwa KPM merupakan alat politik dan alat untuk meningkatkan pendapatan pemerintah dengan membuka jalur-jalur yang terlihat menguntungkan

3. Usaha Belanda untuk menekan hubungan niaga Pontianak dan Singapura, dan Borneo pada umumnya sebenarnya telah dimulai beberapa saat setelah pendirian Singapura. Pemerintah kolonial mulai melakukan beberapa upaya sistematis untuk mengeksplor wilayah tersebut. Pembukaan pelabuhan bebas di Pontianak adalah usaha nyata pemerintah kolonial menghadapi hal tersebut. Pemerintah kolonial menganggap bahwa kecenderungan *inlander* ke Singapura karena pelabuhannya bebas, gratis dan tidak menyukai hal-hal administratif. namun untuk kasus Pontianak dan Singapura, pemerintah kolonial Hindia Belanda melupakan satu hal penting bahwa jaringan perdagangan antara Pontianak-Singapura dan sekitarnya sudah terbangun lama bahkan menyentuh ke wilayah-wilayah terdalam di kawasan Borneo. Perbaikan fasilitas pelabuhan dan komunikasi merupakan usaha lain yang dilakukan

pemerintah untuk mengarahkan perhatian Pontianak ke Batavia. Demikian pula jalur transportasi antara Pontianak dan wilayah pedalaman yang menjadi produsen dari produk-produk yang sedang diminati di pasaran.

Saran

Regulasi dan kebijakan pemerintah dalam bidang perniagaan khususnya dengan luar negeri semestinya disusun dengan kajian mendalam tentang sejarah niaga. Hubungan niaga antar daerah dengan daerah lain tentunya memiliki kisah historis yang berbeda sehingga dalam merumuskan dan menetapkan kebijakan pemerintah dapat memperhatikan aspek historis dan geografis yang ada. Pemerintah perlu memperhatikan jaringan niaga yang terbentuk sejak lama sehingga kebijakan tentang perniagaan khususnya di wilayah perbatasan dapat diatur dengan baik. Demikian pula dengan pengelolaan barang-barang ekspor harus memperhatikan pelestarian sumber daya alam dan jaringan niaga yang menghubungkan dari produsen hingga sampai ke produsen. Begitu pula dengan fasilitas-fasilitas pendukung aktivitas niaga seperti jalur transportasi, fasilitas pelabuhan dan komunikasi, kantor dagang dan infrastruktur yang lain.

DAFTAR SUMBER

Arsip

Algemeene Verslag, 1829.

Archieve van Financien tahun 1816-1930 No.841

Bijblad 1865

Besluit 16 Juli 1940 No.19

Staatblad van Nederlandsch-Indie 1882 No 240

Staatblad van Nederlandsch-Indie 1833 nomor 8

Staatblad van Nederlandsch-Indie 1847 No. 22

Buku, Jurnal, Bunga Rampai dan Artikel

Alqadrie. Syarif Ibrahim dan Pandil Sastrowardoyo. 1984. *Sejarah Sosial Daerah Kotamadya Pontianak*. Jakarta: Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional. Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional.

Asba, Rasyid A., 2007. *Kopra Makassar Perebutan Pusat dan Daerah: Kajian Sejarah Ekonomi Politik Regional di Indonesia*, Jakarta: Yayasan Obor.

"Bijdragen tot de kennis van Borneo" . 1853. *Tijdschrift van Nederlandsch Indie*. 15 jaargang.

Blink, H. 1919. "Economische Geographie van Borneo's Wester-Afdeeling." dalam *Tijdschrift voor Economische Geographie*.

- Bl.H. 1928. "Herbereiding Van Bevolkingsrubber in Nederlandsch-Indie," *Tijdschrift voor Economicshe Geographie*.
- Buyss, M. 1892. *Borneo's Westkust*. Leiden: S.C. Van Doesburgh.
- Campo, J.N.F.M. 1992. *Koninklijke Pakeetvaart Maatschappij. Stoomvaart en Staatsvorming in de Indosische Archipel 1888-1914*. Faculteit der Historische en Kunstwetenschappen, Erasmus Universiteit Rotterdam.
- Dutch Borneo*.1920. Handbooks Prepared Under The Direction of The Historical Section of The Foreign Office. No 84. London: H.M. Stationery Office.
- Earl, George Windsor. 1837. *The Eastern Seas, or Voyages and Adventures in the Indian Archipelago*. London: W. H. Allen and Co.
- Enchilopaedie van Nederlansch Indie*, 1918.
- Enthoven, J.J.K. (terj. P Yeri). 2013. *Sejarah dan Geografi Daerah Sungai Kapuas Kalimantan Barat*. Pontianak: Institut Dayakologi.
- Farid, Hilmar. "Arus Balik Kebudayaan: Sejarah sebagai Kritik" Pidato disampaikan pada acara *Pidato Kebudayaan*, Dewan Kesenian, Jakarta 10 November 2014.
- Handboek voor Cultuur en Handelsondernemingen in Nederlandsch Indie 1929 (Book 2)*
- Hasanuddin, 2014. *Pontianak Masa Kolonial*. Yogyakarta : Ombak.
- Heidhues, Mary Somers. 2008. *Penambang Emas, Petani dan Pedagang di Distrik Tionghoa" Kalimantan Barat*. Jakarta: Yayasan Nabil.
- Irwin, Graham. 1986. *Borneo Abad Kesembilanbelas* (Terj. Mohd. Nor Ghani dan Noraini Ismail).. Dewan Bahasa dan Pustaka, Kementerian Pelajaran Malaysia, Kuala Lumpur.
- Leirizza, R.Z. 1994. "Changing Maritime Trade Patterns in the Seram Sea" Dalam *State and Trade in Indonesiaan Archipelago* (G.J Schutte ed.), Leiden: KITLV Press.

- Leur, van, J.C. 2015. *Perdagangan dan Masyarakat Indonesia: Essai tentang Sejarah Sosial dan Ekonomi Indonesia*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Listiana, Dana. 2009. *Ibukota Pontianak 1779-1942: Lahir dan Berkembangnya Sebuah Kota Kolonial*. Pontianak: Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional Pontianak.
- Listiana, Dana. 2011. "Tokoh, Peristiwa dan Tempat Bersejarah di Pontianak-Kubu-Mempawah Sejak Masa Kesultanan Hingga Masa Republik". *Nukilan Sejarah Kalimantan Barat*. Pontianak: STAIN Pontianak Press dan BPNB Pontianak
- Meilink-Roelofs, M.A.P., 2016. *Perdagangan Asia & Pengaruh Eropa di Nusantara Antara 1500 dan Sekitar 1630*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Nurchayani, Lisyawati, Pembayun Setiyorini dan Hasanuddin. *Kota Pontianak sebagai Bandar Dagang di Jalur Sutra*. Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional. Direktorat Jenderal Kebudayaan. Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. Jakarta 1999.
- Ota, Atsushi.2010. "Pirates or Entrepreneurs?" *The Migration and Trade of Sea People in Southwest Kalimantan, c. 1770-1820*. Indonesia, No. 90, Trans-Regional Indonesia over One Thousand Years (October2010), pp. 67-95 t
- Rahman, Ansar, Ya'Ahmad, Muhadi. 1999. *Riwayat Sultan Syarif Abdurrahman Alkadri: Pendiri Kota dan Kesultanan Pontianak 1739-1808. Laporan Penelitian*. Pontianak.
- Rahmayani, Any. Ina Mirawati, Eka Jaya Putra Utama. 2014. *Tanaman Niaga di Borneo Barat pada Awal Abad ke-20 (Studi tentang Karet dan Kelapa)*. Yogyakarta: Kepel Press.
- Rahmayani, Any dan Ina Mirawati. 2015. *Aktivitas Perdagangan di Pelabuhan Sambas 1833-1930*. Yogyakarta: Kepel Press.
- Ranken, R.A. *Deniet-Europese Bijdrage Tot de Economische Ontwikkeling van West-Borneo, 1900-1940*

- Reid, Anthony. 2015. *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450-1680. Jilid 2: Jaringan Perdagangan Global*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Sulistiyono, Singgih Tri. 2012. "Dinamika Kemaritiman dan Integrasi Negara Kolonial" dalam *Indonesia dalam Arus Sejarah*. Jilid 4. Jakarta: PT Ichtiar Baru van Hoeve & Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia.
- Tagliocozzo, Eric. 2005. *Secret Trades, Porous Borders: Smuggling and States Along a Southeast Asian Frontier, 1865-1915*. New Haven & London: Yale University Press.
- Uljee, G.L. 1931. "Pontianak, zijn economische beteekenis." *Tijdschrift voor Economische Geographie* 22,4\
- Veth, P.J. 1854. *Borneo's Wester-Afdeeling: Geographisch, statistisch, sistorisch, vorafgegaan door eene algemeene schets des ganschen eilands*. Jilid I. Zaltbommel: Joh. Nomanen Zoon.
- Veth, P.J. (terj P Yeri). 2012. *Borneo bagian Barat: Geografis, Statistis, Historis*. Jilid I dan II. Pontianak: Institut Dayakologi.
- .Vleming, J.L. 1926. *Het Chineesche Zakenleven in Nederlandsch-Indie*. Weltrevreden: Landsdrukkerij.
- Wong Lin Ken. 1960. "The Trade of Singapore, 1819-1915". *Journal of The Malayan Branch of The Royal Asiatic Society* Vol.33 No 4 (192) hlm 4-315.

Tesis dan Laporan

- De Handel en de Invoer en Uitvoerechten in Nederlandsch-Indie 1920 Deel III
- De Haven van Pontianak Nederlandsch Indische Havens. Deel 1, Departemen BOW, Mededelingen en Rapporten Februari 1920.

De Statistiek van den Handel, de Scheepvaart en de in-en uitvoerrechten in Ned. Indie. Overgedrukt de Bijdragen van het Statistisch Instituut 1892 No 3

Ismail, Mohammad Gade. 1985. Politik Perdagangan Melayu di Kesultanan Sambas Kalimantan Barat: Masa Akhir Kesultanan (1808-1818). *Tesis*. Program Studi Sejarah. Fakultas Ilmu Budaya Universitas Indonesia.

Listiana, Dana. 2013. "Pasar Tionghoa Pontianak Setelah Penghapusan Sistem Pacht Pasar Pada Awal Abad XX." *Laporan Penelitian*. Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Direktorat Jenderal Kebudayaan Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya.

Rahmayani, Any, Dana Listiana dan Ina Mirawati. 2016. "Aktivitas Ekonomi Orang-Orang Bugis Di Kesultanan Pontianak Pada Abad Ke-19 Hingga Akhir Masa Kolonial" *Laporan Penelitian*. Pontianak: Balai Pelestarian Nilai Budaya Kalimantan Barat.

Sandick, J.C.F. van dan V.J. van Marle. 1919. *Verslag eener spoorwegverkenning in Noordwest-Borneo*. Batavia : Albrecht

Surat Kabar dan Internet

"De Singapura-markt voor tuinbouwproducten" *Economische Weekblad voor Nederlandsch Indie* organ van het Departement van Lanbouw, Nijverheid en Handel 5 Mei 1933

Suroso, G.T., 2015. *Poros Maritim dan Perkembangan Ekonomi Indonesia*, <http://www.bppk.kemenkeu.go.id/publikasi/artikel/150-artikel-keuangan-umum/20555-poros-maritim-dan-perkembangan-perekonomian-indonesia> diunduh pada 11 Februari 2017 pukul 19.35

Mengapa aktivitas niaga Pontianak dan Singapura pada abad ke-19 sampai awal abad ke-20 lebih erat dibandingkan aktivitas niaga antara Pontianak dan Batavia yang merupakan pusat perdagangan Hindia Belanda? Kajian ini mendeskripsikan tentang aspek historiografi hubungan niaga antara Pontianak dan Singapura dengan mengurai pola-pola yang dibangun dalam aktivitas niaga antara Pontianak dan Singapura sepanjang abad ke-19 sampai akhir masa kolonial serta usaha pemerintah kolonial Hindia Belanda berusaha mengalihkan arah aktivitas niaga Pontianak dari Singapura menuju Batavia. Penelitian ini mendapatkan kesimpulan bahwa hubungan dagang dengan Singapura merupakan konsekuensi letak geografis dan historis yang dekat. Tidak hanya itu hubungan niaga Pontianak dan Singapura membentuk beberapa bentuk. Pertama, pola yang terbentuk oleh kongsi pertambangan Cina. Singapura segera berkembang menjadi pelabuhan tempat penyaluran barang dagangan, terminal bagi kaum imigran Tiongkok dan pusat identitas dan politik orang Cina selain daratan Tiongkok. Kebutuhan-kebutuhan kongsi termasuk kebutuhan buruh migran dari Tiongkok, opium, linen bahkan terkadang beras dan garam hanya didapat dari luar wilayah ini termasuk dari Singapura. Sungai-sungai kecil yang bermuara di pesisir barat dan lepas dari kontrol kerajaan merupakan tempat strategis pendaratan barang-barang impor ini. Pola inilah nanti yang disebut oleh pemerintah kolonial sebagai perdagangan ilegal atau penyelundupan. Pada periode selanjutnya, pola pertama ini membentuk jaringan perdagangan orang Cina Pontianak dan Singapura yang terikat melalui modal usaha. Hanya sedikit pedagang Cina di Pontianak yang mengeluarkan modal sendiri. Sebagian dari modal didapat dari pedagang-pedagang besar di Singapura. Bentuk kedua hampir sama dengan bentuk pertama hanya pelakunya adalah kapal-kapal pribumi lain terutama kapal Bugis. Dengan perjanjian dan bagi hasil yang telah ditentukan, kapal Bugis akan membawa barang-barang ekspor milik bangsawan untuk dijual ke Singapura dan kembali dengan barang-barang impor yang akan dijual bangsawan (melalui perantara) kepada penduduk pesisir dan pedalaman.

Usaha Belanda untuk menekan hubungan niaga Pontianak dan Singapura, dan Borneo pada umumnya sebenarnya telah dimulai beberapa saat setelah pendirian Singapura. Pemerintah kolonial mulai melakukan beberapa upaya sistematis untuk mengeksplor wilayah tersebut. Pembukaan pelabuhan bebas di Pontianak adalah usaha nyata pemerintah kolonial menghadapi hal tersebut. Perbaikan fasilitas pelabuhan, transportasi dan komunikasi merupakan usaha lain yang dilakukan pemerintah untuk mengarahkan perhatian Pontianak ke Batavia. Apakah usaha ini optimal? Buku ini akan menjelaskannya lebih lanjut.

Perpus
Jende



Penerbit Kepel Press
Puri Arsita A-6
Jl. Kalimantan, Ringroad Utara, Yogyakarta
Telepon: 0274-884500, 081-227-10912
e-mail: amara_books@yahoo.com



BPNB Pontianak

ISBN 978-602-356-188-8



9 786023 561889