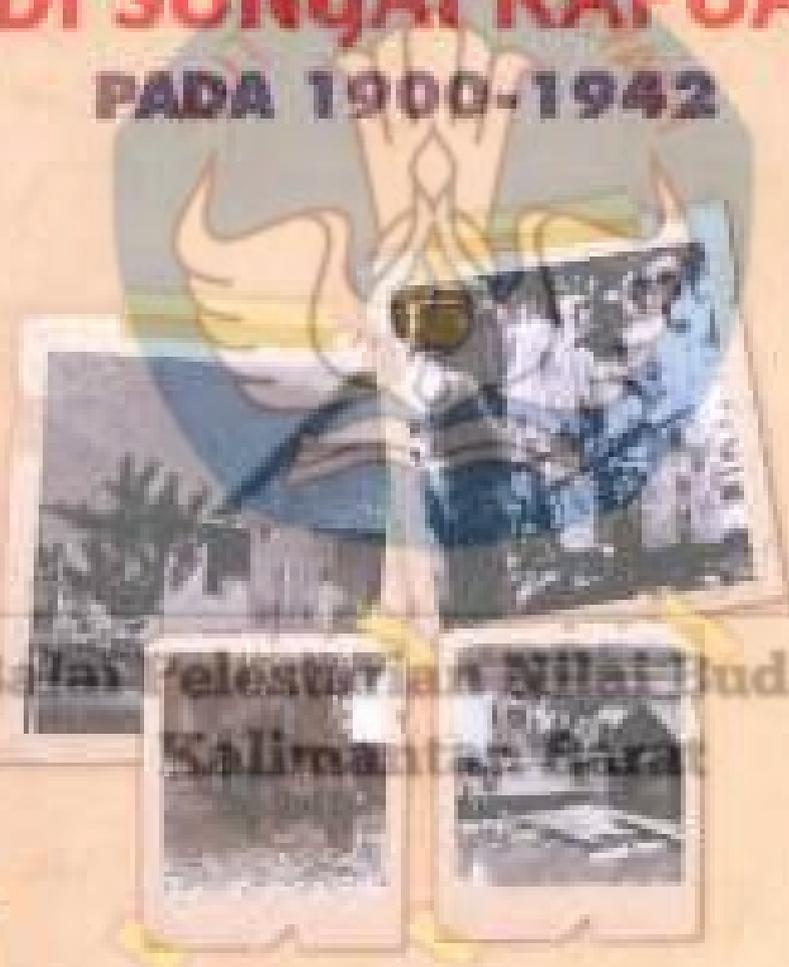




DARI HULU KE HILIR:
INTEGRASI EKONOMI
DI SUNGAI KAPUAS
PADA 1900-1942



Balai Penelitian dan Nilai Budaya

Kalimantan Barat

00-000

Any Rahmayani
Yusri Darmadi
Andang Firmansyah

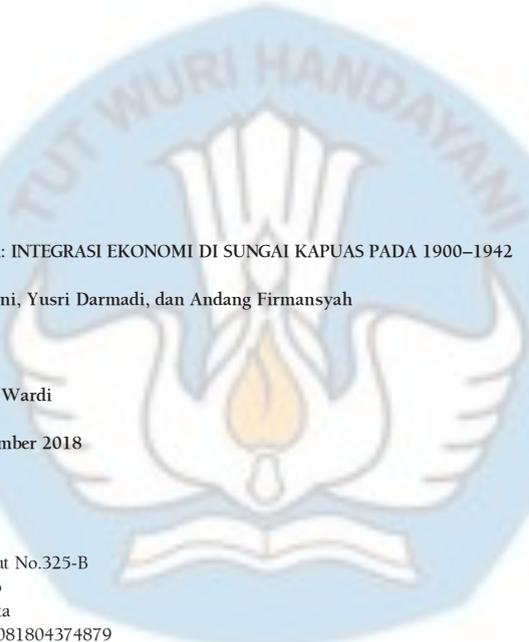
**Any Rahmayani
Yusri Darmadi
Andang Firmansyah**



**DARI HULU KE HILIR:
INTEGRASI EKONOMI
DI SUNGAI KAPUAS
PADA 1900-1942**

**Balai Pelestarian Nilai Budaya
Kalimantan Barat**





DARI HULU KE HILIR: INTEGRASI EKONOMI DI SUNGAI KAPUAS PADA 1900–1942

Penulis: Any Rahmayani, Yusri Darmadi, dan Andang Firmansyah

Editor: Veni Putri

Tata Sampul: Wulan

Tata Isi: Ansara

Pracetak: Antini, Dwi, Wardi

Cetakan Pertama, Desember 2018

Penerbit

DIVA Press

(Anggota IKAPI)

Sampangan Gg. Perkutut No.325-B

Jl. Wonosari, Baturetno

Banguntapan Yogyakarta

Telp: (0274) 4353776, 081804374879

Fax: (0274) 4353776

E-mail: redaksi_divapress@yahoo.com

sekred.divapress@gmail.com

Blog: www.blogdivapress.com

Website: www.divapress-online.com

Balai Pelestarian Nilai Budaya

Kalimantan Barat

Perpustakaan Nasional: Katalog Dalam Terbitan (KDT)

Rahmayani, Any, Yusri Darmadi, dan Andang Firmansyah

Dari Hulu ke Hilir: Integrasi Ekonomi di Sungai Kapuas pada 1900–1942/Any Rahmayani, Yusri Darmadi, dan Andang Firmansyah; editor, Veni Putri–cet. 1–Yogyakarta: DIVA Press, 2018

128 hlmn; 15,5 x 23 cm

ISBN 978-602-391-676-4

- I. Penelitian
- II. Veni Putri

I. Judul

Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Balai Pelestarian Nilai Budaya Kalimantan Barat



Kata Pengantar

Buku ini mengajak para pembaca untuk memahami proses integrasi ekonomi di Sungai Kapuas pada awal abad ke-20, yang terbentuk melalui faktor-faktor yang memengaruhi dalam proses integrasi secara ekonomi (dan politik tentu saja), memiliki arti penting dalam sejarah Kalimantan Barat pada umumnya.

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

Akhir kata, kami mengucapkan terima kasih kepada seluruh pihak yang memberikan dukungan atas hadirnya kajian ini. Di

antaranya, Balai Pelestarian Nilai Budaya 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 2018

Any Rahmayani
Yusri Darmadi
Andang Firmansyah

Balai Pelestarian Nilai Budaya
Kalimantan Barat

Daftar Isi



Kata Pengantar.....	3
Daftar Isi.....	5
I Pendahuluan	7
II Sungai Kapuas: Geografi, Ekonomi, dan Potensi	
(Andang Firmansyah)	25
A. Awal Kehidupan Ekonomi di Borneo Barat	27
B. Gambaran Sungai Kapuas.....	32
C. Potensi Sumber Daya Alam di Borneo Barat	53
D. Penduduk di Borneo Barat	60
III Niaga dan Kuasa di Kapuas Awal Abad ke-20	
(Any Rahmayani)	67
A. Niaga dan Kuasa di Sungai Kapuas sebelum Abad ke-20	68

B.	Aktivitas Ekonomi dan Keterlibatan Pemerintah Kolonial pada Awal Abad ke-20	73
C.	Produsen, Pedagang, Perantara, dan Perusahaan Dagang	83
IV	Integrasi Ekonomi Periode Malaise di Sungai Kapuas. (1929–1942) (Yusri Darmadi)	91
A.	Kondisi Hulu Sungai Kapuas.....	91
B.	Transportasi di Hulu Sungai Kapuas.....	96
C.	Integrasi Ekonomi Hulu-Hilir Sungai Kapuas.....	101
V	Simpulan.....	117
	Daftar Pustaka.....	119
	Tentang Penulis	127

**Balai Pelestarian Nilai Budaya
Kalimantan Barat**

I

Pendahuluan

“Kapas Dangkal Lagi, Pasokan BBM Terhambat.” Sebuah judul di antara sekian banyak judul di surat kabar yang mengabarkan keadaan sungai yang menyebabkan terhambatnya pasokan dan distribusi barang dari hilir menuju hulu Sungai Kapuas. Tentu, akibat yang sama terjadi pada produk yang akan dibawa dari hulu ke hilir juga. Terlepas dari isu pendangkalan hutan yang pasti menyorot pada aktivitas pembalakan hutan ataupun penambangan ilegal yang menjadi fokus penting dalam setiap judul berita, perhatian kami tertuju pada Sungai Kapuas dan armadanya yang (masih) memiliki peran signifikan terhadap kehidupan masyarakat sekarang, walaupun prasarana transportasi darat dan udara gencar dibangun.¹

¹ Kasus pendangkalan Sungai Kapuas sebenarnya lazim terjadi pada musim kemarau. Hanya saja, hal itu semakin parah dari waktu ke waktu. Aktivitas perekonomian di anak-anak Sungai Kapuas yang diperkirakan sekitar 20 anak sungai turut terimbas. Demikian halnya dengan ketergantungan masyarakat pedalaman terhadap produk-produk hilir, begitu pun sebaliknya (*Metropolis*, 1 Mei 2016; *Kompas*, 1 Oktober 2000; dan *Kompas*, 28 September 2011).

Begitu pentingnya sungai bagi masyarakat membuat pemerintah harus mengucurkan dana yang tidak sedikit untuk mendanai upaya pengerukan sungai. Menoleh ke belakang, pemerintah kolonial pun telah melakukan upaya yang sama terhadap kasus pendangkalan Sungai Kapuas yang menghambat kepentingan ekonomi mereka di wilayah ini (*De haven van Pontianak, Nederlandsch Indische Havens. Deel 1 Departemen BOW, Mededelingen en Rapporten Februari, 1920*). Upaya kedua kekuasaan beda periode ini terhadap Sungai Kapuas memperlihatkan kepentingan integrasi ekonomi.

Mari kita cermati sebuah latar historis tentang perekonomian Borneo Barat yang didukung oleh Sungai Kapuas. Bentuk integrasi ekonomi di wilayah Borneo Barat telah tampak ketika para penguasa kerajaan menjadi bagian dalam aktivitas ekonomi.² Dengan kekuasaan politik, mereka mampu mengumpulkan komoditas dari pedalaman untuk dijual ke luar. Demikian sebaliknya, ketika penduduk pedalaman dijadikan konsumen atas barang-barang impor yang dibawa usai berdagang. Model integrasi ekonomi juga terlihat ketika kongsi-kongsi pertambangan emas di kawasan ini bisa membentuk jaringan perdagangan yang solid pada pertengahan abad ke-18 sampai paruh pertama abad ke-19 (Heidhues, 2008: 40–45).

Pada paruh kedua abad ke-19, setelah membangun kontrak-kontrak politik dengan kerajaan-kerajaan tersebut sebelumnya, pemerintah kolonial mulai serius memperhatikan Borneo Barat. Awal abad ke-20 menjadi titik perubahan yang cukup signifikan, selain karena Borneo Barat sebagai bagian dari objek perhatian pemerintah Hindia Belanda terhadap wilayah luar Jawa, sebagaimana daerah penghasil tanaman ekspor lain. Wilayah ini begitu

² Kerajaan Sambas, Pontianak, Mempawah, dan Sukadana merupakan kerajaan dengan penguasa yang aktif menjadi pelaku niaga.

diperhatikan dalam rangka eksploitasi ekonomi kolonial sebagai reaksi atas permintaan pasar dunia, terutama terhadap karet, kopra, serta beberapa produk lain (Rahmayani, 2017: 59–80; Heidhues, 2008: 149–167, dan Vleming, 1926: 254–264).

Eksploitasi produk hutan dan perkebunan yang sebagian besar berada di daerah *hinterland*³ didukung oleh sarana dan jalur transportasi sungai. Sungai Kapuas menjadi sungai utama yang mendukung kegiatan ekonomi ini. Sungai Kapuas terbagi menjadi 3 bagian, yaitu (1) wilayah hulu di ujung paling atas sungai sampai Kota Putussibau; (2) wilayah tengah di antara Putussibau sampai Kota Tayan; dan (3) wilayah hilir yang berada setelah Tayan hingga laut (Sjamsuddin, 2013: 32).

Hampir seluruh lalu lintas regional diarahkan menuju ibu kota karesidenan, Pontianak. Jalur Pontianak menuju Sintang dibangun dengan perencanaan matang oleh pemerintah kolonial pada 1914. *Bandong* (rumah perahu) yang diderek dengan *tug* mengangkut barang, surat, dan penumpang menuju pedalaman dengan menempuh jarak 3–4 hari (*Dutch Borneo*, 1920: 17; Bingling dalam Listiana, 2017: 114). Kapal uap, *tongkang*, dan *tug* milik orang Tionghoa turut mewarnai jalur ini (*Dutch Borneo*, 1920: 18; *De haven van Pontianak, Nederlandsch Indische Havens. Deel 1 Departemen BOW, Mededelingen en Rapporten Februari*, 1920: 107–112).

Gejala integrasi ekonomi melalui Sungai Kapuas menjadi layak dipertimbangkan untuk dikaji karena Sungai Kapuas memegang beberapa peran vital, sebagaimana contoh tersebut. Lebih dari itu, aktivitas ekonomi di Sungai Kapuas memperlihatkan ketergantungan hulu terhadap hilir, demikian pula sebaliknya.

³ Sejumlah *onderneming* diusahakan di sepanjang Sungai Kapuas, baik Meliau, Sanggau, Melawi, dan hulu Sintang (Rahmayani, 2014: 5).

Berkenaan dengan hal tersebut, integrasi ekonomi tidak terlepas dari keadaan politik yang ada. Sebagaimana yang telah dikemukakan sebelumnya, integrasi ekonomi telah terjadi sejak masa kerajaan. Kekuasaan politik selanjutnya, pemerintah kolonial, tetap mengusahakan hal tersebut guna melanggengkan keuntungan dari aktivitas eksploitasi wilayah jajahan. Walaupun pada beberapa periode tertentu integrasi ekonomi diruntuhkan oleh maraknya penyelundupan-penyelundupan yang terjadi, terutama di wilayah perbatasan, namun hal tersebut tidak begitu mengubah tatanan integrasi ekonomi yang terbangun.

Integrasi ekonomi di sungai bukan merupakan sebuah proses tunggal; tentunya disertai dengan proses lain, seperti politik, budaya, dan lainnya. Kajian integrasi sungai tidak sekadar kajian tentang distribusi barang dari hulu ke hilir, dan sebaliknya. Sistem navigasi sungai, interaksi antara produsen dan konsumen, serta cara mereka beradaptasi dengan kondisi dan sistem yang berubah secara dinamis tentu memiliki hubungan sebab akibat terhadap dinamika masyarakat pendukungnya. Lebih dari itu, dengan mengkaji integrasi ekonomi, kita juga dapat melihat sebuah produk sosial budaya dari sebuah interaksi, tentang integrasi politik yang melingkupinya, juga tentang integrasi sosial yang berada di sekitarnya.

Latar belakang permasalahan tersebut menyisakan sebuah pertanyaan, mengapa proses integrasi ekonomi di daerah hulu dan hilir Sungai Kapuas pada akhir masa awal abad ke-20 hingga akhir masa kolonial menjadi bagian penting bagi kehidupan ekonomi Borneo Barat? Untuk menemukan jawaban atas pertanyaan utama itu, maka kami mencoba mengurainya dalam beberapa pertanyaan:

1. Bagaimana latar belakang terbentuknya aktivitas ekonomi yang terbangun di Sungai Kapuas pada awal abad ke-20?

2. Bagaimana wujud integrasi ekonomi melalui Sungai Kapuas pada periode tahun 1900 hingga terjadinya malaise? Bagaimana bentuk hubungan masyarakat hulu dan hilir yang terbentuk?
3. Bagaimana dinamika integrasi ekonomi di Sungai Kapuas pada akhir masa kolonial?

Kajian tentang integrasi ekonomi di Sungai Kapuas itu dibatasi oleh ruang lingkup temporal dan spasial. Ruang lingkup spasial adalah Daerah Aliran Sungai (DAS) Kapuas yang berada di Borneo Barat sebagai sungai utama bagi jalur perdagangan antara pesisir dan pedalaman Borneo Barat. Sungai Kapuas di Kalimantan Barat sering disebut Sungai Kapuas Bohang.⁴ Sungai ini memiliki sekitar 20 anak sungai yang mempunyai fungsi penting dalam pendistribusian barang dari hulu ke hilir ataupun sebaliknya. Kajian kapal dalam integrasi ekonomi di Sungai Kapuas secara tidak langsung turut membahas tentang keadaan ekonomi Borneo Barat.

Lingkup temporal kajian ini dibatasi sejak awal abad ke-20 ketika pada kurun waktu tersebut, permintaan pasar internasional terhadap produk tanaman niaga yang dihasilkan oleh masyarakat dan perusahaan yang ada di DAS Kapuas meningkat. Pada saat yang sama, pemerintah kolonial membuat berbagai upaya yang terkait dengan transportasi sungai untuk kepentingan ekonominya. Kajian ini berakhir saat akhir masa kolonial di mana hampir semua kebijakan dan regulasi yang dibuat turut berakhir seiring runtuhnya kekuasaan pemerintah kolonial Hindia Belanda pada 1942.

Secara garis besar, tulisan ini bertujuan memahami alasan yang menjadikan Sungai Kapuas menjadi satu bagian penting dalam integrasi ekonomi di daerah hulu dan hilir Borneo Barat pada awal abad ke-20 hingga akhir masa kolonial. Dengan menjawab

⁴ Untuk membedakannya dengan Sungai Kapuas Murung (Sjamsuddin, 2013: 32).

permasalahan yang telah diuraikan pada bagian sebelumnya, kajian ini secara rinci bertujuan:

1. mengetahui latar belakang terbentuknya aktivitas ekonomi yang terbangun di Sungai Kapuas pada awal abad ke-20;
2. melihat wujud integrasi ekonomi melalui Sungai Kapuas pada periode tahun 1900 hingga terjadinya malaise, serta memahami bentuk hubungan sosial budaya masyarakat hulu dan hilir yang terbentuk; dan
3. mengetahui dinamika integrasi ekonomi di Sungai Kapuas pada akhir masa kolonial.

Semuanya itu merupakan pemahaman terhadap integrasi ekonomi beserta dinamika di dalamnya yang sering terlupakan dalam kajian sejarah. Kajian ini diharapkan mampu mengarahkan para pembaca memahami berbagai bagian kecil sebagai faktor yang berpengaruh terhadap integrasi ekonomi. Selain diharapkan bisa memiliki manfaat akademik sebagai referensi sejarah, lebih jauh diharapkan kajian ini dapat memberi manfaat praktis, bahkan rekomendasi bagi pihak-pihak yang terkait dengan pengembangan ekonomi daerah, pembuatan kebijakan yang berhubungan dengan daerah aliran sungai dan infrastruktur, serta pelestarian karya budaya *tangible* dan *intangible* yang berkaitan dengan ekonomi sungai yang beragam.

Titik fokus dari penelitian ini adalah studi tentang integrasi ekonomi di Sungai Kapuas beserta unsur-unsur dan proses lain yang menyertainya. Oleh karenanya, kami membutuhkan beberapa referensi yang berkaitan dengan tema tersebut.

Keadaan Sungai Kapuas dan kaitannya dengan keadaan hulu dan hilirnya serta keadaan Borneo Barat pada umumnya tergambar dari beberapa sumber. Karya penulis yang umum digunakan untuk

memberikan gambaran topografi daerah di sepanjang aliran Sungai Kapuas pada akhir abad ke-19 adalah karya Enthoven dalam *Bijdragen tot de Geographie van Borneo's Wester Afdeeling*. Karya ini telah dialihbahasakan oleh P. Yeri, OFM. Cap dalam *Sejarah dan Geografi Daerah Sungai Kapuas Kalimantan Barat*.

Selain data tentang topografi, tulisan tersebut mendeskripsikan keadaan di pesisir Sungai Kapuas, baik tentang penduduk, kelompok etnis, dan mata pencaharian. Dari sinilah, kita akan melihat keadaan perekonomian penduduk di wilayah-wilayah itu. Narasi tentang keadaan topografi dan penduduk sekitar Kapuas ini disusun berdasarkan pembagian wilayah yang telah dibuat dan dipetakan oleh pemerintah kolonial.

Informasi tentang daerah di sekitar Sungai Kapuas juga dapat ditemukan dalam tulisan Veth dalam *Borneo's Westerafdeeling Geographisch, Statistisch, Historisch*⁵. Informasi tentang wilayah Borneo Barat yang digambarkannya berada dalam kurun waktu pertengahan abad ke-19. Memulainya dengan gambaran topografi wilayah Borneo Barat, Veth memberikan sedikit porsi dalam narasinya tentang gambaran Sungai Kapuas dari hilir hingga hulu. Selebihnya, Veth mendeskripsikan secara rinci tentang gambaran kelompok etnis ataupun kelompok sosial yang ada di Borneo Barat. Lebih jauh lagi, Veth menggambarkan usaha kolonialisasi pemerintah Hindia Belanda terhadap Borneo Barat.

Lebih detail, Sandick dan Marle menggambarkan kondisi ekonomi Borneo Barat pada awal abad ke-20 melalui sebuah laporan *Verslag eener Spoorwegverkenning in Noordwest Borneo 1919*. Laporan dari *Dient der Staats-Spoor-en Tramwegen* yang disusun oleh J.C.F. van Sandick dan V.J. van Marle secara lengkap menyajikan tentang

⁵ Tulisan ini juga telah diterjemahkan oleh P. Yeri, OFM. Cap, yang diterbitkan dalam dua jilid berjudul *Borneo Bagian Barat: Geografis, Statistis, Historis*.

gambaran geografi dan ekonomi modern wilayah barat laut Borneo sampai 1919. Gambaran rinci tersebut sebenarnya disusun oleh dinas sebagai informasi pendukung bagi rencana pembangunan jalur transportasi darat yang digagas pemerintah kolonial.

Integrasi yang menjadi bagian penting dalam penelitian ini disajikan oleh A.M. Djulianti Suroyo dalam pidato pengukuhan. Pidato dengan judul “Integrasi Nasional dalam Perspektif Sejarah Indonesia: Sebuah Proses yang Belum Selesai” menyatakan bahwa secara historis, Indonesia telah memiliki beberapa model integrasi nasional. *Pertama*, sistem kemaharajaan Majapahit. *Kedua*, model integrasi kolonial yang dibentuk oleh pemerintah Hindia Belanda yang secara penuh tercapai pada awal abad ke-20 ketika wilayah koloni tergelar dari Sabang hingga Merauke. Dalam kenyataannya, integrasi nasional dapat dilihat dari aspek politik, aspek ekonomi (integrasi ekonomi, saling ketergantungan ekonomi antardaerah yang bekerja sama secara sinergis), dan aspek sosial budaya (integrasi sosial budaya, hubungan antarsuku, serta lapisan dan golongan).

Berkaitan dengan konsep integrasi ekonomi, Salif Kone dalam *Is Integration Between Developing Countries is a Singular Process?* memberikan pandangannya terhadap konsep ekonomi negara berkembang. Menurutnya, integrasi ekonomi merupakan proses dan hasil dari proses integrasi. Kone menyebutkan, integrasi ekonomi adalah proses sekaligus produk dari proses tersebut. Artinya, integrasi ekonomi merupakan (1) hubungan sebab akibat antara beberapa dimensi dalam integrasi ekonomi dan (2) proses dinamis antara proses integrasi ekonomi dengan salah satu dimensi yang memiliki karakter tertentu (Kone, 2012: 405).

Integrasi ekonomi tidak saja dimaknai sebagai fenomena ekonomi, namun juga sebagai fenomena politik, sosial, kultural,

dan sejarah (Kone, 2012: 399). Kone mencontohkan beberapa dimensi kultural pada integrasi ekonomi. Kesuksesan integrasi Eropa sebagai Uni Eropa dapat dijelaskan dengan linguistik yang kuat, administratif, kedekatan politik, dan etnis. Atau, integrasi ekonomi di ASEAN menunjukkan bahwa faktor linguistik, politik, dan kedekatan etnis adalah faktor paling berpengaruh. Lebih dari itu, proses integrasi ekonomi dapat menjadi sumber terciptanya budaya baru. Demikian halnya dengan dimensi sejarah dalam integrasi ekonomi. Ia menyatakan, integrasi ekonomi adalah hasil dari perkembangan historis tentang hubungan ekonomi, kultural, sosial, dan politik yang dibenarkan atau tidak merupakan faktor/ alasan terjadinya proses integrasi ekonomi sebagai pola dan perkembangannya (Kone, 2012: 404).

Pandangan Kone tentang integrasi ekonomi, khususnya dalam proses dinamisnya dengan dimensi politik, terlihat dalam tulisan Kolapo, *Nineteenth Century Niger River Trade and The 1844–1862 Aboh Interregnum*, yang tampak dari perubahan arah perdagangan; dari perdagangan budak menuju *legitimate commerce*.⁶ Corak baru ini menunjukkan karakter korporasi yang kuat khas Eropa yang didominasi oleh perdagangan impor dan ekspor. Sikap permisif dari penguasa lokal mengundang pedagang Eropa untuk tinggal dan berdagang menghancurkan posisi pedagang perantara. Bahkan, akhirnya, kontak dagang dengan masyarakat pedalaman diambil alih oleh pedagang Eropa. Di sinilah, terlihat bahwa perdagangan di Niger tidak saja dipengaruhi oleh organisasi ekonomi dan produksi, melainkan juga praktik dan institusi politik.

⁶ *Legitimate commerce* dalam sejarah perekonomian Afrika merupakan sebuah masa berakhirnya perdagangan budak dan pertemuan Afrika dengan sistem perdagangan Eropa pada abad ke-19. Arah perdagangan beralih dari budak menuju produk-produk, seperti gading dan emas.

Dinamika sosial, ekonomi, politik, ekonomi, dan budaya secara spesifik dicatat oleh Gusti Asnan melalui sebuah tema historis tentang sungai. Dalam *Sungai dan Sejarah Sumatra*, ia memaparkan tentang keberadaan, arti serta peran sungai dalam dinamika kehidupan Sumatra. Mengawalinya dengan gambaran topografi, karakter, dan wujud sungai, Asnan mengkaji tentang proses kedatangan penduduk dan perkembangan permukiman di Sumatra. Diskusi yang lebih komprehensif berlanjut pada bagian empat ketika pembahasan dari berbagai aspek dibagi menjadi tiga kurun waktu, yaitu masa klasik/modern awal, masa penjajahan, dan era republik.

Dalam salah satu subbagian, Asnan membicarakan tentang arti sungai dalam dunia transportasi antardaerah di hulu dengan hilir, eksploitasi ekonomi, dan dampak pembangunan “tanah darat”. Terlepas dari sisi subjektif yang sangat kentara dalam melihat fungsi sungai pada masa kolonial, pada bagian ini, terlihat bahwa Asnan menunjukkan perubahan fungsi sungai ketika peran sungai sebagai prasarana transportasi tergantikan dengan dibangunnya jalan darat. Di sisi lain, pada saat yang sama, pemerintah kolonial menangkap potensi sungai sebagai pembangkit tenaga listrik (*waterkracht*). Penataan sungai dengan membuat kanal dan irigasi menjadi satu bagian yang menunjukkan alih fungsi sungai bagi kehidupan masyarakat di sekitarnya.

Berkaitan dengan kajian tentang kapal, sungai, dan kehidupan ekonomi, Asnan menyinggungkannya dalam subbagian transportasi dan eksploitasi sungai. Ia menyatakan bahwa sungai-sungai di pantai timur Sumatra merupakan jalan raya utama karena dilayari oleh kapal-kapal dengan ukuran besar dan menengah dalam jumlah yang banyak. Termasuk dalam kategori ini adalah Sungai Siak, Sungai Indragiri, Sungai Batanghari, Sungai Musi, dan Sungai Air

Tulangbawang. Hampir semua sungai ini berada di kota pelabuhan penting di Sumatra. Akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20 merupakan periode ketika sungai menjadi penting bagi kehidupan ekonomi saat kayu, karet, dan timah menjadi produk niaga masa itu. Dalam kajiannya itu, Asnan hanya sedikit memberi porsi kajian terhadap alat transportasi sungai.

Kajian yang menyinggung alat transportasi ataupun kapal angkut sungai dalam kaitannya dengan dinamika perekonomian dapat ditemukan dalam beberapa tulisan. Stephen DOOBS dalam *Tongkang, Twakow and Lightermen: A People's History of the Singapore River* secara singkat menuliskan tentang keberadaan *lightermen* dari fase demi fase perubahan Sungai Singapura dalam sebuah kajian *people history*. Dengan menggali ingatan generasi *lightermen* yang tersisa. Pada fase pertama adalah periode awal pada 1819, ketika pelabuhan Singapura berada di Sungai Singapura. Sejumlah besar barang diangkut dan menuju tempat ini. Penggunaan *tongkang* beserta para *lightermen* sangat penting dalam lalu lintas kargo. Sejarah sungai dan kota Singapura tidak dapat dipisahkan karena permukiman Singapura dibangun sebagai tujuan dari perdagangan, dan sungai pada periode ini merupakan titik pusat tujuan tersebut (DOBBS, 1994: 271).

Fase kedua terjadi pada pertengahan 1860-an dan pembukaan Terusan Suez 1869 ketika terjadi hubungan antara Sungai Singapura dan ekonomi kolonial. Saat ini, Sungai Singapura berkembang sebagai pusat perdagangan, walaupun volume perdagangan berkurang karena ada pelabuhan yang baru. Pada masa ini, kargo yang dibawa mulai dipindahkan menggunakan tempat penyimpanan cuma-cuma yang diberikan oleh otoritas pelabuhan.

Fase ketiga adalah pada tahun 1900-an, ketika aktivitas perdagangan sungai berakhir. Kedatangan kapal Tiongkok, *twakow*, jasa

angkutan Barat, serta perubahan atensi sungai (dari perdagangan menuju pariwisata) mengurangi secara drastis peran *lightermen* beserta pelabuhan sungai Singapura.

Hal serupa ditunjukkan dalam kajian yang lebih spesifik menyoroti tentang kapal dalam sejarah ekonomi, yang disajikan oleh Bruggeman dalam *The Shenandoah River Gundalow: Reusable Boats in Virginia's Nineteenth Century River Trade*. Bruggeman menuliskan sebuah tulisan sejarah tentang kapal angkut yang disebut *gundalow*, yang menurutnya hampir terlupakan dalam catatan sejarah Sungai Shenandoah di Virginia, Amerika Serikat.

Mengawali tulisannya, Bruggeman menyajikan tentang sebuah ikhtisar umum tentang awal mula perkembangan ekonomi yang dibawa oleh migran German dan Skotlandia-Irlandia⁷ yang memperkenalkan serta memulai perkebunan gandum di Lembah Shenandoah. Secara cepat, pertanian subsisten yang tersebar di sana berkembang menjadi jaringan perdagangan yang komersial. Tidak saja lahan pertanian gandum, namun juga pembentukan kota, pabrik-pabrik, dan jalan-jalan menjadi terintegrasi dalam sebuah kepentingan perdagangan gandum.

Dalam mempertahankan jaringan tersebut, pelaku bisnis membutuhkan sarana transportasi untuk membawa produk mereka menuju pasar. Persoalan muncul ketika medan untuk mengoperasikan modal transportasi darat sulit untuk dilalui. Alternatif yang tersedia adalah melalui Sungai Shenandoah yang berbatu dan dikenal berbahaya.

Bagian selanjutnya adalah tentang sistem navigasi sungai yang dimulai oleh George Washington melalui *Potomac Company* pada awal abad ke-19 hingga akhirnya navigasi sungai menjadi hal yang

⁷ Shenandoah masuk dalam wilayah Virginia yang saat itu merupakan wilayah koloni Inggris.

lebih penting dari sekadar kemudahan transportasi, namun lebih berarti bagi ketahanan ekonomi, baik bagi perusahaan maupun komunitas di Lembah Shenandoah. Keadaan ini bertahan hingga diperkenalkannya jalur kereta api pada tahun 1830 oleh *Baltimore & Ohio Railroad*.

Setelah mengawali dengan sebuah gambaran ekonomi dan sungai sebagai prasarana pendukung, Bruggeman mulai menyentuh hal utama dalam tulisannya, yaitu *gundalow*, yang sangat berperan sebelum masuknya jalur kereta api. Ia menyajikannya dengan membahas pentingnya pengertian epistemologi tentang jenis kapal yang pertama kali ada di Sungai Shenandoah, yang kemudian jamak dikenal sebagai *gundalow*. Masyarakat di wilayah ini membandingkannya dengan gondola Venesia yang oleh Bruggeman kemudian dikaji tentang bentuk dan jenis gondola Eropa. Istilah ini pun digunakan untuk menyebut kapal dengan spesifikasi lain yang dirancang khusus untuk perdagangan gandum di Amerika Utara. Dalam membahasnya, Bruggeman menggunakan berbagai sumber, termasuk kajian linguistik. Sampai akhirnya ia menemukan perkiraan tentang sebuah tipe *gundalow*; sebuah kapal sederhana, namun dapat memfasilitasi perdagangan gandum secara signifikan.

Masalah navigasi sungai menjadi sangat dinamis ketika beberapa perusahaan menjadi sponsor dalam proyek pengembangan sungai dengan memberi impian pertumbuhan ekonomi regional yang cepat pada masyarakat dan komunitas-komunitas di dalamnya. Terlebih lagi pengaruh dari perang yang terjadi pada awal abad tersebut.

Pada bagian pertengahan hingga akhir, Bruggeman membahas tentang besarnya pengaruh *gundalow* dan industri yang berkaitan dengannya yang menumbuhkan prospek ekonomi di bidang lain, seperti penebangan dan pengangkutan kayu, perusahaan *sawmill*, dan lainnya. Dalam perkembangannya, *gundalow* tidak saja diguna-

kan untuk pengangkutan gandum, namun juga produk lainnya. Seorang nakhoda *gundalow* dapat membawa besi dalam jumlah yang besar.

Sebagaimana Dobbs, Bruggeman mengisahkan satu bagian dari tulisannya tentang orang-orang yang berkaitan dengan kapal dalam sebuah kajian *people history*. Tidak hanya tentang awak kapal ataupun pemilik kapal, Bruggeman mengisahkan cerita tentang pembuat kapal yang menjadi prospek bisnis yang menguntungkan kala itu. Pada bagian lain, ia membahas kehidupan sosial di Lembah Shenandoah dengan memperlihatkan cara hidup dan bertahannya budak, orang kulit hitam yang bebas dan pekerja kulit putih yang berkompetisi secara bebas. Kapal serta sungai berikut navigasinya menciptakan kelas-kelas baru wiraswasta. Pada bagian akhir, Bruggeman menyatakan bahwa rekonstruksi tentang jejak kultural *gundalow* menyajikan peluang yang menarik untuk mengeksplorasi nuansa hubungan saling mempengaruhi antara objek kajiannya dan memori sebagai bagian dari sejarah transformasi Amerika.

Bahasan tentang integrasi ekonomi di Sungai Kapuas memiliki kata kunci “integrasi”. Kone menjelaskan bahwa integrasi ekonomi merupakan proses dan hasil dari proses integrasi. Lebih lanjut, ia menyebutkan bahwa integrasi ekonomi adalah proses sekaligus produk dari proses tersebut. Artinya, integrasi ekonomi merupakan (1) hubungan sebab akibat antara beberapa dimensi dalam integrasi ekonomi dan (2) proses dinamis antara proses integrasi ekonomi dengan salah satu dimensi yang memiliki karakter tertentu.

Berkaitan dengan aspek politik di mana bahasan integrasi ekonomi ini dibatasi oleh periodisasi kekuasaan kolonial, Kalopo memandang bahwa dinamika ekonomi dipengaruhi oleh hubungan antara sistem perekonomian baru (dalam hal ini sistem perdagangan

yang dibawa oleh pedagang Eropa dengan ciri kapitalisnya), politik kekuasaan, serta usaha dagang yang dilakukan oleh para penguasa.

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 khazanah *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. Khazanah arsip lain, yakni *Kolonial Verslag/Indisch Verslag*, yang merupakan bentuk laporan pertanggungjawaban menteri atas seluruh daerah di Hindia Belanda, tampaknya sangat membantu melihat gambaran keadaan ekonomi saat itu.

Adapun nama dan kedudukan pejabat yang berkaitan dengan aktivitas niaga akan ditelusuri dalam *Regering Almanak van Nederlandsch Indie*. *Enchiclopaedie van Nederlandsch Indie* yang juga dapat ditemukan di ANRI, yang digunakan sebagai langkah awal dalam mengenali tema yang ditulis. Sedangkan, infrastruktur sungai dan pelabuhan akan ditelusuri melalui arsip BOW (*Burgerlijke Openbare Werken*). Penelusuran di PNRI Jakarta menemukan informasi yang

tidak kalah penting, yang didapatkan dalam beberapa artikel surat kabar, baik nasional ataupun lokal, majalah, maupun jurnal kolonial.

Penelusuran literatur 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 di Sintang sebagai wilayah yang dapat mewakili keadaan daerah perhuluhan Kapuas. Sintang termasuk daerah yang diperhatikan pemerintah kolonial terkait dengan pembangunan jalur dan rute transportasi sungai. Pilihan lokasi penelitian di Sintang mempertimbangkan lokasi pertemuan antara Sungai Kapuas dan Sungai Melawi yang berada di ibu kota wilayah ini. Selain itu, lalu lintas kapal dari dan menuju hulu Kapuas selalu melewati wilayah Sintang. Dari Sintang, kami dapat menuju wilayah-wilayah di sekitarnya yang memiliki komoditas perdagangan pada awal abad ke-20, baik hasil hutan maupun hasil perkebunan. Sintang sendiri memiliki hasil bumi sebagai potensi ekonomi yang besar kala itu.

Informasi yang telah dikumpulkan dalam berbagai sumber tersebut 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. Tetapi, bila 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.

Penyajian tema ini dibuat dengan sistematika yang diharapkan mampu membantu para pembaca dalam memahami tema. Bab I merupakan pendahuluan yang memuat aspek-aspek yang melatar-belakangi kajian ini ditulis serta pertanyaan terkait penelitian ini. Hal-hal pokok, seperti metode, ruang lingkup penelitian, tinjauan pustaka, serta kerangka konsep akan menjelaskan bagaimana tulisan ini disusun dengan sistematika yang kronologis.

Bab II menjadi langkah awal dalam mengantar para pembaca dalam memahami aktivitas ekonomi di Sungai Kapuas. Itu menjadi bagian penting dalam proses integrasi ekonomi Borneo Barat. Memulainya dengan gambaran fisik sungai serta latar belakang penduduk dan kehidupan ekonominya, bahasan dalam bab ini akan menyertakan kajian tentang regulasi ekonomi oleh penguasa, komoditas perdagangan, serta dinamikanya.

Bab III mengerucutkan kajian tentang komunikasi dan relasi dalam aktivitas ekonomi Sungai Kapuas. Pelaku ekonomi (produsen, pedagang perantara, dan eksportir), infrastruktur sungai, serta hubungan hulu hilir pada masa sebelum malaise akan dibahas dalam bab ini. Bentuk dan dinamika integrasi ekonomi yang terbangun pada kurun waktu tersebut akan terlihat dalam beberapa aspek itu.

Sementara itu, bab IV merupakan kelanjutan proses integrasi ekonomi setelah malaise. Aspek-aspek tersebut akan dicermati juga berdasarkan keadaan politik pada akhir masa kolonial. Sedangkan, bab V menjadi sebuah simpulan akhir yang menjawab seluruh pertanyaan penelitian yang telah dikemukakan sebelumnya.



**Balai Pelestarian Nilai Budaya
Kalimantan Barat**

II

Sungai Kapuas: Geografi, Ekonomi, dan Potensi (Andang Firmansyah)

Provinsi Kalimantan Barat sampai pada tahun 2013 merupakan provinsi yang terdiri atas 2 kotamadya, yaitu Kota Pontianak dan Kota Singkawang, kemudian 12 Kabupaten, yakni Kubu Raya, Mempawah, Sambas, Bengkayang, Landak, Sanggau, Sekadau, Sintang, Kapuas Hulu, Melawi, Kayong Utara, dan Ketapang (Sjamsuddin, 2013: 1).

Pulau Kalimantan⁸ berarti sungai intan atau tanah sagu mentah (lamantan). Pulau Borneo itu bisa dikatakan tertutup dari pengaruh-pengaruh luar dikarenakan sedikitnya jalan untuk masuk. Sungai-sungai di Borneo sangat berarus kuat jika musim penghujan, dan surut ketika musim kemarau datang. Sedangkan, di muara sungai, terdapat pasir yang agak menyulitkan kapal-kapal untuk masuk (Heidhues, 2008: 1).

Pada masa Kolonial Belanda, wilayah barat merupakan bagian dari *Westerafdeling van Borneo*, sedangkan untuk wilayah selatan

⁸ Selanjutnya, Kalimantan disebut Borneo.

dan timur masuk dalam *Zuider-En Oosterafdeeling van Borneo* (Sjamsuddin, 2013: 31). Di Borneo Barat, Belanda memusatkan pemerintahannya di Pontianak. Kota ini dibangun dan dipersiapkan secara matang oleh Belanda untuk mengirim barang komoditas ekspor ke luar Borneo Barat. Komoditas ekspor tersebut setelah terkumpul di Pelabuhan Pontianak kemudian dikirimkan ke Batavia atau Singapura. Semua barang komoditas itu dikirimkan melalui jalur Sungai Kapuas dengan menggunakan kapal-kapal yang mampu untuk menjelajah sampai hulu Sungai Kapuas.

Untuk lebih jelasnya, perhatikan peta pembagian wilayah di Borneo berikut:



Gambar 1. Peta pembagian wilayah di Borneo
(Ooi Keat Gin, 2011: 9)

Keberadaan Sungai Kapuas di Kalimantan Barat merupakan faktor pendukung perekonomian yang ada di sekitar daerah aliran-nya. Secara langsung, hal tersebut berimbas terhadap penduduk yang bermukim di sekitarnya. Penduduk di Borneo Barat berupaya untuk terlibat dalam kegiatan perdagangan, seperti menanam pohon karet yang bibitnya berasal dari Singapura. Sedangkan, juga adanya orang Tionghoa di Kalimantan Barat turut semakin meramaikan kegiatan perdagangan dengan kapal-kapal mereka yang dapat melintasi hingga daerah-daerah pedalaman melalui sungai-sungai kecil selama masih bisa dimasuki.

A. Awal Kehidupan Ekonomi di Borneo Barat

Kebijakan perekonomian yang diterapkan oleh pemerintah Kolonial Belanda pascaperiode 1870–1900 untuk menyejahterakan penduduk pribumi ternyata tidak berhasil. Bahkan, kebijakan liberal yang diterapkan pada periode 1900–1940 membawa Hindia Belanda pada kolonial bentuk baru (Furnivall dalam Thomas Linblad, 2000: 231). Setelah tahun 1900, kegiatan pemerintah meliputi pelayanan kesejahteraan dan peningkatan jumlah pegawai negeri mengakibatkan pengeluaran pemerintah semakin besar (Linblad, 2000: 241).

Memasuki permulaan abad ke-19, perekonomian di Hindia Belanda mengalami perkembangan yang cukup menarik. Hal ini dikarenakan pada periode 1870–1900, terjadi pembangunan di berbagai sektoral di wilayah Koloni Belanda. Sesudah Perjanjian Brussels tahun 1902 pada industri gula, misalnya, telah membawa hasil yang menguntungkan. Perjanjian Brussels tersebut mengakhiri “produksi berlebihan” pada gula bit di Eropa. Hal tersebut berdampak terhadap prospek industri gula dalam negeri menjadi jauh

lebih baik (Creutzberg, 1987: 242). Perjanjian itu direspons positif oleh para penguasa Eropa di Hindia Belanda. Kemudian, pengolahan secara cepat pada perkebunan karet membawa hasil yang lebih baik. Daerah luar Pulau Jawa yang subur dan luas kemudian mulai dilakukan konversi lahan menjadi perkebunan yang bernilai ekonomi bagi penduduknya.

Hal tersebut membuat dampak yang cukup signifikan, yaitu mampu membangkitkan perekonomian yang tadinya lesu. Permintaan yang terus meningkat terkait produk pertanian tropis sejalan dengan dukungan daya belinya. Di Hindia Belanda, percepatan pembangunan di sektor ekonomi terlihat dari data lalu lintas ekspor-impor yang terjadi selama 20-an tahun terakhir. Pada tahun 1900–1915, terjadi kenaikan ekspor yang stabil, yaitu dari 230,2 juta gulden menjadi 758,2 juta gulden. Nilai tersebut mengalami kenaikan pesat memasuki tahun 1920 dengan nilai ekspor mencapai 2.225 juta gulden. Kemudian, pada tahun-tahun berikutnya, nilai ekspor cenderung stabil di angka 1.500–1.700-an juta gulden (Stroomberg, 2018: 321).

Adapun perbandingan ekspor dan impor antara Pulau Jawa dan Madura dengan pulau-pulau lainnya adalah sebagai berikut:

Tahun	Impor			Ekspor		
	(Dalam Jutaan Guilder)					
	Jawa dan Madura	Pulau-Pulau Luar	Total	Jawa dan Madura	Pulau-Pulau Luar	Total
1900	120,80	55,20	176,00	157,00	73,20	230,20
1925	530,97	287,40	818,37	837,17	947,62	1.784,79
1926	535,63	329,67	865,30	743,30	825,06	1.568,36
1927	546,79	324,94	871,73	806,81	818,17	1.624,98
1928	656,63	351,42	1.008,05	846,89	741,17	1.588,06

Tabel 1. Perbandingan ekspor dan impor antara Pulau Jawa dan Madura dengan pulau-pulau luar (Hindia Belanda, 1930: 327)

Produk-produk perkebunan dari Hindia Belanda secara garis besar sangat laku di pasaran internasional. Sebagai contoh, pada tahun 1927, Hindia Belanda memproduksi 10.046 ton kulit peruvian (pohon kina), 19.025 ton kapuk, 22.219 ton lada, 227.000 ton karet, 319.838 ton pohon kelapa, 46.134 ton serabut agava, 65.623 ton teh, 2.393.674 ton gula, dan 86.387 ton kopi. Produksi tersebut memberikan kontribusi terhadap ekspor di dunia berturut-turut sebanyak 91%, 75%, 53%, 37%, 23%, 19%, 16%, 10%, dan 6%. Negara-negara pengimpor produksi dari Hindia Belanda paling banyak adalah Singapura, yang mencapai 19,3%, dengan hasil produk impor berupa karet, minyak, dan hasil sampingan. Selanjutnya, Belanda (16,66%), dengan hasil produk impor berupa tembakau, teh, timah, kopra, karet, dan kopi. Kemudian, Amerika Serikat (12,77%), dengan hasil produk impor berupa karet, kapuk, teh, serat agava, kopi, tapioka, timah, getah damar, dan lada. Lalu, India (11,13%), dengan hasil produk impor berupa gula. Lantas, Inggris, Prancis, Tiongkok, Jepang, dan Australia, dengan total persentase produk impor tidak lebih dari 5% (Stroomberg, 2018: 327).

Daerah di luar Pulau Jawa yang paling menonjol meningkat secara cepat sebagai eksportir bahan mentah. Bahkan, peningkatan tersebut terus saja terjadi sampai tahun 1925, ketika nilai ekspor secara keseluruhan hampir mencapai 1 miliar gulden. Kemudian, pada tahun 1930, terjadi depresi ekonomi yang berdampak cukup signifikan bagi Hindia Belanda. Hal ini dikarenakan Hindia Belanda masih berorientasi pada ekspor. Selain itu, Hindia Belanda juga mengandalkan ekspor bahan-bahan mentah, padahal harga-harga produk ekspor tersebut turun drastis. Kondisi itu berbeda dengan harga produk impor yang tidak terlalu jatuh. Hal ini dipaparkan dalam tabel berikut:

Tahun	Impor	Ekspor	Perbandingan antara Harga Impor dan Harga Ekspor (<i>Term of Trade</i>)
1913	100	100	100
1928	152	125	82
1930	142	88	62
1932	90	52	58
1934	74	42	57
1936	74	43	58
1937	98	54	55
1938	94	44	47

Tabel 2. Perbandingan harga impor dengan harga ekspor (Stroomberg, 2018)

Pada tabel tersebut, dijelaskan bahwa pada tahun 1913, harga impor dan ekspor sama di angka 100 (seratus), artinya terjadi keseimbangan antara nilai jual barang impor dan ekspor. Kemudian, semakin mendekati tahun 1930, terjadi depresi ekonomi yang mengakibatkan harga ekspor cenderung turun. Sedangkan, impor juga mengalami penurunan, tetapi tidak signifikan harga ekspor. Hal ini mengakibatkan Hindia Belanda mengalami kemerosotan ekonomi (Ge Prince dalam Linblad, 2000: 242).

Harga komoditas ekspor memang merosot jauh, tetapi volume (jumlah) ekspor meningkat jauh daripada tahun 1920-an. Peningkatan tersebut pada komoditas karet, minyak, kopra, dan kopi. Daerah Borneo Barat termasuk daerah yang mengalami peningkatan komoditas ekspor, terutama untuk karet dan kopra. Hal ini dikarenakan adanya perluasan daerah perkebunan. Berbeda dengan daerah lain, seperti Sumatra Timur, Borneo Barat merupakan salah satu daerah yang memperoleh keuntungan dari perdagangan ekspor

dari kedua komoditas tersebut (Lindblad, 2000: 346). Perolehan persentase rata-rata ekspor bahan mentah secara keseluruhan antara dekade 1911–1920, 1921–1930, dan 1931–1940 adalah 82%, 94%, dan 96%.

Pada abad ke-19, ekspor utama Borneo Barat adalah emas dan hasil hutan. Akan tetapi, emas ini berkurang seiring dengan sulitnya mencari tambang sumber mineral tersebut. Pada tahun 1900–1904, ekspor utama adalah hasil hutan dan diikuti oleh kelapa. Ekspor hasil hutan ini dari tahun ke tahun terus mengalami penurunan. Pada tahun 1920–1924, perdagangan hasil hutan ini hanya sebagian kecil dari jumlah produk yang diekspor. Hal itu menjadikan Borneo Barat kehilangan posisinya sebagai pemasok ekspor terbesar. Posisinya ini digantikan oleh Borneo Timur dan Borneo Selatan yang memiliki potensi hasil hutan yang kaya, khususnya rotan yang belum tersentuh sama sekali (Heidhues, 2008: 149–150).

Getah perca memiliki harga yang bervariasi; tergantung pada kualitasnya. Getah pertama kali dikumpulkan di Singapura pada tahun 1845, dan sumber getah ini semakin langka dikarenakan cara mengumpulkannya dengan cara ditebang pohonnya (Enthoven, 2013: 226–228). Cara mengumpulkan getah dengan cara menebang pohon ini tidaklah efektif. Sebab, untuk memperoleh 1 pikul (sekitar 62 kilogram) getah, maka harus menebang hampir 100 pohon. Harga getah ini pun melambung tinggi pada tahun 1870, dan penduduk semakin gencar mencari getah sampai daerah pedalaman. Karena kesulitan mencari getah, maka penduduk mencampur getah berkualitas baik dengan kualitas kurang baik (Heidhues, 2008: 151).

B. Gambaran Sungai Kapuas

Borneo atau yang lebih dikenal sebagai Pulau Kalimantan adalah pulau yang memiliki jumlah sungai dan anak sungai yang sangat banyak. Sungai di Kalimantan memiliki banyak fungsi, salah satunya adalah sebagai jalur lalu lintas. Salah satu dari sungai besar yang ada di Kalimantan adalah Sungai Kapuas. Menurut Schwaner (dalam Sjamsuddin, 2013: 32), Sungai Kapuas dibedakan antara Sungai Kapuas Bohang di Borneo Barat dan Sungai Kapuas Murung di Kalimantan Tengah. Kata *bohang* berarti kekurangan atau kekosongan penduduk. Pemberian nama tersebut tidak dijelaskan secara terperinci. Hal ini dimungkinkan karena perjalanan Schwaner dari Kalimantan Tengah ke Borneo Barat pada tahun 1847–1848, yang mana ia melihat penduduk yang relatif padat di suatu wilayah, dan ada pula wilayah yang sama sekali tidak ada penduduknya.

Berdasarkan pembagian daerah, aliran Sungai Kapuas dibagi menjadi 3 bagian, yaitu ujung paling atas sungai (Gunung Cemar) sampai Kota Putus Sibau, yang disebut bagian atas atau hulu. Kemudian, dari Putus Sibau ke arah hilir sampai Kota Tayan, di mana terbentuk delta, disebut bagian tengah. Sedangkan, yang terakhir sampai laut disebut bagian bawah atau hilir. Pada setiap bagian tersebut, terdapat sejumlah kerajaan, seperti di bagian hulu sampai hilir, yaitu Bunut, Jongkong, Piasa, Selimbau, Suhaid, Silat, Sintang, Sekadau, Sanggau, Meliau, dan Tayan. Sedangkan, daerah hilir sampai laut adalah kerajaan Pontianak, Simpang, dan Kubu. Selain itu, ada juga kerajaan-kerajaan lain, yaitu Matan, Sukadana, Landak, dan Sambas (Sjamsuddin, 2013: 33).

Di dekat bagian muara Sungai Kapuas, terdapat Sungai Landak yang airnya mengalir menuju kuala (tempat pertemuan dua sungai) Pontianak. Muara kedua sungai tersebut membentuk timbunan pasir yang menghalangi kapal untuk memasuki daerah itu. Biasanya, kedalaman muara sungai ini tidak lebih dari 7 hingga 9 kaki, meskipun pada bagian sebelum kuala tersebut kedalamannya bisa mencapai sekitar 17 meter. Banyaknya air yang dibawa oleh Sungai Kapuas mengakibatkan sekitar 5 kilometer dari garis pantai masih terasa tawar. Hal ini dipengaruhi oleh keberadaan hutan yang lebat di seluruh Pulau Borneo dan curah hujan yang tinggi (Veth, 2012: 8).

Salah satu anak cabang dari Sungai Kapuas adalah Sungai Melawi. Sungai Melawi berasal dari kata “melahui” atau “melah hui” yang bermakna membelah rotan. Anak cabang sungai ini terletak di depan Keraton Sintang dengan sumber mata air dari Pegunungan Keminting bagian Selatan Pegunungan Muller yang juga menjadi sumber mata air bagi Sungai Mahakam dan Sungai Barito. Pertemuan dua aliran sungai besar ini membentuk muara yang sangat lebar sampai lebih dari 1.000 m. Sungai Melawi memiliki panjang kira-kira 500 km dan dapat dilayari sekitar 464 km. Daerah sekitar anak sungai Melawi termasuk wilayah Kerajaan Sintang, tetapi Belanda menjadikannya *Onderafdeling* Melawi (Sjamsuddin, 2013: 39). Berikut daerah-daerah yang dilewati oleh Sungai Kapuas:

Afdeling Sintang

Onderafdeling Kapuas Hulu

Daerah *Onderafdeling* Kapuas Hulu memiliki luas 22.510 km², tetapi hanya sekitar 14.000 km² yang berpenghuni. Luas tanah milik Gubernur sekitar 18.750 km², dan tanah tersebut bebas dari pembayaran pajak. Menurut Veth, kepemilikan tanah ini tidak dipaparkan dengan jelas. Atas inisiatif dari Residen S.W. Tromp, pada tahun 1893–1894, daerah Kapuas Hulu dijadikan sebagai tempat penelitian dari Dinas Topografi sehingga seluruh daerahnya dapat digambarkan dengan jelas. Sesudah tahun 1895, Putus Sibau (ibu kota Kabupaten Kapuas Hulu sekarang) dijadikan sebagai tempat tinggal kontrolir khusus untuk Kapuas Hulu. Sejak saat itu, Kapuas Hulu di bawah kendali dari kekuasaan Gubernur.

Pemerintah Kolonial Belanda memiliki peranan besar untuk menghapuskan tol (pajak) dan perdagangan paksa, yang berakibat terhadap meningkatkannya jumlah barang yang diangkut dari Pontianak ke hulu dan sebaliknya. Perkebunan dimulai dengan menanam kopi, lada, dan produk-produk lainnya. Orang Tionghoa yang hidup di tengah-tengah orang Dayak disebabkan oleh adanya hubungan perkawinan. Dari hubungan perkawinan tersebut, produk-produk perdagangan semakin dikenalkan kepada orang Dayak. Hal ini mendorong pemerintah Kolonial Belanda untuk mengirimkan orang-orang Tionghoa ke daerah hulu dengan kapal-kapal untuk meningkatkan keuntungan dari perdagangan. Akan tetapi, rencana ini tertunda, karena perang yang terjadi di Pulau Jawa (Veth, 2012: 319–321).

Suku Dayak yang tinggal di *Onderafdeling* Kapuas Hulu sangat beragam dan memiliki karakteristik tersendiri. Misalnya, Dayak Leboyan dikenal sangat ramah dan selalu menaati ketentuan-ketentuan dari pemerintah Kolonial Belanda, terutama yang bertujuan melindungi mereka. Kemudian, Dayak Embaluh yang memiliki produk-produk yang mereka kumpulkan, yaitu rotan dan karet, dengan menggunakan peralatan yang sederhana, seperti rakit untuk melewati riam. Mereka melewati Sungai Embaluh ke Benua Ujung, lalu di tempat itu, barang yang telah mereka kumpulkan dijual kepada pedagang-pedagang Tionghoa atau Melayu. Akan tetapi, di daerah Bunut, produk-produk hasil hutan selalu dijual kepada orang-orang Tionghoa (Enthoven, 2013: 2-5).

Hal ini mengakibatkan orang-orang Tionghoa terkonsentrasi di daerah Bunut dan memunculkan pasar yang terletak di sebelah Hilir dan berbatasan dengan Kota Melayu. Daerah tersebut memiliki sekitar 25 rumah, dengan jumlah penduduk sekitar 100 jiwa. Orang-orang Tionghoa itu sering mengunjungi Putus Sibau menggunakan kapal-kapal dagang, dengan memperdagangkan produk-produk hutan dalam jumlah yang cukup besar. Mereka memberikan uang muka kepada orang-orang Melayu dan Dayak. Hal ini bertujuan mengikat mereka agar saat musim panen getah dan rotan, maka dapat dijual kepada mereka. Cara berdagang tersebut membuat orang-orang Tionghoa dapat menguasai perdagangan ketika produk hutan melimpah.

Di daerah Nanga Mentebah, Punggu, dan Tangau, orang-orang Tionghoa bekerja sebagai penambang di parit-parit kecil. Mereka hanya mampu menghasilkan emas dalam jumlah yang

sedikit. Kepala orang-orang Tionghoa di *Onderafdeling* Kapuas Hulu adalah seorang *Lauthai* yang bertempat tinggal di Bunut. Pajak yang dapat dikumpulkannya pada tahun 1894 tidak lebih dari 400 gulden. Maka dari itu, pemerintah kolonial menyimpulkan bahwa pendapatan yang dihasilkan oleh orang-orang Tionghoa di *Onderafdeling* Kapuas Hulu tidak begitu besar (Enthoven, 2013: 19–20). Hal ini tentu saja tidak menimbulkan kekhawatiran pemerintah kolonial mengingat mereka kurang kuat perekonomiannya.

Onderafdeling Semitau

Sesuai dengan keputusan Gubernemen pada 11 April 1895, *Onderafdeling* Kapuas Hulu yang termasuk *Afdeling* Sintang dipecah menjadi dua, yaitu *Onderafdeling* Kapuas Hulu dan *Onderafdeling* Semitau. Daerah yang termasuk *Onderafdeling* Semitau adalah Jongkong, Piasam Selimbau, Suhaid, dan Silat yang memiliki pemerintahan sendiri. Kemudian, daerah yang diperintah langsung oleh Gubernemen adalah daerah Seberuang dan Sei Embahu. Secara administratif, luas *Onderafdeling* Semitau adalah 8.430 km², dengan jumlah penduduk kurang lebih 20.000 jiwa, dengan komposisi orang Dayak, Melayu, dan Tionghoa (Enthoven, 2013: 36). Di daerah *Onderafdeling* Semitau banyak terdapat danau yang pada tahun 1920-an menyulitkan pemerintah kolonial untuk membuat jaringan kabel telepon dari Pontianak menuju Kapuas Hulu (*Oetoesan Borneo*, 1928: 1).

Mata pencaharian penduduk di *Onderafdeling* Semitau, terutama di Jongkong, adalah bertani di ladang-ladang di tepi Sungai Kapuas dan perikanan di danau-danau yang hasilnya dikeringkan dan digarami, kemudian dijual kepada pedagang-

pedagang Tionghoa di Jongkong. Selain kedua mata pencaharian tersebut, penduduk di Jongkong juga mengumpulkan produk-produk hutan di daerah Sungai Embaluh dan Paling, seperti rotan dari Pegunungan Menyukung yang memiliki kualitas kurang baik dan tidak berharga tinggi. Pengangkutan hasil-hasil hutan yang dibuat dari Semitau melalui Sintang ke Pontianak menggunakan kapal-kapal yang ditarik oleh kapal uap kecil. Lalu lintas perdagangan dari hulu ke hilir dan sebaliknya ini selalu terjadi dari Pontianak dan Bunut (Enthoven, 2013: 40–41).

Di daerah Selimbau, ditemukan lokasi tambang batu bara di lapisan tanah daerah Sei Tebaung di Bunut. Batu bara dari daerah Bunut menghasilkan asap dan arang, serta meninggalkan sedikit saja yang tidak dapat terbakar. Jika dibandingkan dengan batu bara dari Inggris, perbandingannya adalah 0,85 ton batu bara *cardiff*, yang dapat menghasilkan lebih banyak uap dibandingkan dengan 1 ton batu bara dari Selimbau. Industri batu bara menjadi salah satu sumber pendapatan bagi sebagian masyarakat Selimbau. Lubang-lubang pertambangan sedalam 5 meter dengan diperkuat kayu-kayu yang sederhana untuk mencari batu bara tersebut. Setiap orang dibebaskan untuk melakukan penambangan dengan membayar kepada raja sebesar 0,20 gulden untuk setiap pikul. Orang-orang Melayu menyuruh bawahan-bawahannya untuk menggali tambang tersebut.

Pembeli dari batu bara adalah dari pihak pemerintah Kolonial Belanda yang membayar 1 gulden untuk 1 pikul di Selimbau dan dibawa ke Sintang dengan menggunakan perahu, di mana gudang pembeli berada, yang kemudian diteruskan ke Pontianak. Gudang batu bara di Sintang mampu memuat

sekitar 500 ton. Di gudang Pontianak, persediaan batu bara juga sangat besar. Hal ini bertujuan mencukupi persediaan batu bara selama musim kemarau. Saat itu, air di Sungai Kapuas sedang surut dan kapal-kapal pengangkut batu bara akan dihentikan sementara, bahkan sampai berbulan-bulan (Enthoven, 2013: 49–60). Untuk daerah *Onderafdeling* Semitau, produk-produk hutan berupa rotan, damar, dan karet ada di daerah Silat. Kemudian, produk-produk tersebut dijual kepada seorang *Lauthai Silat*, lalu diekspor.

Onderafdeling Melawi

Onderafdeling Melawi memiliki wilayah seluruh daerah Sungai Melawi yang merupakan anak Sungai Kapuas, dan luas daerahnya sekitar 19.770 km². Wilayah ini beribu kota di Nanga Pinoh yang terletak di cabang Sungai Melawi dan Sungai Pinoh. Jumlah cabang dari kedua sungai ini banyak dan didiami oleh beberapa suku Dayak yang berbeda. Mereka secara khusus menanam padi karena memiliki tanah yang cocok dan diangkut melalui sungai (Veth, 2012: 315).

Orang-orang Melayu juga ada di daerah Melawi. Hal ini dikarenakan mereka mengalami kesulitan untuk mencukupi kebutuhan hidup yang semakin sulit, yang akhirnya mendorong mereka untuk masuk ke pedalaman dan mengolah tanah-tanah yang masih kosong (Rahmayani, Mirawati, dan Jaya, 2014: 29).



Gambar 2. Peta Nanga Pinoh tahun 1891
(Perpusnas RI)

Balai Pelestarian Nilai Budaya

Pemukiman orang-orang Melayu terletak di kedua pinggir Sungai Melawi, sedangkan daerah pemukiman orang Tionghoa terletak di sebelah kirinya. Kemudian, letak dari Kontrolir sedikit ke hilir dari pemukiman orang-orang Tionghoa. Pusat perdagangan di *Onderafdeling* ini dipusatkan di Nanga Pinoh yang ramai saat adanya ekspor produk-produk hutan, terutama di pemukiman Tionghoa. Mata pencaharian masyarakat Melayu di *Onderafdeling* Melawi adalah bertanam padi dan perkebunan di ladang-ladang untuk kebutuhan keluarga. Ada pula yang mengumpulkan produk-produk hutan, seperti rotan, getah,

damar, dan lain-lainnya. Mereka lalu menukar barang dagangan dengan orang-orang Dayak, seperti kain, garam, perabotan tembaga, tembakau, dan lain-lainnya (Enthoven, 2013: 84–85).

Onderafdeling Sintang

Daerah wilayah dari *Onderafdeling* Sintang adalah daerah perairan Ketungau, Tempunak, dan Sepauk. Kemudian, ditambah dengan sedikit daerah Melawi, kecuali tanah-tanah di Pinoh. Total luas wilayah *Onderafdeling* ini sekitar 9.190 km². Secara administratif, *Onderafdeling* masuk dengan *Afdeling* Sintang yang berada di bawah pemerintahan asisten residen yang berdomisili di Sintang.

Menurut Enthoven (2013: 135), pada tahun 1895, jumlah penduduk diperkirakan berjumlah 26.600 jiwa, yang terdiri atas 10.000 Melayu, 15.600 Dayak, lebih dari 100 Bugis dan orang-orang dari daerah timur, serta 650 orang Tionghoa.

Onderafdeling Sintang di sebelah utara dibatasi oleh deretan luas Pegunungan Kelingkang, batas perairan utara dari daerah Kapuas, dan batas Derah Belanda di Borneo dengan daerah Serawak. Di sebelah timur berbatasan dengan Selimbau dan daerah Gubernemen yang masuk dalam *Onderafdeling* Semitau. Sedangkan, di sebelah selatan berbatasan dengan *Onderafdeling* Melawi dari Gunung Peninjau sampai Pegunungan Berangin. Sementara itu, pada bagian barat berbatasan dengan Sekadau dan Sanggau dari Gunung Berangin sampai deretan Pegunungan Serawak (Enthoven, 2013: 134).

Nama Sintang berasal dari nama lama, yaitu Senentang, yang berarti adalah Sungai induk (Sungai Kapuas); dua anak sungai bermuara menjadi satu, yaitu Sungai Melawi dan Sungai

Pembunuh (Sjamsuddin, 2013: 34). Tempat bertemunya kedua sungai ini sangat lebar dan ramai sebagai tempat lalu lintas kapal yang mengangkut barang dagangan. Di sebelah kanan muara Sungai Melawi, terdapat pemukiman Tionghoa yang masih sampai sekarang. Di tepi sungai inilah, orang-orang Tionghoa membangun pelabuhan untuk kegiatan perdagangan mereka, mulai dari pengangkutan barang dagang dari hulu ke hilir maupun sebaliknya. Kemudian, di sebelah kiri muara Sungai Melawi adalah pemukiman Belanda. Dari tempat ini, Belanda dapat dengan mudah mengawasi lalu lintas kapal-kapal yang menuju dan dari hulu. Lalu, di sebelah kanan Sungai Kapuas adalah tempat dari Keraton Sintang. Menurut Schwaner (dalam Sjamsuddin, 2013: 34), pada tahun 1848, di sebelah keraton sudah ada masjid. Hal ini menunjukkan bahwa Islam telah masuk di Sintang, dan masjid itu sampai sekarang tidak berubah letaknya.



Gambar 3. Sintang sekitar tahun 1900
(Perpusnas)

Daerah pemukiman Belanda dibangun pada tahun 1855. Von Gaffron diangkat menjadi asisten residen pertama dan peletak dasar kekuasaan Belanda di Sintang. Daerah ini kemudian disebut Tanjung Puri. Lalu, Belanda membangun benteng di sudut tanjung Sungai Melawi untuk menghalangi musuh-musuh sekaligus tempat tinggal garnisun yang terdiri atas 1 kompi, dengan 1 pagar dari tiang kayu belian yang ujungnya ditajamkan dan dilengkapi dengan lubang untuk menembak. Pagar tersebut dicat hitam dengan 2 bastion (menara) bulat yang menjulang tinggi di atas pagar itu. Pagar ini dilengkapi dengan meriam dan penghalang dari kawat duri. Bangunan tersebut menampilkan kesan kekokohan dan kekuatan yang membuat orang-orang Melayu dan Dayak takut terhadap kekuasaan Belanda.

Di jalan sekitar benteng tersebut telah dilakukan pengerasan dengan batu kerikil putih. Kemudian, di ujung timur dari tempat itu terdapat beberapa rumah perwira-perwira yang sangat rapi, rumah asisten residen yang sangat luas, yang depannya dibangun taman indah, kantor, penjara, gudang garam, tempat tinggal prajurit yang sangat sederhana, satu rumah untuk komandan militer, dan beberapa rumah kecil dibangun dengan model arsitektur Eropa. Ada pula rumah-rumah prajurit yang di dekatnya terdapat gudang batu bara. Kadang kala, gudang garam dan tempat tinggal prajurit tersebut terpaksa dikosongkan karena air Sungai Kapuas yang pasang dapat menggenangi sampai setinggi 1 meter. Semula, daerah ini adalah tambang emas Tionghoa. Oleh sebab itu, tanah-tanah menjadi rusak dan lokasinya berbukit-bukit. Saat musim kemarau, sekitar pertengahan tahun, air di Sungai Melawi surut sehingga lalu lintas perdagangan sedikit terhambat untuk kapal-kapal besar. Kemarau ini bisa berlangsung sangat

panjang. Hal ini mengakibatkan angkutan bahan makanan dan benda-benda lain yang penting untuk kebutuhan rumah tangga dari Pontianak terpaksa dihentikan sampai berbulan-bulan. Akibatnya, harga-harga barang dan kebutuhan pokok melonjak menjadi 3 kali lipat (Enthoven, 2013: 139).

Pemukiman orang-orang Tionghoa terdiri atas 4 blok yang dibangun dari kayu yang sangat panjang. Letak pemukiman orang-orang Tionghoa ini lebih rendah daripada bangunan orang-orang Eropa di seberangnya, sehingga jika air pasang maka akan lebih parah dan tidak sehat. Pemukiman orang-orang Tionghoa dihuni sekitar 650 jiwa, dan daerah sekitarnya menjaga statusnya sebagai pusat perdagangan di pedalaman. Orang-orang Dayak sering membawa serbuk emas, getah perca, karet alam, kayu besi (belian), dan damar untuk dijual kepada pedagang Tionghoa. Sementara itu, para pengusaha Tionghoa yang hidup di daerah Hulu mempergunakan kota Sintang sebagai pangkalan untuk perdagangan dan usaha mereka. Sintang menyediakan banyak barang dagangan, yakni besi, tembakau, garam, anggur, bir, brandi, gin, mentega, sarden tepung, kentang, bawang, buah kering, dan cerutu (Heidhues, 2008: 145).

Bagian pemukiman orang-orang Melayu di Sintang yang terletak di tepi kanan Sungai Kapuas sangat rendah, berawa, dan sering terkena banjir. Akan tetapi, orang-orang Melayu sudah memperhitungkan luapan air dari Sungai Kapuas saat banjir datang. Oleh sebab itu, rumah orang-orang Melayu dibuat berdiri di atas tiang yang sangat tinggi. Jalan-jalan yang digunakan untuk memasuki pemukiman mereka dibuat dengan konstruksi yang sangat tinggi dan langsung menuju sungai. Sedangkan, rumah dari Panembahan Sintang (Keraton Sintang)

dibuat lebih besar daripada yang ada di *Onderafdeling* Kapuas Hulu, tetapi secara bentuk dan konstruksi bangunannya tidak ada bedanya.

Letak Sintang yang begitu menguntungkan di pertemuan dua sungai besar memungkinkan untuk menguasai daerah-daerah yang lebih luas lagi. Adapun mobilitas perdagangan yang ada di Sintang sangat baik karena pengangkutan bahan-bahan makanan. Selain itu, kain-kain dan barang-barang kelontong ataupun barang-barang yang berhubungan dengan ekspor produk-produk hutan dari seluruh daerah *Onderafdeling* Kapuas Hulu dan *Onderafdeling* Melawi dikumpulkan di Sintang. Saat air sungai tinggi, lalu lintas dari kapal-kapal uap dan perahu-perahu antara Sintang dan Pontianak sangat ramai (Enthoven, 2013: 138–140).

Afdeling Sanggau dan Sekadau

Afdeling Sanggau dan Sekadau terletak di bagian tengah dari Sungai Kapuas. Sebelah barat berbatasan dengan Sambas dan Landak di mana perbatasan ini saling bertemu di Serawak. Di sebelah selatan Sanggau dan Sekadau berbatasan dengan Tayan, Meliau, dan Matan. Sedangkan, di sebelah timur berbatasan dengan Sintang. Luas *Afdeling* ini sekitar 13.628 km², dengan jumlah penduduk untuk daerah Sanggau adalah 27.410 jiwa, yang terdiri atas 7.380 Melayu, 19.661 Dayak, 351 Tionghoa, dan beberapa orang asing dari daerah timur sekitar 220 jiwa. Sementara itu, untuk Sekadau sekitar 18.050 jiwa, yang terdiri atas 1.400 Melayu, 13.350 Dayak, 592 Tionghoa, dan beberapa orang Bugis dan Arab (Enthoven, 2013: 172–174).

Ibu kota Sekadau terletak di kiri dan kanan muara Sungai Kapuas dan merupakan tempat pemerintahan Melayu. Kontrolir yang berkedudukan di Sanggau dibangun di tepi Sungai Kapuas pada tahun 1900. Daerah pemukiman orang Tionghoa ada di sebelah barat dari muara Sungai Kapuas yang terdiri atas 1 bangunan kayu yang dibangun di atas tiang kayu yang tinggi dengan panjang 50 meter dan lebar sekitar 10 meter, serta terbagi dalam 15 rumah dan toko-toko kecil. Pada tahun 1900, orang-orang Tionghoa yang tinggal di Sanggau berjumlah 274 jiwa. Ekspor produk-produk hasil hutan di Sekadau tidak terlalu banyak sehingga menarik perhatian pemerintah kolonial (Enthoven, 2013: 176).



Gambar 4. Peta Sanggau tahun 1889
(Perpusnas)

Pada Sekadau bagian utara, tepatnya di Sungai Aya, terdapat tepian yang tinggi dan terbebas dari genangan banjir. Pada tahun 1895, jumlah orang-orang Tionghoa di Sungai Aya diperkirakan mencapai 225 jiwa. Pemukiman orang Dayak, Melayu, dan Tionghoa dibuat tinggi. Hal ini bertujuan mencegah terkena luapan sungai. Jalan-jalan tersebut selalu tergenang sedikit air setelah hujan. Daerah Sungai Aya terkenal di kalangan orang Tionghoa karena daerah ini memiliki kekayaan emas. Orang-orang Tionghoa mencari emas selama bertahun-tahun, baik di dasar-dasar sungai maupun daerah perbukitan, yang menghasilkan banyak emas. Emas yang dihasilkan kadang kala bercampur dengan perak dan memiliki kualitas yang cukup baik.

Selain orang-orang Tionghoa, orang-orang Dayak dan Melayu melakukan penambangan emas dalam skala yang lebih kecil. Akan tetapi, hasil dari penambangan tersebut tidak mampu membawa keuntungan yang besar, bahkan menderita kerugian. Dari hasil penambangan emas itu, tanah-tanah di Sungai Aya menjadi rusak dan tidak dapat ditanami tanaman dengan baik. Hal ini dikarenakan lapisan tanah yang subur telah larut dalam air sehingga yang tersisa hanyalah kerikil-kerikil. Kondisi ini sama dengan yang terjadi di daerah Mandor; tanah-tanahnya banyak rusak dikarenakan penambangan emas (Enthoven, 2013: 174–175). Emas yang dikumpulkan di daerah Borneo Barat biasanya dalam bentuk serbuk emas dan dijual dalam timbangan dolar perak. Harga dari serbuk emas tersebut tergantung dari takaran kemurnian emas itu. Serbuk emas ini dijual seharga 23–25 dolar perak untuk 1 *bungkal*⁹-nya (Heidhues, 2008: 41).

⁹ *Bungkal* menurut Burn setara dengan 113 gram. Sedangkan, 1 pikul (sekitar 62 kg) setara dengan 550 *bungkal* (Heidhues, 2008: 39).

Afdeling Tayan

Afdeling Tayan hanyalah wilayah yang memuat kerajaan-kerajaan kecil, yaitu Tayan dan Meliau yang bergabung menjadi satu kerajaan di bawah kekuasaan Raja Tayan pada tahun 1889. Daerah Tayan terletak di sebelah barat Sanggau dan berbatasan dengan Pontianak. Ukuran daerah Tayan dari utara hingga selatan adalah 110 kilometer. Jumlah penduduk diperkirakan 18.842 jiwa (Enthoven, 2013: 226). Ada sebuah pulau di tengah-tengah Sungai Kapuas yang merupakan tempat tinggal kontrolir dan pemukiman orang-orang Tionghoa yang diberi nama Pulau Tayan. Sementara itu, letak dari keraton panembahan sendiri agak masuk ke dalam dari posisi yang sekarang.

Lebar Pulau Tayan ialah 450 meter, sedangkan luasnya sekitar 63 hektar. Selain rumah kontrolir dan pemukiman orang-orang Tionghoa, di Pulau Tayan juga terdapat gudang-gudang garam kecil serta 1 ruangan penjara. Pemukiman orang-orang Tionghoa saat itu dihuni sekitar 300 jiwa yang tersusun dari bangunan-bangunan kayu dan dibagi ke dalam toko-toko kecil serta rumah. Berdekatan dengan pemukiman tersebut, ada beberapa rumah dari anggota pegawai pemerintah kolonial Belanda. Ibu kota dari *Afdeling* ini adalah Meliau yang terdiri atas 40 rumah Melayu, dengan jumlah penduduk 442 jiwa dan beberapa rumah orang-orang Tionghoa dengan jumlah penduduk 190 jiwa.

Produk hutan yang paling berharga di Tayan adalah getah karet yang dikumpulkan dengan cara ditebang pohonnya. Getah karet ini sangat laku di pasaran Eropa dan permintaan terus bertambah. Ada juga getah karet yang mutunya kurang bagus, yang dikenal dengan nama getah jelutung yang banyak ditemukan di Sungai Labai dan daerah Sempang. Jelutung ini biasa

digunakan untuk memalsukan jenis-jenis getah yang kualitasnya baik, sehingga dapat menguntungkan para pedagang. Getah jenis jelutung ini dijual dengan harga sekitar f 2 per pikulnya. Selain getah karet, ada juga produk rotan, tetapi kualitasnya kurang bagus. Ada pula damar dari jenis damar kucing yang sangat laku sampai f 12 per pikulnya. Sementara itu, bahan tambang yang ditemukan di daerah Tayan dan Meliau adalah besi dan emas saja (Enthoven, 2013: 226–228).

Setiap kapal yang membawa barang dagangan, baik dari Pontianak menuju hulu Sungai Kapuas ataupun sebaliknya, selalu melewati daerah tersebut. Kadang kala, kapal-kapal itu kandas, sehingga harus dibongkar muatannya agar kapalnya tidak tenggelam. Perbaikan kapal tersebut biasanya dibantu oleh Demang Meliau (*Borneo Barat*, 1941).

Afdeling Pontianak

Afdeling Pontianak terdapat di muara Sungai Kapuas. Muara sungai tersebut bertambah besar, tetapi terjadi pendangkalan karena endapan materi yang dibawa oleh arus sungai. Di Pontianak, selain muara Sungai Kapuas, juga terdapat muara Sungai Landak. Kedua sungai itu bertemu menjadi satu hingga akhirnya sampai laut. Pemukiman orang-orang Eropa dan Tionghoa terdapat di sebelah selatan Sungai Kapuas, yang berhadapan dengan tanjung sebagai tempat tinggal Raja Kesultanan Pontianak. Jalan-jalan di pemukiman orang-orang Eropa sangat kecil, tetapi terpelihara dengan baik. Pada jalan-jalan ini, dilakukan pengerasan menggunakan kerikil. Sedangkan, pengeringan daerah itu dilakukan dengan cara menggali banyak parit, sehingga air akan masuk dan mengalir ke Sungai Kapuas. Setiap rumah selalu memiliki jembatan

sendiri sebagai penghubung dengan jalan. Pada 1 Januari 1901, jumlah penduduk di Pontianak sekitar 17.000 jiwa, yang terdiri atas 186 orang Eropa, 5.485 orang Tionghoa, 314 orang Arab, 187 orang timur, dan kurang lebih 11.000 jiwanya adalah orang-orang pribumi, yaitu Melayu, Jawa, Bugis, dan lain-lain (Enthoven, 2013: 258).

Pada tahun 1914, keadaan di Pontianak kurang lebih sama dengan kondisi pada tahun 1903. Perbaikan jalan-jalan terus dilakukan. Pada malam hari, jalan-jalan diterangi dengan lentera minyak tanah yang tidak terlalu menerangi jalanan. Keadaan tersebut memaksa para pengguna jalan untuk berhati-hati agar tidak jatuh ke dalam parit di tepi jalanan. Lampu-lampu minyak ini di kemudian hari diganti dengan lampu gas agar lebih menerangi jalanan. Di Pontianak, terdapat 1 gedung bioskop dan warung kopi yang sangat banyak. Pada tahun 1907, didirikan Kamar Dagang Tionghoa, kemudian menyusul dibukanya *Javasche Bank* sebagai agen dari rumah dagang di Pontianak (Rahmayani dan Natarsa, 2017: 69).

Rumah-rumah dibangun dengan berdiri di atas tiang yang tinggi untuk menghindari air pasang. Tiang yang dipakai dari kayu belian, dan agar tetap kokoh berdiri serta tidak amblas, maka di bagian paling bawah dipasang kayu melintang. Hal ini juga termasuk arsitektur pada bangunan orang-orang Eropa di Pontianak, yang terdiri atas tempat tinggal pasukan tentara dan perwiranya, gudang, rumah sakit, sekolah dasar untuk anak-anak Eropa dan pribumi, gudang garam, penjara, dan bangunan-bangunan lainnya, seperti gudang mesiu. Di sebelah timur dari tempat tinggal orang-orang Eropa terdapat pemukiman orang-orang Tionghoa. Seperti halnya di tempat

lain, pada pemukiman orang-orang Tionghoa selalu terdapat toko-toko kecil; tempat mereka berdagang. Pada bagian depan pemukiman orang-orang Eropa, terdapat tempat pengolahan minyak kelapa dan kopra serta tempat menggergaji kayu dengan tenaga uap (Enthoven, 2013: 252).

Infrastruktur Pelabuhan Pontianak memiliki panjang 300 m dan luas 6.250 m², dengan adanya dermaga untuk pengangkutan barang dagangan. Di belakang dermaga tersebut, terdapat kantor dan gudang-gudang penyimpanan yang semuanya dibangun dengan kayu. Pelabuhan Pontianak ini mengungguli pelabuhan-pelabuhan lain yang ada di Borneo Barat, seperti pelabuhan yang ada di Singkawang, Pelabuhan Pemangkat, Pelabuhan Sambas, dan Pelabuhan Ketapang (Rahmayani dan Natarsa, 2017: 76–77)¹⁰.

Pengeringan daerah dekat pantai dan tepi muara dilakukan agar wilayah tersebut tidak tergenang oleh luapan Sungai Kapuas. Seperti halnya di Sungai Kakap yang terletak di sebelah selatan ibu kota Pontianak, pengeringan dilakukan dengan menggali parit untuk penyaluran air yang panjangnya bisa mencapai 20 kilometer. Tujuan dari dikeringkannya daerah ini adalah supaya bisa ditanami pohon kelapa dan dijadikan daerah pemukiman. Akan tetapi, di beberapa tempat, masih tetap tergenang air luapan, terutama saat air laut pasang, dan hal tersebut tidak mempengaruhi pohon kelapa yang ditanam (Enthoven, 2013: 252). Pepohonan lain yang dapat hidup dengan baik di daerah ini adalah pohon manggis dan rambutan,

¹⁰ Peringkat ini berdasarkan jumlah kapal yang masuk ke masing-masing pelabuhan. Pelabuhan Pontianak mengungguli jumlah kapal yang masuk, yaitu KPM sejumlah 41 kapal, 63 kapal berbendera Inggris dan Jepang. Sedangkan, pelabuhan-pelabuhan lain yang disebutkan sebelumnya ada di bawah jumlah itu (Rahmayani dan Natarsa, 2017: 76).

serta kopi. Untuk daerah pedalaman masih tertutup oleh hutan yang sangat lebat, tetapi di dalamnya banyak terdapat kayu gaharu, kayu gading, dan kayu belian.

Hal negatif dari Kota Pontianak adalah kekurangan sumber air minum yang baik. Sumur yang digali tidak dapat menghasilkan air yang baik kualitasnya, rasanya asin, bahkan kadang kala mata air tidak mengalir. Masyarakat Pontianak lebih mengandalkan air dari Sungai Kapuas, terutama saat air surut dan musim kemarau. Orang-orang Eropa dan Tionghoa lebih mengandalkan air hujan sebagai sumber air baku. Oleh sebab itu, mereka membuat penampungan air yang sangat besar. Hal ini dikarenakan Pontianak memiliki curah hujan yang lumayan lama dan tinggi sekitar 3.244 mm. Mereka rata-rata memiliki persediaan air yang cukup untuk kebutuhan sehari-hari, termasuk untuk diminum. Akan tetapi, jika musim kemarau tiba, maka sumber air banyak diangkut dari Sungai Melayu yang merupakan anak dari Sungai Landak. Walaupun tidak sejernih air hujan, tetapi air dari Sungai Melayu tidak merugikan bagi kesehatan tubuh (Enthoven, 2013: 257).

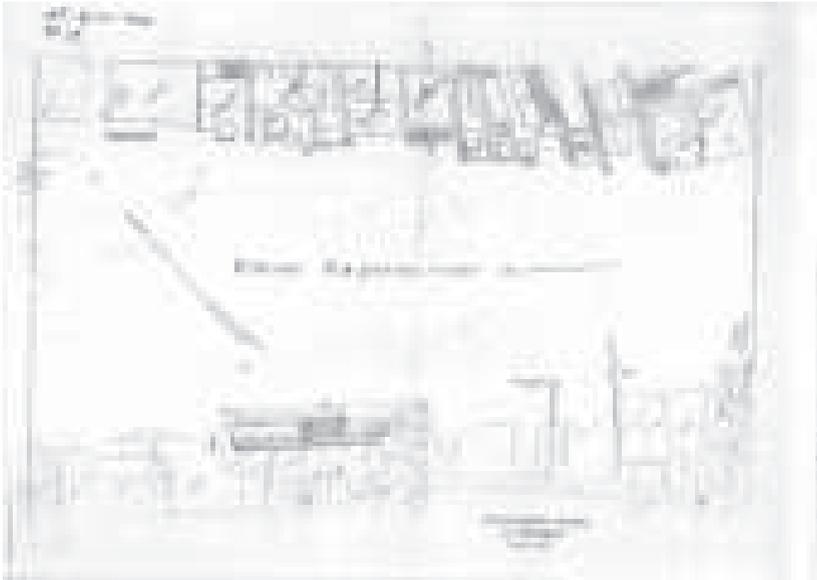
Pada tahun 1913, *Nederlandsche Handel Maatschappy* (NHM) datang ke Pontianak untuk membuka kantor dan menambah gudang-gudang penyimpanan yang sebelumnya sudah ada. Hal menambah jumlah pendirian kamar dagang yang ada di Pontianak. Jalan darat yang digunakan untuk ke Mempawah juga diperbaiki dan dilebarkan sampai Singkawang. Lahan yang semula hutan kemudian dibuka untuk tanaman perkebunan, seperti karet atau kelapa, sehingga jalan tersebut semakin ramai dilewati orang-orang. Barang-barang dagang untuk perdagangan ekspor biasanya datang dari arah hulu Sungai Kapuas (daerah Melawi, Kapuas Hulu, dan Sintang)

dengan menggunakan Kapal Bandung yang ditarik oleh kapal api kecil dan kapal dari KPM (*Koninklijke Paketvaart-Maatschappij*)¹¹. Sedangkan, dari daerah Landak, barang-barang ini dibawa melalui jalur sungai dengan *tongkang*. Setelah tiba di Pontianak, barang-barang tersebut dibawa menggunakan kapal yang lebih besar.

Pada tahun 1927, kapal-kapal yang membawa barang-barang dagang ke Batavia membawa barang dengan 2 buah kapal bertonase kurang lebih 500 ton dan 600 ton yang datang sekitar 10 hari sekali. Kemudian, kapal yang menuju Singapura mengangkut dengan 3 buah kapal, masing-masing sekitar 300–450 ton. Barang-barang yang dibawa dari Pontianak adalah kopra, getah jelutung, *sahang*, pinang, rotan, dan damar (*Oetoesan Borneo*, 1927: 1). Hal ini menunjukkan bahwa hubungan dagang antara Pontianak dengan Jawa tidak sepesat jika dibandingkan dengan hubungan dagang Pontianak dengan Singapura.

Pada tahun 1928, transportasi sungai di Pontianak terbilang sangat ramai. Apalagi, kapal-kapal yang menuju hulu Sungai Kapuas semakin banyak dibandingkan tahun-tahun sebelumnya. Kapal Bandung juga sudah banyak dan besar-besar. Kantor-kantor pemerintahan Kolonial Belanda sudah diperbaiki dan diperbesar. Begitu juga dengan sekolah Belanda dan Melayu yang semakin diperbesar. Ada juga *Hollandsche Chineesche School* (HCS) yang didirikan untuk orang-orang Tionghoa (*Oetoesan Borneo*, 1928: 1).

¹¹ *Koninklijke Paketvaart-Maatschappij* (KPM) mulai melayani jalur Borneo Barat dan Singapura pada tahun 1901. KPM dan Kapal Tionghoa membuat kesepakatan mengenai tarif angkutan untuk mengurangi persaingan di antara keduanya, misalnya KPM dengan Kapal *Thong Ek* yang ada di Pontianak, keduanya membagi muatan kotornya 1.300 ton (Rahmayani dan Natarsa, 2017: 71).



Gambar 5. Peta Pelabuhan Pontianak
(Besluit, 16 Juli 1940)

Karena daerah-daerah yang dilewati Sungai Kapuas sangat luas maka pemerintah kolonial membuat perhitungan jarak tempuh melalui Sungai Kapuas tersebut. Jarak tempuh melalui Sungai Kapuas menuju tempat-tempat penting adalah Pontianak–Tayan (159,8 km); Tayan–Meliau (24,4 km); Meliau–Sanggau (70,7 km); Sanggau–Sekadau (71,6 km); Sekadau–Sintang (120,5 km); dan Pontianak–Sintang (447 km) (Enthoven, 2013: 181).

C. Potensi Sumber Daya Alam di Borneo Barat

Berbagai Jenis Kayu

Produk hasil hutan dari Borneo Barat sangat beragam, di antaranya jenis kayu berharga tinggi. Pengumpulan hasil

hutan ini merupakan salah satu mata pencaharian utama bagi masyarakat. Jenis-jenis kayu yang terbanyak dan tersebar di daerah hilir Sungai Kapuas adalah tebelian atau kayu belian. Kayu belian ini banyak digunakan untuk keperluan pembuatan rumah-rumah Gubernur, perkantoran, pergudangan, dan lain-lain. Eksploitasi terhadap kayu belian sempat terhenti karena letaknya jauh di pedalaman dan tidak terkumpul dalam satu kelompok pohon. Kayu belian ini sangat sulit dikerjakan karena sangat keras dan memiliki serat yang kasar, tetapi mudah dibelah. Oleh sebab itu, kayu belian ini banyak dipakai untuk tiang rumah, papan lantai, dan untuk menutup atap dalam bentuk sirap. Kayu ini tahan terhadap kutu pemakan kayu dan sangat kuat. Maka dari itu, kayu ini banyak dipakai untuk *barau* sungai dan tiang-tiang di laut (Enthoven, 2013: 143).

Selain jenis kayu belian, ada juga jenis kayu lain, yaitu kayu tembesu yang memiliki kualitas nomor dua setelah kayu belian. Jenis kayu ini banyak ditemukan di daerah Kapuas Hulu dan Sungai Kapuas bagian hilir. Jenis kayu tembesu memiliki warna cokelat tua dan sangat keras, tetapi lebih mudah digunakan daripada kayu belian. Kayu tembesu memiliki harga sekitar $f 60-70/m^3$. Ada pula jenis lainnya, yaitu kayu merbau yang tersebar di mana-mana. Kayu ini berwarna cokelat muda, sangat lentur, alot, awet, dan sangat tahan terhadap pengaruh iklim; dalam hal ini melebihi kayu jati. Kayu ini memiliki harga sekitar $f 60/m^3$ (Enthoven, 2013: 145). Selain jenis-jenis kayu itu, masih banyak jenis kayu yang dihasilkan, seperti medang, merantai, bintangur, majan, kruing, medang semat, dan lain-lain.

Bambu

Kualitas bambu yang terdapat di Borneo Barat tidak sebaik bambu yang ada di Jawa. Bambu betong terdapat di Sambas dan Borneo Barat bagian selatan yang memiliki diameter (garis tengah) dari 10–15 cm. Jenis bambu ini berharga f 0,25 satu batang, yang sangat baik untuk membuat bangunan yang sifatnya sementara. Bambu jenis temong dan andong juga ditemukan di Sambas, yang memiliki garis tengah sekitar 6–7 cm berharga 3–4 sen satu batangnya. Bambu yang digunakan untuk anyaman dan alat pikul biasanya dari jenis bambu manis, bambu tipis, bambu ampil, bambu pering, bambu anai, bambu keling, bambu aur, dan bambu abah. Garis tengah jenis-jenis bambu tersebut bermacam-macam, mulai dari 2 cm hingga 5 cm, serta mempunyai harga pasaran 2–3 sen per satu batangnya (Enthoven, 2013: 146).

Rotan

Rotan terbaik adalah jenis rotan segar, rotan merdah, rotan pelanduk, rotan senih, rotan tapak, rotan lemah, rotan duri kelin, rotan luwah, rotan jempayang, rotan maran padi, dan rotan maran dahan. Jenis-jenis rotan ini sangat baik untuk diekspor dan banyak dijumpai di Kapuas Hulu serta daerah Matan. Rotan biasa dipakai dalam kondisi yang masih utuh untuk mengikat kapal-kapal. Akan tetapi, jika sudah dibelah, rotan tersebut digunakan untuk anyaman. Harga rotan di pasaran bervariasi, mulai dari f 3 sampai f 11 per satu pikul dalam keadaan yang masih utuh (tidak dibelah). Namun, dalam keadaan yang sudah dibelah, nilai jualnya turun jauh dari f 0,30 sampai f 1,20 per satu ikatan 100 biji. Penentuan harga rotan tergantung dari warna, kelicinan, dan kehalusan

persambungan. Ciri-ciri ini menandakan kepadatan, kealotan, dan ketahanan dari rotan itu. Pengumpulan rotan terkadang sering dipanen terlalu cepat, sehingga bisa mengakibatkan tidak adanya regenerasi dari rotan yang kualitasnya baik (Enthoven, 2013: 146–147).

Karet

Karet menjadi salah satu produk penting dari perdagangan ekspor. Pada mulanya, mengumpulkan karet dengan cara menebang pohonnya dapat memusnahkan pohon karet tersebut. Cara ini membuat karet menjadi susah dicari dan harus masuk ke pedalaman. Pemerintah Kolonial Belanda berusaha menyadarkan raja-raja dan masyarakat agar mencoba cara pengumpulan getah karet lainnya. Akan tetapi, karena kesadaran masyarakat yang menganggap pohon karet sebagai milik umum dan bisa dilakukan sesuai dengan kehendaknya sendiri, maka hal itu mempersulit untuk mengubahnya.

Di daerah Sintang, getah karet dinamakan “menyatu”, dan jenis terbaik dari getah karet adalah getah durian. Menurut kualitasnya, getah karet adalah getah rabaah; menyatu *sin* atau menyatu padi, getah beringin atau getah duduk, getah mawang, getah beras, getah tungkul, getah ktipai, getah nangka, getah putih, getah keribang, dan getah susu. Ada juga getah dari jenis yang lainnya dengan kualitas rendah, dan getah ini digunakan untuk menipu pembelinya.

Pada akhir abad ke-19, Hindia Belanda memiliki perkebunan *ficus elastica* yang termasuk jenis pohon yang besar dan tinggi. Pohon jenis lainnya yang diambil karetnya adalah *castilloa* dan *manihot*. Perkembangan selanjutnya, *ficus* lebih dikenal di Jawa daripada *Hevea brasiliensis* yang dikenal kemudian hari.

Pada tahun 1906, di Jawa, *hevea* menggantikan *ficus*. Tetapi, di Sumatra, jenis *hevea* sudah ada pada tahun 1902 dan ditanam di perkebunan-perkebunan. Tahun 1910–1912 memasuki masa jaya karet di pasaran internasional. Perkebunan-perkebunan rakyat juga mengalami kenaikan yang baik. Bahkan, pada tahun 1920–1930-an, hasil perkebunan rakyat tersebut naik secara cepat (Creutzberg, 1987: 154–155).

Pada awal tahun 1900-an, benih *hevea* dari Singapura sampai di Borneo Barat. Pada tahun 1906–1907, pemerintah mulai membagikan benih tersebut kepada para pekerja perkebunan yang potensial. Menurut Ozinga (dalam Heidhues, 2008: 162–163), harga karet meningkat drastis pada tahun 1910, sehingga membangkitkan minat untuk memperluas penanaman tanaman tersebut. Akan tetapi, upaya yang dilakukan oleh pemerintah Kolonial Belanda tidak segenar yang dilakukan oleh orang-orang Tionghoa yang menyebarkan penanaman karet sampai daerah pedalaman. Orang-orang Tionghoa membawa benih karet itu dari Singapura dengan memberikan tanah dan ditempatkan pada kotak-kotak di atap perahu yang berlayar ke hulu untuk berdagang. Ketika mereka sampai Hulu, benih-benih karet tersebut siap ditanam oleh penerimanya (Rahmayani, Mirawati, dan Jaya, 2014: 26).

Harga untuk jenis getah dalam perdagangan adalah getah merah berharga f 250, getah nyatuk f 150, getah serawak f 90, dan getah lembut f 62,50 per satu pikul. Sedangkan, untuk jenis yang kurang baik kualitasnya dijual dengan harga f 35 per satu pikulnya. Dalam perdagangan getah karet ini, banyak dilakukan praktik penipuan dengan cara mencampur getah berkualitas baik dengan getah berkualitas kurang baik. Mulai dari pengumpul pertama sampai dengan eksportir, masing-

masing mengambil bagian dalam penipuan tersebut (Enthoven, 2013: 147).

Kelapa

Pada awal sebelum dikenal karet, kelapa merupakan komoditas andalan ekspor. Kelapa pada mulanya diperkenalkan oleh orang-orang Bugis ke wilayah pesisir pantai. Pada tahun 1850, orang-orang Bugis memulainya dengan cara mengeringkan di daerah pesisir, di mana parit sepanjang ribuan kilometer digunakan untuk pengeringan dan transportasi. Banyak orang Bugis yang akhirnya menjadi makmur karena hasil dari perkebunan kelapa yang mereka usahakan. Pada tahun 1870, orang-orang Tionghoa mulai menanam sendiri tanaman kelapa dan mengambil alih perdagangan kelapa dari orang-orang Bugis. Orang-orang Tionghoa mengambil alih perdagangan kelapa dengan membeli kebun-kebun milik orang-orang Bugis, kemudian memulai penanaman bibit kelapa baru (Sandick dan Merle dalam Rahmayani, Mirawati, dan Jaya, 2014: 117). Akan tetapi, pepohonan dan perkebunan masih dipegang oleh orang-orang Bugis, Arab, dan Melayu. Kebanyakan kelapa diolah menjadi minyak dan dikirimkan ke Jawa. Namun, pada tahun 1873, minyak kelapa juga diekspor ke Singapura, sebelum akhirnya minyak bumi menggantikan peran minyak kelapa.

Setelah digantikan oleh minyak bumi, kelapa akhirnya diekspor dalam bentuk kopra untuk diproses di Singapura. Peluang usaha ini dimanfaatkan oleh orang-orang Tionghoa untuk membeli kelapa dari produsen, kemudian mengolahnya menjadi kopra. Fungsi lain dari kopra selain dijual ke Singapura, juga digunakan sebagai pemberat kapal yang melayari rute

Pontianak dan Semenanjung Siam (Enthoven, 2013: 272 serta Rahmayani dan Natarsa, 2017: 51).

Setelah adanya dua pabrik minyak kelapa di Pontianak, proses pengolahan kopra tidak lagi ada di Singapura. Permintaan internasional dan adanya kesempatan mempergunakan Singapura sebagai pasar membuat orang-orang Tionghoa memiliki keunggulan dibandingkan dengan para pedagang lainnya. Pada awalnya, orang-orang Tionghoa menolak untuk menanam pohon kelapa karena akan mengikat modal mereka selama beberapa tahun. Akan tetapi, akhirnya, perkebunan dibuka di daerah Pemangkat, Singkawang, dan Monterado. W.L. Cator (dalam Heidhues, 2008: 160) mengungkapkan, di sekitar Pontianak, terdapat beberapa perkebunan kecil yang memiliki pekerja orang-orang Bugis. Pada tahun 1919, sepanjang jalur pesisir dari Sungai Purun sampai Sungai Duri, kurang lebih sepanjang 90 km menjadi daerah tempat penanaman pohon kelapa dengan lebar 2–4 km. Pada tahun 1939, perkebunan tersebut meningkat dengan jumlah panjang sekitar 360 kilometer, yang terhampar dari selatan Sukadana hingga utara Pemangkat.

Damar

Damar ditemukan di Borneo Barat, tetapi ekspor damar¹² tidak banyak dilakukan. Hal ini dikarenakan damar terletak di pedalaman yang jauh dengan sungai. Perjalanan melalui jalur darat memakan biaya yang tidak murah, sedangkan damar dihargai f10–16 per satu pikul. Harga tersebut tidak cukup untuk memperoleh keuntungan dari hasil perdagangan damar. Ekspor damar hanya terbatas pada kualitas yang baik, seperti damar mata kucing yang sulit ditemukan, sedangkan damar kualitas

¹² Damar yang diekspor tersebut adalah damar mata kucing (Sjamsuddin, 2013: 47).

kurang bermutu, seperti kelulut daging, tengbuyung, dan batu hanya dikumpulkan dengan perahu-perahu dan digunakan untuk bahan penerangan (Enthoven, 2013: 148).

D. Penduduk di Borneo Barat

Etnis Dayak

Jauh sebelumnya, pada tahun 10.000 SM, wilayah Borneo terhubung dengan daratan Asia Tenggara, sehingga mendorong adanya migrasi melalui daratan dan lautan. Pada mulanya, penduduk di Borneo adalah orang-orang Austronesia yang datang dari Asia Tenggara. Migrasi pertama ini datang dari Taiwan menyeberangi Filipina, kemudian menuju Borneo. Orang-orang dari Austronesia inilah yang merupakan nenek moyang suku Dayak.

Hal tersebut ditunjukkan oleh adanya kesamaan cara hidup dengan kebudayaan tradisional Dayak. Bentuk pemukiman orang Austronesia hampir sama dengan rumah panjang suku Dayak. Orang Austronesia bercocok tanam, memelihara babi, ternak, dan memiliki keahlian dalam berburu, mencari ikan, serta membuat alat-alat pecah belah. Pakaian mereka juga berasal dari kulit kayu, dan tubuhnya dihiasi dengan tato (Anouk Fienieg, 12–13).

Dayak pada umumnya dianggap sebagai orang “asli” Borneo. Nama Dayak mencakup berbagai kelompok yang berjumlah sekitar 40% dari total penduduk di Provinsi Borneo Barat. Karakteristik yang membedakan kelompok subetnis Dayak dari kelompok lainnya adalah perbedaan dalam bahasa atau sistem sosial mereka. Masyarakat Dayak yang tinggal di dekat pantai

dan berhubungan dengan orang-orang Melayu dan Tionghoa, identitas mereka menjadi susah dikenali. Pada akhir abad ke-19, pemerintah Belanda meluaskan wilayah di tempat yang ada sedikit kerajaan Melayu. Belanda mulai mengatur beberapa kelompok Dayak di pedalaman secara langsung.

Hubungan antara Dayak dan Melayu melalui perdagangan dan upeti yang menguntungkan kedua belah pihak. Orang-orang Melayu tidak dapat hidup tanpa hasil hutan dari Orang Dayak. Sedangkan, orang-orang Dayak menghindari laut dan kekurangan hubungan dengan pihak luar yang dibutuhkannya untuk perdagangan luar negeri. Sementara itu, pada masa selanjutnya, orang-orang Tionghoa menggantikan peran bangsawan Melayu sebagai mitra dagang dan langganan orang Dayak. Oleh sebab itu, orang-orang Dayak lebih sering tinggal berdekatan dengan pemukiman Tionghoa. Jaringan dagang yang telah dibentuk oleh orang-orang Tionghoa terkadang menguntungkan orang-orang Dayak. Orang-orang Dayak umumnya bertani di wilayah yang lebih tinggi, lebih kering, dan berbukit-bukit yang memang lebih cocok untuk berladang (Heidhues, 2008: 18).

Etnis Tionghoa

Masyarakat Tionghoa datang pertama kali ke Borneo Barat pada abad ke-18 sebagai penambang emas. Pada masa-masa sebelumnya, kedatangan masyarakat Tionghoa ke Borneo Barat adalah sebagai pedagang, tetapi mereka tidak tinggal menetap. Masyarakat Tionghoa berasal dari pesisir selatan Tiongkok. Kelompok besar yang datang ke Kalimantan Barat adalah Teochiu dan Hakka. Kedua kelompok besar tersebut adalah Tionghoa Han, kelompok Hakka yang pertama melakukan migrasi. Mereka menggunakan bahasa di bagian pesisir selatan

daratan Tiongkok. Etnis Teochiu bermigrasi dari daerah pesisir timur laut Guangdong di sekitar Pelabuhan Swatow (Shantou) dan Hakka bermigrasi dari daerah Guangdong yang terletak di daerah pedalaman yang berbukit-bukit atau daerah dataran rendah yang merupakan daerah miskin di provinsi ini. Kemudian, sebagian kecil Hakka juga bermigrasi dari daerah Fujian bagian pedalaman (Heidhues, 2008: 17).

Masing-masing kelompok besar tersebut memiliki karakteristik yang berbeda. Hakka bekerja di pertambangan dan bercocok tanam, serta sebagai pedagang kecil di daerah pedalaman. Di bidang pertambangan, mereka selalu bersaing dengan penduduk lokal dan berhasil memenangkan persaingan karena memiliki cara kerja yang efektif dan efisien. Sedangkan, Teochiu lebih banyak tinggal di perkotaan dan ahli di bidang perdagangan (Anouk Fienieg, 17–18). Pada awalnya, pejabat-pejabat kolonial mengabaikan perbedaan daerah asal dan bahasa di antara para pemukim Tionghoa. Sebelum kedatangan penerjemah-penerjemah pertama Belanda pada tahun 1860-an, Belanda banyak bergantung pada sesama orang Tionghoa untuk mendapatkan informasi.

Adapun perbedaan dengan etnis Melayu adalah pada etnis Tionghoa tidak terdapat gelar turun-temurun dan lebih egaliter. Pemilihan pemimpin dipilih berdasarkan kekuatan fisik, kemampuan organisasi, dan status sosial, yang biasanya selalu terkait dengan kekayaan. Belanda menganggap semua etnis Tionghoa termasuk yang lahir di nusantara, sedangkan yang keturunan campuran adalah orang Timur asing. Pemerintah kolonial menyusun berbagai peraturan untuk mencegah orang Tionghoa menjadi “penduduk asli”. Orang-orang Tionghoa juga memiliki ikatan yang kuat dengan kerajaan-kerajaan yang

ada di Borneo Barat. Orang-orang Tionghoa yang berada di daerah pedalaman kadang melebur ke dalam masyarakat Dayak (Heidhues, 2008: 18–19).

Sebagai penambang emas, orang-orang Tionghoa bersaing dengan orang-orang Melayu dan Dayak yang telah menambang sebelum kedatangan orang-orang Tionghoa di Borneo Barat. Akan tetapi, metode yang dipakai oleh orang-orang Tionghoa untuk menambang lebih efektif dan efisien dibandingkan dengan orang-orang Melayu dan Dayak. Oleh sebab itu, penguasa Melayu saat itu mendorong orang-orang Tionghoa untuk datang sebagai penambang emas dengan melakukan kontrak agar mereka tidak menjadi petani, sehingga mereka dapat membeli beras dari penguasa Melayu dengan harga yang tinggi. Akan tetapi, karena pertambangan selalu dekat dengan pertanian, maka kontrak tersebut tidak berarti dan orang-orang Tionghoa banyak membuka lahan pertanian di daerah-daerah pesisir. Walaupun orang-orang Tionghoa banyak membuka lahan pertanian, namun mereka tidak berebut lahan dengan orang-orang Dayak karena Dayak lebih banyak membuka lahan pertanian di daerah pedalaman (Heidhues, 2008: 19–20).

Awalnya, perkawinan orang-orang Tionghoa di Borneo Barat dengan perempuan Dayak. Orang-orang Dayak yang mereka peristri akhirnya menjadi orang-orang Tionghoa dan membesarkan anak mereka dengan cara Tionghoa juga. Setelah populasi mereka semakin banyak, orang-orang Tionghoa lebih memilih istri yang sama-sama orang Tionghoa dan jarang mengambil istri dari orang-orang Dayak (Anouk Fienieg, 18). Hal itu terutama setelah terjadi perang antara Belanda dengan Monterado pada tahun 1850-an. Pemerintah kolonial melarang pria Tionghoa memperistri perempuan Dayak. Laki-

laki Tionghoa yang mengambil istri orang Dayak didenda sekitar f120 kepada penguasa Melayu atau pemegang hak upeti perempuan tersebut. Akan tetapi, peraturan ini dihapuskan pada tahun 1860 karena pemerintah kolonial memandang memperlai-memperlai Tionghoa sebagai korban imoralitas yang memalukan (Heidhues, 2008: 22).

Etnis Melayu

Etnis Melayu bukanlah sebuah komunitas homogen seperti kelompok etnis lainnya. Pengelompokan sosial mereka didasarkan atas kejadian pada masa lampau. Anggota kerajaan adalah mereka yang termasuk keluarga kerajaan atau anak buah penting lainnya. Sedangkan, kelompok sosial lainnya ialah orang-orang di luar keluarga kerajaan, seperti orang bebas, tukang, prajurit, petani, atau nelayan. Para administrasi penting biasanya masih saudara keluarga kerajaan. Perdagangan merupakan sumber utama kekayaan kerajaan, selain mengambil upeti dari tanah dan penduduk.

Orang-orang Melayu juga melakukan budi daya perkebunan karet dan kelapa di Borneo Barat, yang didasari oleh kebutuhan hidup. *Onderneming* karet banyak dilakukan di daerah-daerah di hulu Sungai Kapuas, seperti Meliau, Sanggau, dan Sintang. Orang-orang Melayu juga memiliki perkebunan karet, seperti di wilayah Pontianak. Diaspora orang-orang Melayu di Borneo Barat menyebar sampai daerah hulu, seperti Sintang. Keberadaan mereka karena dipengaruhi oleh berbagai interaksi antara penduduk lokal dengan pendatang. Sungai merupakan faktor penting dalam penyebaran dan perkembangan etnis Melayu. Melayu mendiami daerah tepi sungai dan membuka

lahan untuk diusahakan menjadi kebun-kebun (Rahmayani, Mirawati, dan Jaya, 2014: 28–29).

Selain di daerah pedalaman, orang-orang Melayu juga tinggal di daerah pesisir, seperti daerah Sambas. Melayu Sambas lebih memilih menjadi petani di perkebunan karet. Pengolahan karet tersebut bukan karena keinginan sendiri, tetapi lebih karena dorongan dari pemerintah Kolonial Belanda. Orang-orang Melayu di pedalaman, seperti di Sintang, membuka lahan untuk penanaman karet, padi, dan beberapa tanaman subsisten. Mereka juga membeli hasil hutan yang dijual, baik oleh orang-orang Melayu ataupun orang-orang Dayak. Walaupun begitu, monopoli perdagangan tetap dipegang oleh orang-orang Tionghoa. Di Pontianak, sebagian orang Melayu berasal dari Arab yang bermukim di tepi pertemuan Sungai Kapuas dan Sungai Landak. Permukiman mereka tidak beraturan dan berdiri rapat satu sama lain, sedangkan sebagian memiliki bangunan yang cukup luas dengan taman-taman kecil. Mata pencaharian utama adalah perdagangan yang berlangsung di Pontianak (Veth, 2012: 17).

Etnis Bugis

Kedatangan orang-orang Bugis di Borneo Barat didorong atas jiwa perdagangan. Sebab, saat mereka masih di tempat asal, perekonomiannya lemah. Kapal-kapal mereka berangkat dengan satu modal bersama. Dengan kapal dan perlengkapan yang sederhana, tetapi muatan mereka sangat berharga serta menghasilkan keuntungan yang besar. Migrasi orang-orang Bugis di kepulauan Indonesia bermula dari abad ke-17, kemudian membangun koloni-koloni di Kalimantan bagian

timur, tenggara, Pontianak, dan Semenanjung Melayu, tepatnya di Johor dan sekitarnya.

Menurut Patmawati (Rahmayani, Mirawati, dan Jaya, 2014: 39–40), daerah asal tempat tinggal mereka sangat cocok untuk lahan pertanian serta wilayah perairan pantai dan danau. Keadaan ini membuat orang-orang Bugis menjadi petani yang ulet, walaupun di daerah tempat tinggal mereka yang baru. Hal tersebut dapat membuktikan bahwa orang-orang Bugis biasanya sebagai pembuka lahan.

Kedatangan orang-orang Bugis di Borneo Barat membawa beberapa dampak, salah satunya adalah munculnya jaringan ekonomi orang-orang Bugis. Pembukaan lahan perkebunan oleh orang-orang Bugis banyak dilakukan di daerah pesisir pantai. Hal ini dikarenakan kontur tanah pesisir Borneo Barat dengan Sulawesi, tempat asal mula orang-orang Bugis, memiliki kemiripan. Mereka pun membudidayakan kelapa sebagai komoditas utama. Kelapa ini memainkan peranan yang penting karena adanya dorongan dari pemerintah Kolonial Belanda untuk memperoleh keuntungan dari ekspor minyak kelapa dan kopra, yang pada tahun 1930-an sedang dibutuhkan oleh pasar dunia. Migrasi orang-orang Bugis di Borneo Barat tersebar di beberapa tempat, seperti Pontianak, Mempawah, Pemangkat, dan tempat lainnya. Di daerah Pontianak, pesisir di daerah Kakap (Selatan kota Pontianak), didominasi oleh orang-orang Bugis, dan mereka mengembangkan perkebunan kelapa (Rahmayani, Mirawati, dan Jaya, 2014: 41–42).

III

Niaga dan Kuasa di Kapuas Awal Abad ke-20 (Any Rahmayani)

Bab ini membahas tentang relasi antara niaga dan keterlibatan negara kolonial Hindia Belanda pada awal abad ke-20, tepatnya masa sebelum malaise. Melalui kontrak-kontrak dengan penguasa lokal, kekuasaan kolonial di atas kertas telah berlangsung sebelum abad ke-20, namun periode ini menunjukkan usaha keras pemerintah kolonial Hindia Belanda untuk memperluas koloni di wilayah Borneo.

Bab ini juga menjelaskan tentang transformasi ekonomi yang terjadi akibat keterlibatan pemerintah kolonial dan perubahan permintaan pasar dunia. Pada awal abad ke-20, kebijakan ekonomi pemerintah Hindia Belanda tidak lagi bergantung pada pajak, tetapi perdagangan *cash crop* yang sedang menjadi komoditas yang diminati pasar dunia. Oleh karenanya, pemerintah kolonial mulai menerapkan kebijakan budi daya tanaman niaga, termasuk di luar Jawa. Maka dari itu, kami akan memulainya dengan memberikan gambaran umum mengenai perdagangan dan kehidupan ekonomi

di Sungai Kapuas pada periode sebelumnya. Selanjutnya, kita akan melihat, apakah kekuasaan kolonial mampu mendominasi kekuatan ekonomi di Sungai Kapuas?

A. Niaga dan Kuasa di Sungai Kapuas sebelum Abad ke-20

Aktivitas niaga di Sungai Kapuas sejak lama dikontrol oleh kekuasaan-kekuasaan yang ada di sekitarnya. Kerajaan Sukadana yang menjadi wilayah taklukan Banten sempat menguasai dan mengatur sebagian besar aktivitas niaga di Sungai Kapuas pada abad ke-18. Seluruh hasil niaga yang merupakan hasil barter dengan komunitas di pedalaman diperjualbelikan dalam pasar ekspor di pantai selatan Borneo. Sukadana lebih memilih pelabuhan di pantai selatan daripada pantai barat utara yang mereka anggap berdekatan dengan aktivitas perompakan. Kerajaan Landak yang juga merupakan vassal dari Kerajaan Banten bergantung pada Sungai Kapuas dalam aktivitas niaga produk unggulannya, yakni intan. Kerajaan Sanggau, dengan hasil emas terbaiknya, menggunakan aliran Sungai Kapuas di wilayahnya (yang disebutnya Sungai Sanggau) (Heidhues, 1998:273).

Pengelolaan sistem niaga dalam kaitan dengan kekuasaan politik saat itu memiliki model sama yang dijalankan oleh para penguasa Melayu. Heidhues mengkategorikannya sebagai model Bronson yang menunjukkan bahwa pelabuhan-pelabuhan milik penguasa ini mengontrol sungai dan menempatkan pejabat di wilayah penghasil produk ekspor di wilayah pedalaman atau hulu. Penguasa Borneo kebanyakan bergantung pada pertukaran dengan penduduk hulu yang mengumpulkan produk hutan dan pertanian yang laku di pasar Asia. Penguasa mengambil keuntungan dari kebutuhan penduduk hulu atas barang impor, seperti pakaian

(katun), besi, garam, tembakau, dan tempayan Tiongkok (Heidhues, 1998: 275).

Relasi tersebut menumbuhkan hubungan ketergantungan di antara keduanya, walaupun terdapat indikasi-indikasi embargo atau kerja sama dengan pihak lain yang merugikan di lain hari. Heidhues juga menyatakan bahwa hubungan hulu-hilir semacam ini tidak aman atau tidak stabil jika dilihat dari sudut kepentingan penguasa pelabuhan. Selain dapat melakukan konspirasi dengan pelabuhan, selain yang dimiliki oleh penguasa, dengan cara berpindah dan membawa semua barang. Hal ini juga terjadi ketika buruh Tionghoa membentuk kongsi yang relatif bebas dan meruntuhkan sistem *apanage*, serta mulai melakukan kontrol atas buruh dan perdagangan penduduk pedalaman.

Kebutuhan ekonomi terkait sungai jelas terlihat dengan berdirinya Kesultanan Pontianak. Abdurrahman Al Kadrie sebagai sultan pertama kesultanan ini sangat cermat dan berpikir strategis dalam memilih pusat kekuasaan di delta Sungai Landak dan Sungai Kapuas Kecil yang mengarah ke Laut Tiongkok Selatan. Tidak saja untuk kepentingan niaga, namun juga untuk sistem keamanan dan pengawasan secara politik.

Pembangunan benteng di Pulau Jambu, selain untuk membangun kekuatan dan aliansi (dengan raja Ali dari Riau) untuk mendesak Sanggau, juga bertujuan memblokir rute perdagangan ke selatan, yaitu Kerajaan Sukadana. Posisi Pontianak ini juga secara langsung menutup akses perdagangan Kerajaan Landak di pedalaman menuju hilir ataupun sebaliknya. Akses atas Sungai Kapuas berperan penting pada masa kejayaan ekonomi Pontianak sebelum 1778. Pedagang-pedagang Bugis dan Tionghoa membawa intan dan emas dari pedalaman. Produk lain adalah lada yang ditanam di kebun-kebun di wilayah pedalaman. Saat itu, pedagang

Tionghoa setidaknya datang dengan 3–8 *jung* per tahun. Dengan *jung* bermuatan besar tersebut, mereka dapat membawa banyak barang untuk menyinggahi Kamboja, Siam, Makassar, Siak, Malaka, dan Terengganu. Produk tekstil, porselen, besi, dan baja yang dibawa oleh pedagang Tionghoa ini akan ditukar dengan produk milik penguasa Pontianak. Produk impor ini nantinya digunakan sebagai alat transaksi untuk mendapatkan barang ekspor dari pedalaman.

Dari sinilah, kita telah dapat melihat pentingnya sungai sebagai prasarana lalu lintas produk ekspor impor. Sultan Abdurrahman tidak mengenakan pajak bagi kapal-kapal yang masuk perairannya dengan harapan bahwa Pontianak akan berkembang menjadi pelabuhan baru yang diminati oleh pedagang dunia. Sebab, Pontianak bergantung pada monopoli garam dan beras. Garam adalah barang yang penting bagi kebutuhan penduduk pedalaman. Oleh karenanya, penting bagi Sultan untuk menjaga pasokannya sebagai produk impor dengan menukarnya dengan emas (Atsushi, 2010: 76).

Konflik dengan kerajaan di pedalaman yang berakibat lemahnya kontrol di pedalaman serta perginya VOC dari Pontianak sempat membuat perniagaan Pontianak menurun. Tercatat baru tahun 1810, ketika para pedagang Inggris datang, perniagaan mulai bergeliat kembali. Namun, ini tidak berarti perniagaan melalui sungai pun menguat kembali, jika dilihat dari produk-produk ekspor yang berubah dari produk mineral, yang diproduksi di pedalaman, menuju produk tropikal, seperti sarang burung dan teripang yang tidak selalu harus didapat dari pedalaman (Atsushi, 2010: 78).

Kebutuhan terhadap sungai juga disadari oleh kongsi-kongsi pertambangan emas yang berkembang pada akhir abad ke-18 sampai awal abad ke-19. Sungai Kapuas telah menghubungkan pedalaman Borneo dengan perniagaan global melalui perdagangan

emas, yang pada tahun 1780, Jackson memperkirakan terdapat sekitar 20.000 penambang emas berada di Borneo Barat (Jackson dalam Trocki, 2006: 2).

Perselisihan antarkongsi terjadi tidak saja karena perebutan lahan yang memiliki deposit emas, namun juga perebutan sungai yang digunakan untuk proses teknis pemisahan biji emas dan tentu saja untuk perdagangan. Kampung Tionghoa di pinggir Kapuas telah dibentuk awal abad ke-19 sebagai daerah satelit bagi kongsi pertambangan emas di Mandor. Sultan Pontianak juga menyediakan tempat bagi komunitas Tionghoa di bagian selatan Sungai Kapuas untuk mendukung perekonomian kerajaan. Kelak, di wilayah ini, muncul pelabuhan sungai yang didatangi oleh kapal-kapal pedagang dari luar pulau.

Jaringan perniagaan yang masih berjalan oleh kongsi Cina dengan Singapura pada awal abad ke-19 tampaknya perlu menjadi perhatian kita dalam memahami bentuk integrasi ekonomi sebelum masuk pada wilayah waktu periode abad ke-20. Kargo-kargo yang dibawa oleh perahu Tionghoa, Bugis, dan Melayu selalu laku dibeli oleh para pedagang Tionghoa Singapura maupun Semenanjung Malaka. Sebaliknya, perahu itu kembali dengan membawa kain-kain dari Madras, besi, baja, dan benang emas dari Tiongkok, sebagai barang yang akan dijual secara retail di pedalaman Borneo.

Satu catatan penting bahwa aktivitas tersebut menunjukkan integrasi ekonomi pada sebagian wilayah Borneo Barat. Chan mengestimasi bahwa perniagaan antara Singapura dan Borneo Barat senilai 60.000–70.000 dolar Spanyol setiap tahun. Orang-orang Tionghoa di Borneo Barat semakin menggiatkan usahanya untuk menjalin hubungan ekonomi yang permanen dengan Singapura sejak 1830-an, dan segera mendapatkan respons yang baik dengan bergairahnya pedagang Tionghoa Singapura dalam

menjual teh dan opium untuk mendapatkan produk-produk emas dan lainnya dari pedalaman Borneo (Chan, 2016: 111).

Perang kongsi yang melibatkan 3 kekuasaan (kolonial, kerajaan, dan kongsi Tionghoa) pada pertengahan abad ke-19 semakin memberi arah bagi pemerintah kolonial untuk lebih intensif dalam memperhatikan daerah Borneo Barat. Di satu sisi, kedatangan orang-orang Tionghoa ke wilayah ini memberi keuntungan bagi pemerintah kolonial secara ekonomi. Namun, di sisi lain, pemerintah kolonial mengawasi dan mengontrol aktivitas mereka agar tidak mengambil keuntungan dari rekan dagang pribumi mereka (Heidhues, 2008: 135).

Pada tahun 1800-an, kita tidak dapat mengesampingkan perjanjian perbatasan yang dibuat oleh pemerintah Hindia Belanda dan pemerintah Inggris yang bertempat di Serawak. Orang-orang Eropa inilah yang menginisiasi ide perbatasan modern, yang kemudian membatasi hubungan ekonomi dan sosial masyarakat kedua wilayah tersebut.

Pada tahun 1848, wilayah Borneo dibagi menjadi Residensi Borneo Barat atau Borneo *westerafdeeling* dan Brooke (*British*) *Governance* di Serawak. Kelompok Iban di sepanjang Kapuas yang secara genealogis tersebar di dua wilayah tersebut adalah kelompok yang secara langsung merasakan pengaruh dari pembentukan *border* ini. Jauh sebelum perjanjian perbatasan ini dibuat, pemerintahan Brooke telah membiarkan, bahkan mendukung dan menginisiasi berbagai kontak niaga dengan orang-orang Dayak dan penguasa Melayu. Brooke lebih dapat memetakan produk hutan yang kaya di daerah hulu sebelum Hindia Belanda berhasil memetakannya. Sampai tahun 1850-an, pemerintah Hindia Belanda mencoba untuk mengontrol perniagaan di perbatasan, dengan mengadakan

perjanjian dengan Inggris, terutama perdagangan garam dan senjata api (Eilenberg, 2014).¹³

Pengalaman dalam “menaklukkan” Iban yang berat menimbulkan kekhawatiran pemerintah kolonial akan adanya *self-ruling* dari kelompok Iban. Konsentrasi pemerintah kolonial atas hal ini dibuktikan dengan didirikannya stasiun militer dan menempatkan pejabat kolonial di Kapuas Hulu (Eilenberg, 2014).

Sepanjang abad ke-19, Belanda membatasi perdagangan tradisional hasil hutan. Belanda melalui perjanjian membatasi hak para penguasa Melayu untuk mengumpulkan pajak dan upeti dari orang-orang Dayak. Hal ini tentu mengurangi peran penting mereka sebagai pedagang (Heidhues, 2008: 150). Padahal, permintaan hasil hutan, terutama getah, sedang mengalami peningkatan yang tajam.

B. Aktivitas Ekonomi dan Keterlibatan Pemerintah Kolonial pada Awal Abad ke-20¹⁴

Pertumbuhan ekonomi di Hindia Belanda pada awal abad ke-20 memiliki ciri penting yang membedakan dengan masa sebelumnya. Penghapusan sistem tanam paksa pada tahun 1870 membuka periode baru bagi sejarah ekonomi Hindia Belanda. Periode

¹³ Garam merupakan produk yang menjanjikan untuk meningkatkan pendapatan Hindia Belanda melalui pajak. Demikian dengan senjata api yang lebih merupakan pengawasan militer. Kedua produk ini dapat diperoleh di Serawak dengan harga yang lebih murah.

¹⁴ Penggunaan istilah “keterlibatan” pemerintah ditujukan untuk menunjukkan pengurangan keterlibatan pemerintah pada periode ini. Prince dalam Lindblad membahas masalah ini dengan melihat berbagai definisi yang digunakan oleh para pengamat sejarah ekonomi, seperti Gonggrijp, yang sama sekali tidak menyebutkan tentang kebijakan pemerintah, walaupun ia menyebutkan beberapa tindakan pemerintah. Tindakan tersebut hanya dianggap sebagai kompensasi pemerintah tradisional. Sedangkan, Furnivall dianggap Prince sering menggunakan istilah kebijakan pemerintah secara kabur, bahkan ketika menjelaskan aktivitas nonintervensi ekonomi pemerintah. Demikian juga dengan Ricklefs yang mengesampingkan kebijakan ekonomi dalam tulisannya (Prince dalam Lindblad, 1998: 230–231).

ini dianggap sebagai periode liberal di mana pemerintah kolonial membatasi gerak di bidang ekonomi, namun memberi hak istimewa pada dirinya sendiri. Pemerintah membuka peluang bagi pihak swasta untuk menanamkan modal di Hindia Belanda. Berikut beberapa rumah dagang yang beroperasi di Borneo Barat pada awal abad ke-20 (sebagian telah berdiri pada akhir abad ke-19):

1. Borneo Sumatra Maatschappij,
2. Handels Vereniging "Borneo",
3. Societa Comminssionaria di esportazione e diimprtazione (Societa Commisionaria Orientale),
4. Geo Wehry & Co.,
5. Damson Gilfillan Cy.,
6. Koloniale Handel Maatsch,
7. Maatschappij Hemmes & Co (Oliefabrieken Karadjinan),
8. Oliefabriek Wilhelmina (Theng Seng Hie),
9. Khoon Hoa Dock Company,
10. Thong Ek Maatschappij
11. Hwa Tong Bank,
12. Kwee Liong Pau merek Kwee Hai Hak,
13. Lim Nam Koei merek Lim Foek Tjhong,
14. Lim Hak Kwee merek Lan Hiang,
15. Kwee Liang Tjiap,
16. Lim A Hwat merek Hok Djoe Tjan,
17. Liauw Tjeng He merek Kim Soen Thjang,
18. ThengSeng hie merek Ngie tjhiang Heng,
19. Joeng Fo Sioe merek Ka Soen,
20. Lim Moi Lioek en Tjheng Tjhiang Thay merek Lian Hin Tjong,

21. Ng Song Hian merek Hap Hong, dan
22. Phoea Tjin Kiat merek Thong An.¹⁵

Berkaitan dengan keterlibatan pemerintah kolonial, maka kami menganggap bahwa awal abad ke-20 merupakan masa akhir pemerintahan kolonial di Hindia Belanda. Para pengamat sejarah ekonomi menganggap, pada periode ini, Hindia Belanda mengalami perubahan ekonomi yang cepat akibat dari ditariknya ekonomi Hindia Belanda dalam pasar dunia yang sedang berkembang. Perluasan ekonomi pemerintah kolonial terlihat sekali pada tahun 1910–1920-an. Lindblad menyatakan bahwa daerah-daerah di luar Pulau Jawa membentuk basis geografi bagi perluasan ekonomi, baik pada masa kolonial maupun pascakolonial. Daerah ini mengepung Jawa dilihat dari pendapatan ekspor (Lindblad, *ed.* 1998: 333).

Borneo, dengan kekuatan dan jaringan ekonomi yang telah terbangun sebelumnya, termasuk di dalamnya. Pemerintah kolonial yang menilik potensi ekonomi Borneo Barat telah mulai mengeksplorasi area ini secara sistematis, terutama aspek eksploitasi hutan 1870–1880. Sehingga, pada awal abad ke-20, seluruh komponen penduduk Borneo Barat, baik Melayu, Tionghoa, Bugis, Dayak, dan komunitas lainnya telah terlihat matang dalam aktivitas ekonominya. Hubungan ekonomi dengan Singapura sebagai sentra pasar dunia di Asia Tenggara terjalin melalui jaringan niaga Tiongkok, yang dilanjutkan dengan usaha intensif pembangunan sarana dan prasarana pelayaran kapal dagang oleh pemerintah kolonial (Rahmayani, 2017).

Historiografi Indonesia mencatat bahwa periode ini menggambarkan bahwa wilayah luar Jawa memiliki potensi sekaligus ketergantungan terhadap eksploitasi sumber daya alam. Ekspansi

¹⁵ Daftar rumah dagang dan tahun berdiri bisa dilihat di Uljee, 1931: 91.

pada masa akhir kolonial ini dipandang oleh sejarawan dalam berbagai sudut pandang. Setidaknya, terdapat beberapa aspek yang terlihat dari historiografi ini, yaitu (1) luar Jawa merupakan objek perluasan lingkup ekspor, termasuk komoditas karet, kopra, dan minyak yang menguntungkan dari perspektif pasar dunia; (2) hasil ekspor dari wilayah luar Jawa yang diperas habis pada masa ini; serta (3) ekspansi ekspor dalam konteks pertukaran perdagangan dengan negara induk kolonial, yang merupakan proses pembentukan dan perluasan negara kolonial di luar Jawa (Lindblad, 1998: 338).

Keadaan ekonomi yang ditimbulkan oleh ekspansi pemerintah kolonial ke wilayah luar Jawa diteliti oleh Lindblad secara rinci. Ia menarik kesimpulan bahwa terdapat 3 hal struktural dalam pertumbuhan ekonominya sebagai berikut:

1. Peningkatan suplai faktor demografis sedikit dipengaruhi oleh faktor demografi.
2. Peningkatan permintaan impor sangat berbeda antardaerah.
3. Kapasitas ekspor untuk memicu permintaan terhadap impor sering secara terbalik berhubungan dengan laju ekspansi karena perdagangan (Lindblad, 1998: 364).

Keterlibatan Pemerintah Kolonial dalam bidang Transportasi Sungai

Terkait dengan transportasi di sungai, tercatat berbagai jenis perahu dan kapal milik penduduk yang melayani kebutuhan perdagangan. Enthoven dalam perjalanannya menyusuri Sungai Kapuas dari Sanggau menuju Sekadau mencatat beberapa jenis kendaraan air, yakni sampan cahaya, kapal panjang dan luas, sampan *timbang*, *bandong*, *bidar*, *boeng*, dan *arok*. Namun, lagi-lagi kapal yang dimiliki oleh orang-orang Tionghoa mendominasi transportasi barang di sungai, selain

Kapal dar Zoutregie yang disebutkan sebelumnya. Kapal-kapal lain biasanya beroperasi di pantai, seperti kapal milik KPM (*Koninklijk Paketvaart Maatschappij*) atau Borsumij (*Borneo Sumatra Maatschappij*) yang memiliki kapal uap yang dipandu oleh sebuah kapal besar yang berfungsi sebagai *lighter*. Biasanya, kapal-kapal ini melayani rute menyusuri pantai dari Pontianak menuju pesisir barat Laut Borneo. Selain itu, pelayaran regular juga dilayani oleh *Straits Steamship Company* dan *Thong Ek* milik sebuah perusahaan dagang Tiongkok. Namun, kapal-kapal besar ini tidak dapat masuk ke Sungai Kapuas karena endapan lumpur dan pasirnya. Oleh karenanya, kapal-kapal dan perahu kecil tersedia di muara untuk memuat barang baik ekspor maupun impor (Vleming, 1919).

Keterlibatan pemerintah kolonial terlihat semakin intensif pada tahun 1911. Sebuah kapal Jawa milik KPM (sebagaimana yang telah disebutkan sebelumnya) menjadi kapal pertama yang melayani rute Pontianak-Sintang. Kapal ini melayani pengangkutan penumpang dan barang, baik milik pemerintah kolonial maupun partikelir. Sebuah kapal tunda memiliki 2 juri mudi, 2 kelasi, 1 juru mesin, dan 3 juru api. Sedangkan, kapal rumah (*bandong*) mempunyai 1 orang mandor, 2 kelasi, dan 1 orang pelayan (*Indische Gids*, 1914).

Tahun 1911–1912 disebut sebagai periode eksploitasi di mana pemerintah kolonial terlihat bersemangat dalam mengembangkan transportasi dari hulu ke hilir dan sebaliknya. Residen Borneo Barat mengadakan kesepakatan dengan pemilik kapal uap *Wilhelmina* untuk dapat mengangkut penumpang dan barang dari dan ke dua wilayah pusat perekonomian di hilir dan hulu; Pontianak dan Sintang. Pada bulan-bulan selanjutnya, dua kapal, yaitu kapal tunda *Irina* dan kapal *bandong* *Josina*,

tiba di Pontianak untuk melayani rute tersebut. Kapal ini juga sempat melalui Sanggau.

Terlihat pula bahwa pada periode ini, pemerintah kolonial ingin meningkatkan kontrol terhadap Sungai Kapuas dengan mengadakan 2 kali ekspedisi menyusuri sungai tersebut melalui Nanga Pinoh, Semitau Pulau Majang, sampai Lanjak. Produk ekspor, terutama tengkawang, dari pedalaman mulai dibawa menuju Pontianak dengan sarana dan prasarana yang difasilitasi oleh pemerintah kolonial (*Verslag van Het Pontianakrivier Transport over 1911–1912* dalam *Indische Gids*, 1914).

Transportasi sungai di Sungai Kapuas dilayani oleh kapal uap, *motorboat*, kapal rumah, *bandong*, dan *tongkang*. Setidaknya, pada tahun 1918, perjalanan sungai menuju pedalaman telah difasilitasi berbagai varian armada sungai tersebut. Rute yang ditempuh memperlihatkan intensitas hubungan antara hilir dan hulu, termasuk dari jumlah kapal yang beroperasi. Dalam hal ini, Sintang merupakan daerah hulu yang paling sering dikunjungi. Sintang yang merupakan wilayah di tengah Sungai Kapuas yang menghubungkan antara pesisir dan pedalaman berkembang menjadi wilayah yang strategis dan maju saat itu. Berikut rute armada air menuju pedalaman:

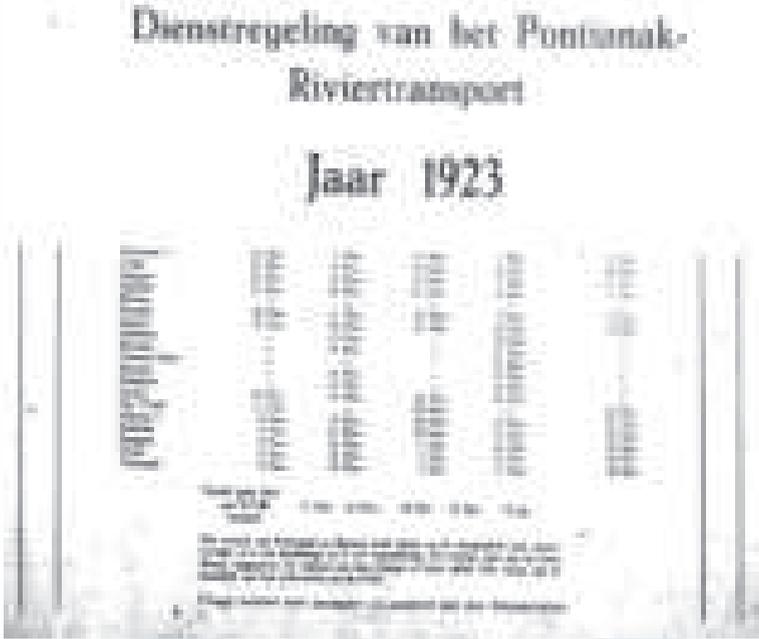
1. Pontianak-Kakap-Jeruju-Jungkat-Teluk Kumpai,
2. Pontianak-Tayan,
3. Pontianak-Sungai Dekan,
4. Pontianak-Samarangkai,
5. Pontianak-Sekadau,
6. Pontianak-Sintang,
7. Pontianak-Ngabang,
8. Pontianak-Kualan,

9. Pontianak-Telok Aer, dan
10. Sintang-Melawi.

Selain kapal-kapal tersebut, pemerintah kolonial pada tahun 1919 mengizinkan beberapa kapal, seperti perahu uap “Irma” dan kapal rumah atau *bandong* “Josina” dan 3 kapal garam.

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 (Dutch Borneo: 17).

Bandong (*houseboats*) diderek menggunakan *tug* dengan menempuh perjalanan selama 3–4 hari. Pada tahun 1914, telah dilakukan 52 perjalanan, dan 2.062 penumpang berhasil diangkut. Pada tahun 1915, terdapat 31 perjalanan, dengan 1.621 penumpang. Namun, pada tahun 1914, jumlah total mil laut yang dilalui oleh kapal pemerintah hanya 11.636, jika dibandingkan pada tahun 1915, dengan jumlah mil laut 15.727. Volume air yang membesar di beberapa tahun belakangan membuat perjalanan menjadi lebih panjang. Sedangkan, *tug* yang lain, milik Tiongkok, mengarungi Kapuas menuju Sintang, dan di luarnya menggunakan *prau* (Dutch Borneo: 17).



Gambar 6. Iklan-iklan transportasi sungai secara berkala menghiasi surat kabar lokal. (Soeara Borneo, 31 Oktober 1923)

Keterlibatan pemerintah kolonial di bidang transportasi sungai ini setidaknya tetap berjalan pada periode sekitar krisis. Sampai tahun 1930-an, mereka masih menempatkan dan berusaha menambah armada transportasi menyusuri wilayah-wilayah pedalaman. Kapal motor *Neptunus*, *Eva*, dan *Greta* masih tercatat melayani rute Sintang. Demikian pula dengan kapal *bandong Nelly*. Perahu motor *Flora* dan kapal *bandong Danau* masih melayani rute Semitau dan kapal *111* di Putusibau. Keseriusan pemerintah Belanda juga terlihat pada usaha perbaikan dan penggantian kapal yang dianggap tidak layak beroperasi, seperti pengajuan proposal untuk mengganti kapal motor *133* yang ada di Nanga Pinoh dengan kapal yang lebih

cepat (MvO Borneo West Reel 27). Namun, mengenai integrasi Sungai Kapuas pascakrisis akan dibahas pada bab selanjutnya.

Perbaikan Infrastruktur Sungai

Daerah aliran Sungai Kapuas yang besarnya mencapai 2/3 luas residensi Borneo Barat akhirnya menjadi penting bagi pemerintah kolonial. Daerah hilir yang paling terkenal adalah daerah Sukalanting (Kapuas Kecil). Sebagai wilayah ibu kota, tentunya Pontianak mendapat porsi besar dari perhatian pemerintah kolonial. Demikian pula dengan posisinya sebagai pusat perdagangan yang menghubungkan arus dagang dari hilir dan hulu, begitu pun sebaliknya, serta aktivitas ekspor impor.

Sampai tahun 1920, telah berdiri pelabuhan sepanjang 300 m dengan luas 6,25 m dan dermaga (dokpemuatan) yang di belakangnya terdapat kantor dan gudang yang kesemuanya dibangun dengan kayu. Pelabuhan ini dilengkapi dengan tempat penyimpanan batu bara dengan perancah dan area untuk penyimpanan minyak.¹⁶

Semakin pentingnya aspek perdagangan di kawasan ini, terlihat dari beberapa petisi (yang mendukung perdagangan) yang diajukan mulai tahun 1911 untuk perbaikan akses bangunan pelabuhan, berdasarkan keputusan pemerintah, yang melakukan pengerukan di ambang pintu Sungai Kapuas Kecil dan menerapkan metode roda lumpur, sebagaimana yang dilakukan di Surabaya.¹⁷

¹⁶ Sebagaimana yang disebutkan dalam laporan rutin tentang pelabuhan Pontianak, *De Haven van Pontianak, Ned. Indische Havens. Deel 1 Departemen BOW, Mededelingen en Rapporten*, Februari 1920.

¹⁷ Sebagaimana disebutkan dalam laporan rutin tentang pelabuhan Pontianak, *De haven van Pontianak, Ned. Indische Havens. Deel 1 Departemen BOW, Mededelingen en Rapporten*, Februari 1920.

Kapal Uap		
Tahun	Jumlah	Netto (m ³)
1911	326	253.000
1914	540	280.000
1917	332	254.000

Tabel 3. Data berkaitan kapal uap

Mari kita lihat sebuah wilayah di hulu dalam hubungannya dengan ekonomi Sungai Kapuas. Sampai tahun 1930, Semitau terlihat mempunyai perkebunan karet yang dimiliki oleh RK Missie Sejiram sebanyak 10.000 *tapbare* dan seorang Tionghoa bernama Bong Lian Sen sebanyak 4.000 *tapbare*. Kopi jenis Liberia dibudidayakan di Embau dan Silat, sedangkan *tengkawang* merupakan hasil hutan, namun juga dibudidayakan di Silat, Seberuang, Kabahu, Kapanang, Kantuk, Ulu Marakai, dan Leboyan (*MvO Reel 27*). Aktivitas niaga kecil sebagian besar dikuasai oleh Tiongkok, kecuali beberapa daerah tertentu, seperti Selimbau, Jongkong, dan Piasak yang dikuasai oleh orang-orang Melayu. Namun, untuk perdagangan besar (barang ekspor), hampir sepenuhnya dikuasai oleh orang-orang Tionghoa. Mereka membawa produk ikan, karet, hasil hutan, dan kayu (ekspor). Ikan dan olahannya biasa diproduksi oleh orang-orang Melayu di pinggir Sungai Kapuas. Hasil itu diangkut oleh kapal *boot* milik Tiongkok.

Transportasi di Sungai Kapuas di wilayah ini dilayani oleh kapal *boot* dan kapal uap, perahu besar (*bandong*), *bandong* kecil, perahu, *sanhangmotor*, *daop*, dan kapal uap.

C. Produsen, Pedagang, Perantara, dan Perusahaan Dagang

Integrasi Ekonomi Hulu-Hilir Sungai Kapuas

Orang Tionghoa, Melayu, dan Dayak menjadi agen penting dalam proses ini. Seiring dengan kemunduran kongsi emas pada akhir abad ke-19, banyak orang Tionghoa yang berangkat menuju pedalaman untuk berdagang. Sebagian dari mereka adalah agen dari perusahaan yang besar di pesisir. Mereka menggunakan perahu, sampan, *tongkang*, perahu motor, dan kapal uap kecil. Beberapa di antara mereka tinggal di rumah perahu atau sering disebut *lanting* untuk berdagang dalam waktu yang relatif lama di tempat tertentu. Mereka melakukan praktik perkreditan dengan memberikan barang impor kebutuhan masyarakat pedalaman, seperti garam yang di kemudian hari diganti dengan produk ekspor yang telah dipesan oleh para pedagang ini. Sepanjang pesisir Kapuas, terlihat permukiman Tionghoa yang ditandai dengan adanya pasar Tionghoa.

“Pos-pos tertentu, seperti Putusibau, Nanga Badau, dan Pulau Madjang, semuanya didirikan pada tahun 1895–1905, dan ini adalah pos-pos dagang Tionghoa sebagai tempat yang secara langsung menghubungkan orang-orang Dayak dengan perniagaan dunia.” (Cator dalam Heidhues, 2008: 144).

Kutipan tersebut menunjukkan bahwa aliran Kapuas menjadi prasarana integrasi ekonomi yang menghubungkan produsen Dayak dengan jaringan ekonomi dunia.

Untuk melihat aktivitas ekonomi sepanjang Sungai Kapuas, Vlemings mengutip sebuah laporan dari Dr. Loos, seorang konsultan pertanian yang dimuat dalam publikasi dari *Departement van Landbouw, Nijverheid en Handel* (Departemen

Pertanian, Industri, dan Perdagangan). Ia menemukan sebuah parit kongsi sepanjang pesisir Kapuas di Nibung Seribu yang *apparel* dengan sungai berjarak 300 m. Sekitar 600 m dari sana, terdapat parit kongsi yang kedua. Di sekitar parit tersebut, terdapat jalur-jalur yang ditanami pohon karet dengan umur-umur tertentu. Sistem kanal dan parit merupakan hasil dari perluasan sistem penanaman. Pertumbuhan perekonomian di pinggir Sungai Kapuas dapat terlihat dari berbagai jenis tempat usaha di sana. Beberapa bisnis tambahan, selain perniagaan ekspor impor, terlihat dari beberapa rumah pembuat balok-balok kayu, baik milik Tionghoa, perusahaan milik orang-orang Bugis yang memiliki perkebunan kelapa dan karet, ataupun rumah-rumah pembuatan sampan dan perahu.

Mengacu pada laporan Dr. Loos juga, ia menyatakan bahwa perdagangan di daerah pedalaman berada di tangan orang-orang Tionghoa. Beberapa orang Arab dan Melayu juga membeli hasil hutan dan pertanian, namun jumlah mereka tidak dapat dibandingkan dengan jumlah pedagang Tionghoa. Cara yang paling umum dilakukan adalah memastikan ketersediaan barang dengan menukarkannya dengan produk impor dan tambahan kecil dalam bentuk tunai. Para pembeli juga memberikan sejumlah kredit yang cukup besar bagi para produsen barang ekspor. Untuk memenuhi kewajiban bayarnya, maka para produsen terus memproduksi dan mengirimkan produknya. Jarak yang panjang antara produsen dan pelabuhan memungkinkan terjadinya perdagangan perantara. Produk-produk tersebut biasanya melewati tiga tangan hingga eksportir. Loos memperkirakan, hal inilah yang menyebabkan harga produk di daerah asalnya dibeli dengan murah. Para pedagang telah memperkirakan biaya transportasi dan keuntungan dari para perantara. Namun, Loos juga menyatakan bahwa acap

kali harga di pedalaman lebih mahal daripada pelabuhan. Ia mengungkap beberapa alasan, yaitu:

1. Jika pasar sedang meningkat maka para eksportir bersedia membayar dengan harga yang tinggi. Dalam hal ini, para eksportir memiliki spekulasi tertentu.
2. Para pedagang berhitung dengan sejumlah uang, namun ia tidak membayar secara tunai. Ia membayarnya dengan produk dagang dengan harga yang menguntungkan untuknya.
3. Sistem pembayaran keuntungan yang memperkenalkan aspek *interest* dalam margin keuntungan sehingga harga dapat meningkat jika diperlukan.
4. Pengukuran nilai dengan menggunakan dua ukuran, sebagaimana karet basah yang dibawa jauh dari pedalaman menuju pelabuhan yang menurun drastis akibat perjalanan yang lama (Vleming, 1926: 259).

Dalam hal ini, aktivitas niaga di Sungai Kapuas lebih dipengaruhi oleh aspek kedua dan ketiga. Sampai dekade kedua, para penyedia transportasi kebanyakan adalah para pedagang itu sendiri, sehingga mereka bebas menentukan keuntungan yang diperoleh. Sebenarnya, para produsen dapat menjual barangnya kepada perusahaan pelayaran, namun sampai saat itu, hanya kapal pelayanan pemerintah dari *Dients van de Zoutregie* (Dinas Monopoli Garam) saja yang berlayar di Kapuas dan memiliki tarif kargo yang tetap (Vleming, 1926: 259).

Perkembangan transportasi sungai pada periode ini sebenarnya menunjukkan bentuk perniagaan dengan mengundang para eksportir atau pembeli lainnya untuk datang ke

pedalaman, seperti beberapa pedagang yang memasang iklan di surat kabar lokal (*Warta Borneo*, 29 November 1924).

Heidhues menyatakan bahwa posisi pedagang Tionghoa di Borneo Barat timbul akibat struktur perekonomian Borneo Barat yang khas di mana hubungan hulu-hilir berkembang karena ketergantungan penduduk pedalaman terhadap barang-barang yang hanya didapat dari hilir (Heidhues, 2008: 147). Namun, pernyataan Heidhues tidak membuat kita menafikan keberadaan pedagang Melayu yang mengambil bagian dalam aktivitas di pedalaman. Pemerintah kolonial menyadari dengan jelas bahwa di daerah-daerah yang paling terpencil, di situlah para pedagang Tionghoa dan Melayu melakukan kontak dan distribusi barang secara langsung (Sandick & Marle, 1919: 246).

Keterlibatan pemerintah kolonial dalam integrasi ekonomi di Kapuas (tentu saja bersama kelompok Tionghoa, Melayu, dan Dayak) terlihat dari pemetaan mereka terhadap beberapa titik stasiun distribusi yang ada di sepanjang Sungai Kapuas. Stasiun distribusi ini menjadi titik sentra dari daerah-daerah kecil lain atau aliran anak-anak sungai di sekitarnya, yaitu:

1. Tayan, yang melayani wilayah sekitar Sungai Tayan sampai Meliau;
2. Meliau, yang melakukan kontrol di Emboean, Boeajan, dan Hulu Koeala (Simpang) sampai Samarangkai;
3. Sanggau, yang melayani daerah aliran Sungai Sekayam;
4. Inggis;
5. Kedukul;
6. Sekadau, yang meliputi wilayah Sekadau sampai Sungai Aja;
7. Sungai Aja untuk melayani daerah Aja dan Sungai Sebedau;

8. Sepauk;
9. Blitang;
10. Tempunak dan Sintang, yang melayani distribusi di wilayah Hulu Kapuas dan Hulu Melawi (Sandick & Marle, 1919: 246).

Praktek Perkreditan

Heidhues membandingkan praktik pemberian kredit kepada orang-orang Dayak di pedalaman oleh penguasa Melayu maupun pedagang Tionghoa pada abad ke-19 dan awal abad ke-20. Pada abad ke-19, bangsawan dengan kuasa feodalnya memonopoli perdagangan hulu-hilir dan menciptakan ketergantungan yang besar dari orang-orang Dayak sebagai rekanannya. Demikian juga dengan pedagang Tionghoa, yang selain membuat hubungan ketergantungan dengan memberikan utang, juga membuka pasar baru. Eksploitasi hutan yang dimulai pada akhir abad ke-19 setidaknya memberikan keuntungan yang besar bagi semua pihak.

Sementara itu, pada awal abad ke-20, ketergantungan terhadap produk impor yang diperparah dengan panen yang buruk membuat pedagang Tionghoa mendapatkan keuntungan yang lebih. Perusahaan dagang ekspor impor milik Eropa mempergunakan mereka sebagai distributor barang impor dan mengumpulkan produk ekspor di pedalaman. Belum lagi jaringan perdagangan mereka di Pelabuhan Singapura dan Bangkok yang mereka miliki memudahkan mereka mendapatkan keuntungan. Selain itu, toko-toko yang mereka dirikan di pedalaman memungkinkan orang-orang di pedalaman mendapatkan barang impor, walaupun melalui praktik utang (Heidhues, 2008: 148).

Sistem kredit perbankan yang dijalankan terbagi menjadi 3 bentuk, yaitu:

1. Kredit Impor

Pada bagian ini, bank memainkan peran penting dalam pengelolaan impor, terutama beras, sebelum Perang Dunia. Kredit ini juga disebut dengan kredit komersial atau kredit bagi saudagar. Pemberian kredit ini berlaku bagi rumah dagang Tiongkok yang bereputasi, sehingga transaksi ini hampir tidak membutuhkan jaminan.

2. Kredit Ekspor

Ekspor barang ke luar negeri biasanya dibiayai oleh bank-bank Eropa. Dalam masa ini, gula merupakan ekspor besar. Khusus untuk aktivitas ekspor gula, eksportir Tiongkok terbagi menjadi 2. *Pertama*, rumah dagang Tiongkok yang besar, yang melakukan aktivitas ekspor ke Tiongkok, Hongkong, dan India. *Kedua*, eksportir yang lebih kecil, yang mengirimkan gula menuju Singapura, Penang, Pontianak, dan Palembang.

3. Kredit untuk Pembiayaan Perdagangan Setempat

Pada prinsipnya, kredit ini disediakan untuk membiayai barang-barang dagangan dengan harga pasar yang lebih rendah. Namun, sistem ini biasanya berlaku di Belanda, dengan pemberian kuitansi atau tanda terima gudang penyimpanan oleh pemilik-pemilik gudang yang kaya, seperti *Nederlandsche Handel Maatshappij*, *Nederlandsch-Indische Handelsbank* dan *Internationale Crediet en Handelsvereniging "Rotterdam"* (Fernando & Bulbeck, 1992: 130).

Seiring dengan kemudahan transportasi, *Volksbank* pun menyentuh penduduk pedalaman. Introduksi sistem per-kreditan dengan jaminan pun dilakukan terhadap penduduk pedalaman (*Warta Borneo*, 10 Januari 1925 dan *Halilintar*, 11 Oktober 1924).

Hubungan ekonomi orang-orang Dayak di pedalaman berkaitan erat dengan cara hubungan sosial mereka tercipta sebagai penguasa dan rakyatnya. Pedagang Tionghoa memegang peranan penting dalam perdagangan di Borneo Barat. Namun, beberapa kasus tertentu tidak pula dapat diacuhkan, sebagaimana yang terjadi pada pelaku niaga di Landak sampai tahun 1925-an, di mana dilaporkan sampai dengan tahun itu, hanya orang-orang Melayu yang berdagang dengan orang-orang Dayak. Penguasa Melayu memegang peran yang signifikan dalam perdagangan tengkawang (Heidhues, 2008: 155). Mereka dekat dengan pemerintah kolonial (hal ini menunjukkan bahwa kuasa ekonomi kolonial telah meningkat tajam tanpa terkendali, sehingga keberhasilan dalam perdagangan tampak seiring dengan kedekatan mereka dengan penguasa ekonomi yang sesungguhnya dalam periode ini). Pedagang Tionghoa yang secara rutin berdagang di pedalaman turut menyebarkan tanaman ini dengan cara mencangkok atau menanam benih dalam kotak berisi tanah. Ketika para pedagang Tionghoa sampai daerah tujuan, maka benih ini telah siap tanam (Heidhues, 2008: 163).

Lain halnya dengan orang-orang Tionghoa yang berprofesi lain, seperti sebagai tukang, petani, ataupun penambang. Mereka lebih luwes dalam memiliki relasi sosial dengan penduduk non-Tionghoa. Pembuat perahu di sebuah muara

sungai di Sintang juga memiliki banyak tukang dari orang-orang Melayu. Mereka juga mendapatkan konsumen dari orang-orang Melayu dan lainnya (wawancara dengan informan, Pasar Baru Sintang).



**Balai Pelestarian Nilai Budaya
Kalimantan Barat**

IV

Integrasi Ekonomi Periode Malaise di Sungai Kapuas (Yusri Darmadi)

A. Kondisi Hulu Sungai Kapuas

Sungai Kapuas dengan anak-anak sungai utamanya ialah Silat, Seberuang, Kenepai, Tawang (Empanang dan Ensanak), serta Embahu. Danau terjadi pada musim hujan. Semua angkutan kapal barang menggunakan Sungai Kapuas sebagai rute lalu lintas utama karena transportasi murah di atas air (Werkman 1930: 1-2).



Gambar 7. Peta *Landschaap Sintang*
(*Bijlge Kaart, B.J. Kuik, Memorie Inzake het Landschap Sintang, 1936*)

Banyaknya endapan batu di Sungai Kapuas sangat mengganggu perjalanan pada musim kemarau, terutama di Nanga Silat, Muara Sungai Subang (Batu Koedja), dan P. Merasak (Werkman, 1930: 2). Koran *Borneo Barat*, 6 Agustus 1938, memberitakan kandasnya kapal Irma di Batu Koedja.

Meneeroet chabar dari Smitau Irma juga baroe sadja moedik pada 19 Juli ini ke Boven Kapoeas, sekarang terkandas di Batoe Koedja kira2 5 km. di hilir Smitau. Kapal itoe lain dari pada membawa post, melainkan banjak poela membawa garam dan beras oentoek militair. Oleh B.B. di Sintang dan Smitau, demikian poela dari pihak militair telah diihtiarkan oentoek melepaskannja. Demikian poela menoeroet berita dari Sanggau kapal Lien tidak dapat lagi moedik ke Sintang.

Inilah salah soeatoe peristiwa dalam moesim kemarau, juga selaloe menghalangi laloe lalang di S. Kapoeas.

Moedah-moedahan lekas toeroen hoedjan dihoeloe, soepaja laloe lalang di air baik kembali.

Karena Sungai Kapuas—terutama di *Onderafdeeling* Semitau dan Sintang—dilalui dengan tikungan yang jumlahnya tak terhitung, penduduk menggali beberapa tempat (*pintasan*), yang jelas terasa memendekkan perjalanan (Secheuer, 1932: 3). Dengan tingkat air yang memungkinkan, berbagai *pintasan* (potongan) dapat digunakan oleh berbagai kapal motor kecil, yang jauh lebih pendek dari perjalanan. Untuk setiap perahu, ketinggian air selalu bisa dilalui dengan normal (Werkman, 1930: 2).

Selain *pintasan* yang menghubungkan Sungai Kapuas ke danau, dan yang terjadi di anak sungai dari aliran tersebut, berikut beberapa *pintasan* penting:

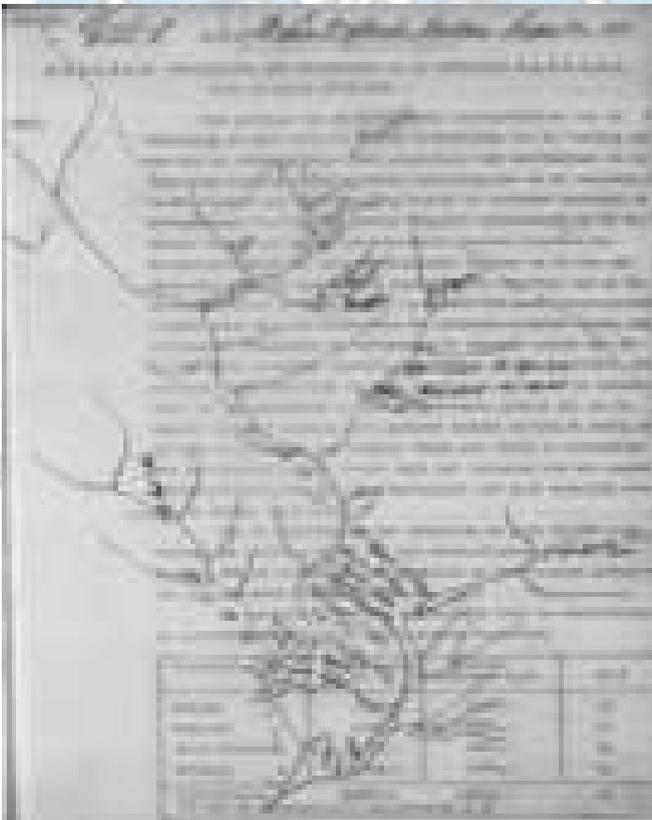
1. Pintas Bawak dengan panjang ± 600 m memotong ± 9 km.
2. Pintas Nibung dengan panjang ± 400 m memotong ± 11 km.
3. Pintas Kebesi di Selimbau dengan panjang ± 10 km.
4. Pintas Malengka dengan panjang ± 1 km memotong ± 11 km.
5. Pintas Marang dengan panjang $\pm 2,5$ km memotong $\pm 14,5$ km.

Di *Onderafdeeling* Semitau, *pintasan* yang penting adalah *pintasan* Lampit dan Nibung; keduanya untuk kapal yang lebih besar. *Pintasan* Bawak di Piasak juga dilayari untuk kapal mekanis yang lebih kecil (Secheuer, 1932: 3).

Sungai utama, yang hanya cocok untuk transportasi perahu, adalah Pinoh, Seraway dan Ambalau, Kajan, Sepauk, daerah atas Sungai Silat, Embau, Bunut, serta Embaloh dan Kapuas dari Poetoes-Sibau ke timur. Sebagian besar anak sungai ini tidak berbahaya untuk

transportasi perahu karena banyaknya jeram atau *riam* (Secheuer, 1932: 3).

Hulu sungai hampir semua ditandai oleh jeram, yang disebut *riam* (di *Z. en O. Borneo* disebut *kiham*). Beberapa jeram dapat dengan mudah dilewati; untuk yang lebih besar, semua muatan harus diturunkan dan dibawa ke hulu; perahu kemudian ditarik melewati riam dengan menggunakan tali rotan panjang. Perbedaan ketinggian air di sungai sangat besar pada waktu kering dan basah (Waisvisz, 1938: 12).



Gambar 8. Sketsa jeram atau *riam* di hulu Sungai Kapuas
(Bijlage B. *Algemeene Memorie Assisten-Resident Scheuer*,
Lampiran Dagboek, Agustus 1931)

Danau utama ditemukan di *Onderafdeeling* Semitau dan Kapuas Hulu. Danau yang disebutkan pertama dapat dilayari dengan tingkat air normal untuk kapal uap yang lebih besar, setidaknya bagian-bagian tertentu yang panjang. Jalur air ini dibatasi, serta suar dalam bentuk tanda-tanda kayu putih ditempatkan di tumpukan-tumpukan tanah, yang didirikan oleh Dana Lokal Semitau. Tanpa panduan, perjalanan tetap sulit, dan seseorang dapat dengan mudah tersesat di badan air yang luas ini. Danau tersebut termasuk salah satu sumber utama kemakmuran karena keterampilan memancing yang luar biasa. Saat kering, ketika danau sedang kosong, seluruh orang Melayu dari daerah ini sibuk mengeringkan ikan, mengasapi, dan menggarami.

Dayak sangat langka di bidang penangkapan ikan dan sangat jarang; mereka adalah bagian dari pesta. Sungai dan danau bisa dirusak oleh siapa saja. Tidak ada pembatasan. Danau dan sungai-sungai besar adalah milik bersama, meskipun semakin kecil, adalah milik bersama dari suku-suku sekitarnya. Di *Onderafdeeling* Kapuas Hulu—dekat distrik Bunut—disebut “danau waris”. Ini adalah danau tempat memancing ikan biawan yang dicadangkan oleh ahli waris penduduk asli Bunut (Secheuer, 1932: 3–4). Nama-nama danau di Bunut saat ini merupakan identifikasi untuk penyebutan orang disekitar wilayah danau, seperti orang yang tinggal disekitar danau Sabet disebut Orang Sabet, danau Siawan disebut Orang Siawan, danau Pontu disebut Orang Pontu, atau orang danau, bahkan menjadi nama kelompok nelayan Siawan-Pontu (Purwanto 2018: 5). Kepemilikan bersama sungai-sungai ini merupakan bukti adanya integrasi ekonomi di hulu Sungai Kapuas.

B. Transportasi di Hulu Sungai Kapuas

Pemerintah Hindia Belanda mempertahankan koneksi reguler Pontianak dengan daerah-daerah hulu, baik untuk transportasi penumpang maupun barang melalui Kapal Uap “Lien” (Werkman, 1930: 26). Lalu lintas pelayaran di sepanjang Sungai Kapuas dan Melawi, terutama berada di tangan pedagang Tionghoa. Jumlah kapal yang dimiliki oleh perorangan tidak terhitung jumlahnya; total ada 84 perahu motor, lebih dari 50 di antaranya dimiliki oleh Tionghoa. Beberapa kongsi Tionghoa adalah pemilik dari kapal uap yang menjadi perahu rumah besar (disebut *bandoeng*). Beberapa dari mereka berada di Sintang, yaitu kongsi Ban Hap; namun sebagian besar ditempatkan di Pontianak (Secheuer, 1932: 43). Selanjutnya, di Kapuas dan cabangnya, ada beberapa motor tempel yang lebih kecil daripada *bandong* kecil, mesin gandeng, *daoep*,¹⁸ yang didorong dengan dayung, tali, dan kapal layar (Werkman, 1930: 26).

Beberapa kapal pemerintah Hindia Belanda adalah sebagai berikut:

1. Di Sintang; kapal uap “Djambi” pada bulan April 1931 diganti kapal uap “Neptunus”. Lalu, M.s. “Greta” pada Februari 1932 dan M.s. “Eva” datang di tempat itu. Selanjutnya, kapal rumah “Nelly” awalnya ditempatkan di Putussibau, tetapi pada tahun 1931 dipindahkan ke Sintang.
2. Di Nanga Pinoh; kapal motor 133. Ada usulan untuk memiliki perahu ini, yang diganti dengan perahu motor cepat.
3. Di Semitau; perahu motor “Flora” beroperasi pada Oktober 1931.

¹⁸ Enthoven menyebutnya *daoep-daoep*, yakni kapal yang kemungkinan terbuat dari papan (Dr. C. Nootboom, *De Boomstamkano in Indonesie*, Leiden: N.V. Boekhandel en Drukkerij Voorheen E.J. Brill, 1932: 73).

4. Di Putussibau; perahu motor 111, kapal saudara dari 133, tetapi masih sangat berguna.



Gambar 9. Kapal uap di Sungai Kapuas
(*De Indische Bodem*, 1926)

Lebih lanjut, *Landschap* Nanga Pinoh memiliki perahu dengan mesin gandeng. Sedangkan, Dana Lokal di Semitau mempunyai kapal rumah “Danau” dan Kapuas Hulu; sebuah perahu dengan motor gandeng. Ada pula kapal rumah “Soekamampir”. Selain itu, pemerintah dan Dana Lokal masih memiliki banyak *bidar*, yang ditempatkan di berbagai tempat.

Penduduk bergerak dengan bantuan perahu. Perahu-perahu ini diproduksi secara lokal. Beberapa di antara mereka memiliki gagang yang dihiasi ukiran. Perahu diproduksi di bagian hulu, yang dapat digunakan dalam *riam*. Orang-orang Iban menyebutnya *bong* yang bersifat sangat tahan lama, kuat, stabil, dan ringan untuk berlayar. Kayu yang berbeda digunakan untuk perahu, sedangkan kayu yang terkenal di wilayah Ketungau adalah kayu penjauk (Secheuer, 1932: 42–44).



Gambar 10. Perahu-perahu masyarakat Dayak di Sungai Kapuas
(*Actueel Wereldnieuws*, 1931)

Selanjutnya, berkaitan dengan sungai kecil, seseorang bergantung pada (berdasarkan urutan besarnya) *bidar*, *sampan*, dan *djaloer*. *Bidar* adalah perahu tertutup dengan banyak ruang untuk tidur. *Sampan* memiliki tempat duduk dan fasilitas atap untuk sementara waktu. Sedangkan, *djaloer* sebenarnya tidak lebih dari kapal tanpa pelampung (Waisvisz, 1938: 38–39).

Jarak di sepanjang sungai antara tempat-tempat utama adalah sebagai berikut:

1. Sintang–Pontianak: 447 km.
2. Sintang–Sanggau: 192 km.

3. Sintang–Sekadau: 120 km.
4. Sintang–Nanga Sepauk: 72 km.
5. Sintang–Belitang: 62 km.
6. Sintang–Nanga Tempoentak: 28 km.
7. Sintang–Nanga Pinoh: 97,6 km.
8. Sintang–Nanga Lebang: 47 km.
9. Sintang–Nanga Ketoengau: 63 km.
10. Sintang–Nanga Saih: 263 km.
11. Sintang–Semitau: 153 km.
12. Sintang–Putussibau: 429 km.



Gambar 11. Kapal pengangkut penumpang di Sungai Kapuas
(ANRI, Foto KIT Kalimantan No. 300/76)

Menyatunya (integrasi) ekonomi antara hulu dan hilir Sungai Kapuas melalui alat transportasi air dapat terlihat dalam koran *Harian Borneo*, 27 April 1939, sebagai berikut:

Dengan selamat kapal West Borneo, jaitoe pengganti kapal Irma, oentoek perhoeboengan laloe-lalang sepanjang Soengai Kapoeas, soedah tiba pada pertama kalinja di Nanga-Pinoh. Dalam perdjalanannja sekali ini, perhatian pendodoek ada besar sekali, sehingga di mana2 ia singgah soedah dapat koendjoengan orang banjak. Hal ini tidak mengherankan bagi kita, sebab keadaan kapal itoe, adalah tjotjok menoeroet keperluan zaman dan lagi dapat memperhoeboengan Pontianak dengan negeri2 di hoeloe sampai Sintang, poelang pergi dalam tempoh koerang lebih hanja dalam 5 hari. Dengan adanja perhoeboengan ini, dengan sendirinja poela bagi orang2 di tanah hoeloe dapat menentoekan perdjalanannja ke Djawa ataupun Soematra. Hanja satoe soal lagi juga haroes diperhatikan, jaitoe perhoeboengan laloe-lalang dari Pontianak ke Poetoessibau, masih memakai kapal juga tidak lagi memenoehi kemaean zaman. Hendaknja, tjepat, moerah, dan menjenangkan bagi penoempang. Itoe baroelah soeatoe kedadjoean.

Transportasi air akan selalu lebih murah daripada transportasi darat, terutama untuk menyalurkan sejumlah besar produk, kelancaran Sungai Kapoeas juga terus dipertahankan. Di sungai-sungai kecil, sampan adalah sarana transportasi untuk barang, yang termurah, dan paling efisien. Oleh karena itu, tidak dapat digantikan oleh sarana yang lebih baik atau lebih praktis (Waisvisz, 1938: 39).

C. Integrasi Ekonomi Hulu-Hilir Sungai Kapuas

Awal mula perkembangan ekonomi di Sintang terjadi antara Melayu dan Dayak berdasarkan sistem *serah* (dagang paksa), mitologi Dayak Putung Empat (perempuan), dan Boewi Nasi (laki-laki). Putung Empat adalah istri Aji Melayu, yang kemudian menurunkan raja-raja di Kerajaan Sintang dan memiliki putra bernama Djebair, sementara Boewi Nasi ialah leluhur Dayak yang memiliki putra bernama Sioe. Djebair dan Sioe kemudian bersumpah, barang siapa yang dapat memindahkan batu besar di Sungai Ketungau, maka ia akan menjadi Raja Melayu, dan yang gagal akan menjadi Raja Dayak. Akhirnya, Djebair menjadi Raja Melayu dan Sioe menjadi Raja Dayak. Mitologi ini merupakan keyakinan masyarakat Dayak yang tinggal di Sintang untuk menghormati Kerajaan Sintang dan menjadi dasar transaksi ekonomi antara orang Melayu dan Dayak.

Perkembangan ekonomi di Sintang semakin kompleks ketika orang lain (bukan Dayak maupun Melayu) masuk ke Sintang. Bagi penjajah, Sintang merupakan wilayah yang sangat penting untuk menghubungkan daerah hulu dan hilir Sungai Kapuas (Pontianak), untuk mendirikan jalur perdagangan barang di wilayah Borneo (Ratri, 2015: 27–28). Wilayah Sungai Kapuas merupakan bagian yang penting dalam bercocok tanam dan produksi, khususnya membuka lahan yang luas untuk karet (Ratri, 2015: 28; Ozinga, 1940: 325). Pemerintah kolonial mengizinkan pedagang Tionghoa mendirikan perusahaan-perusahaan karet (*rubber onderneming*), seperti Lioe Lin Njoek, Lioe Lin Poe, Lian Soei, dan Lai Ban Hap (Ratri, 2015: 32–33).

Orang-orang Tionghoa memiliki peran yang penting dalam aktivitas ekonomi kolonial, khususnya mengenai pengumpulan pajak untuk penerimaan pemerintah. Meskipun demikian, mereka

tetap di bawah kontrol pemerintahan kolonial. Fenomena ini melahirkan sistem ekonomi campuran (*mixed economic system*) di Sintang, yaitu kombinasi kebebasan berbagai perusahaan swasta dengan sentralisasi perencanaan ekonomi dan peraturan pemerintah (Ratri, 2015: 33).

Pemerintah Hindia Belanda membuat administrasi kolonial, struktur politik baru, serta hubungan melalui sentralisasi dan komando pimpinan lokal yang memiliki tujuan untuk memenuhi kepentingan ekonomi Belanda. Secara umum, perubahan-perubahan struktural yang dipaksakan di Sintang ini melengkapi proses integrasi Sintang ke dalam sistem ekonomi kolonial Belanda, terutama “main mata” untuk mengekspor hasil hutan dan karet dari perkebunan di Kalimantan. Pengintegrasian ekonomi yang dilakukan berarti bahwa banyak orang di pedalaman wilayah Sintang dipaksa untuk membantu dalam produksi dan ekstraksi kekayaan untuk sistem ekonomi kolonial (Ratri, 2015: 26).

Pada awal abad ke-20, volume ekspor hasil hutan Kalimantan Barat tertinggi di Hindia Belanda, tetapi produk ekspor cepat menurun dalam beberapa tahun, dan menjadi kurang substansial di dekade kedua dan ketiga abad ini. Di sisi lain, upaya untuk meningkatkan produk yang berorientasi ekspor telah mengubah lahan subur dari sawah menjadi perkebunan (Winardi, 2012: 33).

Sebelum terjadi malaise, kondisi ekonomi di wilayah Kalimantan Barat dikenal dengan sebutan “zaman keemasan” atau “hujan emas”, khususnya bagi petani karet. Begitu juga di wilayah Palembang, Jambi, dan Kalimantan Selatan (Lindblad, 2000: 138). Penduduk yang paling banyak menanam karet diberikan kupon/hadiah oleh pemerintah. Hal ini sebenarnya merupakan politik pemerintah untuk merangsang penduduk menanam karet dalam jumlah besar

dan hasilnya untuk kepentingan pemerintah (Sulistyorini, 1993: 31).

Kondisi “zaman keemasan” ini ditunjukkan dengan peningkatan jumlah jamaah haji yang berasal dari Kalimantan Barat, yakni ada 665 orang pada tahun 1928, kemudian menurun menjadi 191 orang pada tahun 1930, karena harga karet yang rendah. Penurunan tajam dalam harga karet memberikan pengaruh yang tidak menguntungkan terhadap perdagangan (Kolonial Verslag, 1930: 20).

Akibat harga karet yang sangat rendah, maka tidak ada penyadapan untuk membuang pohon yang sakit, peningkatan bibit tanaman, pengolahan tanah, pengeringan tanah, dan lain-lain. Balutan tanaman tidak diamati. Perusahaan karet yang terawat baik adalah perusahaan Misi Katolik Roma di Nanga Sedjiram, dengan ± 1.000 pohon sadapan, sedangkan yang kurang baik dari Tiongkok, Bong Lian, dengan ± 4.000 pohon sadapan (Werkman, 1930: 17).

Ekspansi besar perkebunan karet dilakukan dengan mengorbankan penanaman padi sebagai konsekuensi alami dari peningkatan impor tanaman pangan. Karena spekulasi harga karet, dua orang Tionghoa, pemilik perahu di Sungai Kapuas bangkrut dari usaha ini, yaitu Tjong A. Ngok di Jongkong dan Gouw Hok Goean di Silat (Werkman, 1930: 17, 22–23).

Ada banyak sebab yang menjadikan malapetaka depresi ekonomi dunia saat itu. Satu faktor penyebab telah dikenal pasti, yaitu spekulasi saham di pusat-pusat keuangan internasional, khususnya di Wall Street, New York, dan bursa saham di London. Akibat dari kegiatan spekulasi ini, bursa saham New York jatuh tajam pada 24 Oktober 1929, dan seterusnya mempengaruhi pasaran saham di seluruh dunia. Kejatuhan harga saham sekaligus mempengaruhi harga komoditas ekspor dari Hindia Belanda secara

langsung dan menyebabkan harga komoditas ekspornya, seperti gula, karet, teh, kopi, tembakau, kopra, dan koko, turut jatuh di pasaran internasional (Zainun, 2006: 110).



Gambar 12. Perkebunan karet rakyat di Silat, Kalimantan Barat
(ANRI, Foto KIT Kalimantan No. 640/5)

Orang-orang Indonesia yang mulai menanam tanaman karet selama Perang Dunia I dapat memperoleh keuntungan dari harga tinggi karet setelah rencana Stevenson¹⁹ diberlakukan, terutama selama *boom* karet tahun 1924–1926 (Helmi, 1954: 25). Skema itu

¹⁹ Inggris terganggu oleh perdagangan karet yang lamban setelah Perang Dunia I, memutuskan untuk membatasi ekspor karet mereka. Tindakan ini (rencana) berasal dari petisi yang dibuat oleh pekebun Inggris; namanya adalah Lord Stevenson. Direkomendasikan kepada pemerintah di Malaya dan Ceylon, yang disetujui tanpa perubahan apa pun. Undang-undang menyediakan produksi standar 60% untuk harga di bawah 1 s. per pon; ketika naik menjadi 1 s. dan 6d. Selama kuartal tersebut, produksi meningkat menjadi 65%, dan di atas harga ini menjadi 70% dan seterusnya. Ketika harga turun, berkurang 5% dan seterusnya. Produksi diatur pada skala geser sesuai dengan harga dan menundukkan ekspor apa pun di atas standar ini dengan pajak yang berat (Alfian Y. Helmi, *The Importance of Rubber in the Economic Life of the Population of Indonesia*, Djakarta: Tintamas, 1954: 15–16).

terbatas pada koloni Inggris-Belanda tidak bergabung dengannya, sehingga tidak berlaku untuk Hindia Belanda—dan itu berlaku mulai 1922 hingga 1928. Upaya kedua dan yang lebih penting untuk mengatur penanaman karet rakyat adalah *International Rubber Regulation Agreement* (IRRA) di mana Belanda memang bergabung, dan dengan demikian itu berlaku untuk Hindia Belanda. IRRA merupakan respons terhadap peningkatan dramatis dalam pasokan karet dan penurunan harga. Penurunan harga-harga 1932 hanya 16% dari harga 1929, yang merupakan hasil dari penurunan permintaan yang didorong oleh depresi dan peningkatan pasokan. Peningkatan ini disebabkan oleh penanaman klon hasil tinggi di sektor perkebunan dan perluasan areal pada karet nonklon di sektor petani kecil.

IRRA secara teori dirancang untuk menstabilkan harga karet dunia dengan membatasi produksi melalui perpajakan, pengenaan kuota penjualan, larangan penanaman, bahkan beberapa kasus penebangan pohon yang ditanam dan penebangan pohon yang tumbuh secara alami. Namun, dalam praktiknya, IRRA memperlakukan beban stabilisasi harga melalui pembatasan produksi, terutama pada petani kecil (Dove, 2012: 127).

Balai Pelestarian Nilai Budaya
Kalimantan Barat



Gambar 13. Orang menimbang karet di pasar karet,
Kalimantan Barat
(ANRI, Foto KIT Kalimantan No. 639/57)

Inilah alasan mengapa rakyat, terlepas dari semua rintangan yang terjadi pada karet rakyat dan akibatnya, tetap menanamnya. Pada masa depresi ini terjadi dualisme ekonomi, di masa krisis sebenarnya yang anjlok adalah perkebunan besar, sedangkan ekonomi rakyat bertahan karena tetap memproduksi meskipun tidak dibayar. Kesulitan-kesulitan yang terjadi pada karet rakyat disebabkan oleh—seperti yang akan kita lihat—beberapa friksi antara Belanda dan Indonesia, yang merupakan salah satu penyebab gerakan nasionalis ekstrem (nonkooperator) pada abad pertengahan. Di sisi lain, melihat andil untuk perkebunan dan rakyat dari total ekspor pertanian akan menunjukkan bahwa saham rakyat selalu jauh di belakang perkebunan, sebuah fakta yang membenarkan penduduk asli dalam ketekunan mereka dalam penanaman karet (Helmi, 1954: 25).

Secara umum dapat dikatakan bahwa masyarakat Indonesia di Luar Jawa, sejauh mereka diikutsertakan dalam hubungan-hubungan dengan ekonomi moderen, memiliki daya tahan yang lebih besar dibandingkan dengan di Jawa. Penduduk di sana masih belum sampai ke garis batas kemungkinan-kemungkinan mencari nafkah untuk hidup; di sana terdapat lebih banyak variasi dalam pertanian, dan di banyak daerah penduduk dalam instansi terakhir masih dapat kembali pada tanaman pangan. Daya tahan yang lebih besar itu, untuk sebagian, juga disebabkan oleh lebih besarnya bakat komersial dan kesadaran ekonomis di kalangan penduduk. Bagi berbagai daerah dapat dikatakan bahwa tingkat ekonomi dan kesadaran ekonomis penduduknya sudah memasuki tahap dinamis (Djojohadikusumo 1943: 112).

Djojohadikusumo (1943: 110) dengan merujuk Boeke (1940: 122) menjelaskan tentang budidaya karet rakyat di luar Jawa pada masa depresi sebagai berikut:

Budidaya karet rakyat yang sejak semula merupakan budidaya yang ekstensif, ternyata bagi banyak orang merupakan suatu usaha yang dilakukan di samping penanaman tanaman pangan. Di sana tersedia lahan seluas orang mau, dan untuk menggarapnya tidak memerlukan biaya atau hanya sedikit saja. Jadi, eksploitasinya boleh dikatakan tidak menuntut pengeluaran yang tetap, dan orang tetap bebas untuk memperluas produksi sesuai dengan kebutuhannya akan uang dan untuk menghentikannya, begitu harga produknya tidak lagi dapat menutupi pengeluaran-pengeluaran variabelnya (jadi yang berkaitan langsung dengan produksi: biaya penyadapan, pengolahan, pemeliharaan sekedarnya). Jadi, elastisitas usaha itu disebabkan oleh kenyataan yang boleh dikatakan tidak ada biaya-biaya tetap. Apabila usaha itu terpaksa dihentikan sama sekali, para pemilik kebun yang selama itu nafkahnya sepenuhnya tergantung pada penghasilan dari karet masih dapat beralih kembali pada tanaman pangan. Apabila terjadi penurunan harga, maka sampai suatu tingkat tertentu dapat kita catat adanya suatu elastisitas penawaran yang terbalik.

Seperti beberapa bagian di hulu, telah ditunjukkan, akibat krisis bagi penduduk belum berubah dengan cara apa pun. Orang-orang terbiasa menjadi kaya dengan beberapa jam penyadapan karet atau melakukan pekerjaan ringan lainnya, sementara hasil hutan menghasilkan harga yang mahal. Pada pertengahan 1930, situasi ini telah selesai sepenuhnya. Pertama kali terkejut, dan mereka tidak percaya nantinya, bahwa tangan harus dikeluarkan dari lengan baju mereka untuk mencari nafkah. Sejak awal malaise, slogan pemerintah juga konstan di sini—“kembali ke pertanian pangan”—tentu saja, pada awalnya muncul kesulitan besar. Penduduk Melayu di kota-kota besar, yang belum pernah bekerja membuka ladang dalam sepuluh tahun dan lebih, harus selalu di bawah dorongan pemerintah, kembali dimulai. Selama tahun-tahun pertama, tidak ada yang disimpan; ladang yang dibangun dengan susah payah oleh penduduk Kapuas pada tahun 1931 benar-benar hancur pada bulan Desember tahun itu oleh ketinggian air yang tidak normal. Pendapatannya hampir nol. Namun, ia berhasil melewati tahun itu tanpa bantuan yang diberikan (Burgemeestre, 1934: 24).

Sangat penting adalah kepemilikan karet dari penduduk di sepanjang sungai, tanah yang baik dengan pohon-pohon ini ditanam, tetapi pohon-pohon ini sebagian besar berada di tangan orang Melayu. Angka yang sesuai untuk *Onderafdeeling*, termasuk *pinoh landen* (Kuik, 1936: 13–14) adalah sebagai berikut:

<i>Onderafdeeling</i>	Jumlah Pohon yang Bisa Disadap	Jumlah Pohon <i>Tapable</i> yang Tidak Disadap	Jumlah Total	Jumlah Pemilik
Sintang	1.026.996	630.370	1.657.366	3.628
Melawi	1.403.197	775.755	2.178.952	6.160
Total	2.430.193	1.406.125	3.836.318	9.788

Tabel 4. Data *onderafdeeling* dan kepemilikan karet

Harga karet kembali sangat buruk, bahwa tidak ada keuntungan yang terlihat pada penanaman baru. Harga terendah pada 1931–1932; harga karet merosot tajam pada bulan Januari 1931 yaitu 20 sen per $\frac{1}{2}$ kg menjadi 11 sen pada bulan Desember pada tahun yang sama (Djojohadikusumo 1943: 111). Pembelian karet rakyat di Hulu dibayar 1 sen per *kati*, karena ada sesuatu yang terjadi dalam harga, pada awal 1934 hingga f 0,09 per *kati*. Pembatasan impor karet berpengaruh kuat terhadap harga. Perluasan area pabrik (karena pembatasan) sekarang sayangnya menjadi bagian dari masa lalu; untuk ini, alasan pembukaan tanah ladang sering digunakan contohnya di Nanga Soehaid pada tahun 1933. Mereka memutuskan untuk menebang kebun karet dan membuat ladang di sana. Ekspor yang terus meningkat pada karet rakyat dalam jangka panjang akan menjadi pukulan bagi karet rakyat ini (Burgemeestre, 1934: 13).

Depresi ekonomi sangat berpengaruh terhadap aktivitas perdagangan. Pada masa itu, terjadi kelangkaan uang tunai, sehingga perdagangan dilakukan dengan cara pertukaran atau barter, seperti garam, tembakau, pakaian, dan lain-lain. Pertukaran barang ini bukan hanya untuk kebutuhan sehari-hari, tetapi juga terhadap

barang-barang impor yang membutuhkan alat transportasi, maka diperlukan kapal-kapal uap Tiongkok.

Meskipun terjadi kelangkaan, uang tetap merupakan faktor yang tidak dapat dikesampingkan bagi ekonomi rumah tangga penduduk desa

Gambaran tentang ekonomi barang yang murni masih terdapat secara sporadis sekali-sekali saja, disana-sini. Bagian terbesar penduduk Indonesia sudah hidup dalam lingkungan campuran, di mana ekonomi uang dan ekonomi barang terjalin erat satu sama lain. Suatu proses kembali "*Naturalwirtschaft*" tidak dapat dilakukan secara penuh. Penduduk tidak dapat lagi hidup tanpa penghasilan uang; mereka memerlukan uang untuk membayar pajak, melunasi hutang mereka di bank, dan memperoleh berbagai macam barang, baik yang diimpor maupun tidak (Djojohadikusumo 1943: 31).

Sampai kuartal pertama dan kedua tahun 1934, terjadi kebangkitan karena harga karet yang lebih tinggi, setelah pembatasan impor, semuanya jatuh kembali ke tingkat yang lama. Para pedagang sekarang melewati waktu yang sangat sulit, dari barang impor, tembakau, garam, dan kapas masih berlaku. Ekspor terutama terdiri atas karet, ikan asin dan ikan kering, emas, sedikit damar, serta sedikit rotan. Produksi, seperti getah *djangkang*, *djeloetoeng*, dan jenis getah lainnya, di mana dulu dibayar harga mahal (hingga f 250 per *pikol*), sekarang hampir tidak dapat dijual.

Sistem perdagangan berdasarkan sistem *persekot*. Karena sistem ini, banyak pedagang terjerat utang pada *tauke*. Biasanya, terlalu banyak uang muka diambil dan produk yang ditarik sering dinilai terlalu rendah. Oleh karena itu, pedagang memiliki banyak usaha lain untuk membayar utang. Jumlah pedagang Melayu di Selimbau dan Djongkong, terutama di Djongkong, pada tahun-

tahun terakhir sangat menurun. Orang Tionghoa ada di mana-mana, kecuali Selimbau, di mana masih ada sejumlah pedagang Melayu yang kaya, yang menguasai perdagangan (Burgemeestre, 1934: 17–18).

Perdagangan besar tidak terjadi di *Onderafdeeling* Semitau; perdagangan eceran, terutama di tangan orang Tionghoa, dan sebagian lagi di tangan orang Melayu (di Selimbau, Piasak, dan Jongkong). Ekspor kering—dan ikan asin, produksi hutan, kayu, karet, dan impor barang untuk sehari-hari—serta penggunaan rumah tangga ada di tangan orang Tionghoa. Ia tidak memiliki kebutuhan hidup, kecuali makanan. Ia tidak hemat dan mengesampingkan segalanya, serta tidak meninggalkan tempat yang sepi sebelumnya, sebelum memiliki kesejahteraan tertentu (Werkman, 1930: 18).

Semua barang itu ada di tangan pedagang Tionghoa dan Melayu dengan harga rendah, di mana keuntungan besar dibuat ketika dijual ke kapal uap Kapoeas. Tidak cukup kaya untuk dapat membeli stok secara tunai, yang seharusnya berfungsi untuk pemeliharaan bagi masyarakat itu sendiri, selama mereka menjalankan bisnis mereka dan bagi anggota keluarga yang ditinggalkan (Werkman, 1930: 16).

Koran *Borneo Barat* pada 2 November 1937 menggambarkan penggunaan uang oleh orang Dayak di perhuluan Kalimantan:

Seorang pedagang jg berkeliling berdjaja di tanah pehoeloean Tajan, Sanggau, Sekadau, dll. Sampai di desa2nja, memberitahoekan kepada pembantoe kita, bahwa keadaan di desa dan doesoen memang betoel pendoeoeknja ada gampang dengan mata oeang. Pendoeoek jg kita maksoedkan ini, ialah pendoeoek asli bangsa Dajak.

Moedahnja akan memperoleh mata oeang, tentoelah karena hasil dari pohon karet. Tjoema sangat disesalkan karena pengertian mereka sangat praemitief, tidaklah mengetahoei di mana moesti oeang di-keleoearkan, artinja tidak tahoe hidoep jg economisch.

Misalnya pada alat perkawinan, bersoenat, mengobat kampoeng, mengobat orang toeroen moelai berladang, menoeai padi, menaikkan padi ke roemah, dll., semoenja tidak dikerdjakan begitoe sadja, melainkan dengan disertai pesta2. Lebih mampoe orangnja, lebih besar pesta dibikin. Ta' pikir berapa tempajan arak habis diminoem, berapa ekor babi dipotong, ta' pikir maboek makan, maboek minoem, pesta mana ta' ketinggalan dengan djoedi.

Apa jg kita rasa ta' koerang pentingnja oentoek dipikirkan oemoem, maopoen pihak pemerintah, adalah tentang tjara mengobat orang sakit dan mengobat orang kena perboeatan (kata doekoen) dengan sihir memannnggil hantoe dan dewa oentoek memberi pertolongan.

Perkara begini tidak sedikit makan ongkos. Boekan pada bangsa Dajak sadja, tetapi pada bangsa Melajoe dalam gewest ini 99% terpengaroeh oleh tjara obat begini, atau dengan lain kata "tachjoel".

Dan, siapa jg banjak menggarok kantong orang desa lagi jaitoe: pedagang mindering 300pCt.-400pCt. lebih mahal dari Pontianak. Sedangkan, pedagang2 jg djoedal contant jg datang sewaktoe2 sadja didesa bisa djoedal sampai 200 pCt. lebih mahal. Boeat ini teroetama tentang kain badjoe, tjita, dll.

Sebagai diketahoei oemoem, bahwa mereka orang Dajak beloem beragama, hanja baroe moelai berkembang bibit kristen, sebab zending2 Missie tidak sedikit oesahanja, boeat menjirakan agamanja.

Dibanjak tempat dalam gewest ini kita bisa berdjoeempa sekolah2 kepoenjaan Missie, boekan diperhoeloean sadja, bahkan diseloeroeh daerah Dajak di Borneo ini.

Dan, dari pihak perkoempoelan agama Islam beloem ternampak satoepoen jg bergiat akan melangkah boet memberi penerangan (pengadjaran) tentang agamanja dalam kalangan bangsa Dajak, di Borneo Barat ini.

Lebih djaoeh itoe pedagang mentjeritakan, apa jg terlihatnja aneh, adalah di tanah perhoeloean beberapa orang bangsa Melajoe jg kerdja memboeroeh pada peroesahaan gambir atau toekang sadap enau dibahagian desa2 Tajan, mereka soedah maoe djadi orang Dajak. Sebabnja, ialah karena "oeang" djadi orang Dajak.

Bangsa Dajak pendoedoek asli, beremas intan di tanah airnja, tentoelah poenja tanah pertanian ataupoen keboen karet.

Maka itoe, orang pengembara (avonturiers) tidak sajang tjeboerkan dirinja dalam kalangan bangsa heiden, berkawin dengan perempoean2 Dajak. Ini berarti meninggalkan agamanja, mendjadi moertad, bertoeahan-kan pokok kajoe, goenoeng, air, dll.

Mereka ini berboeat begitoe harapkan nafkah dari sang isteri, sekalipoen tidak kerdja berat sang isteri sanggoep memberi penghidoepan kepada lakinja, sebab perempoean bangsa Dajak memang koeat berkerdja memelihara roemah tangga, apalagi kalau ada couponnja.

Jumlah tanah sewa dan konsesi pertanian pada tahun 1936 ada 28, sedangkan 5 di antaranya ditanam dengan cara Barat; satu-satunya konsesi pertanian yang penting ada di Nanga Djetah milik N.V. West Borneo Cultuur Maatschappij (Kuik, 1936: 14). Pada tahun ini juga, Borneo Barat memasok secara signifikan total keseluruhan ekspor karet Hindia Belanda, yaitu 24,5% (Ratri, 2015: 28; Ozinga, 1940: 307).



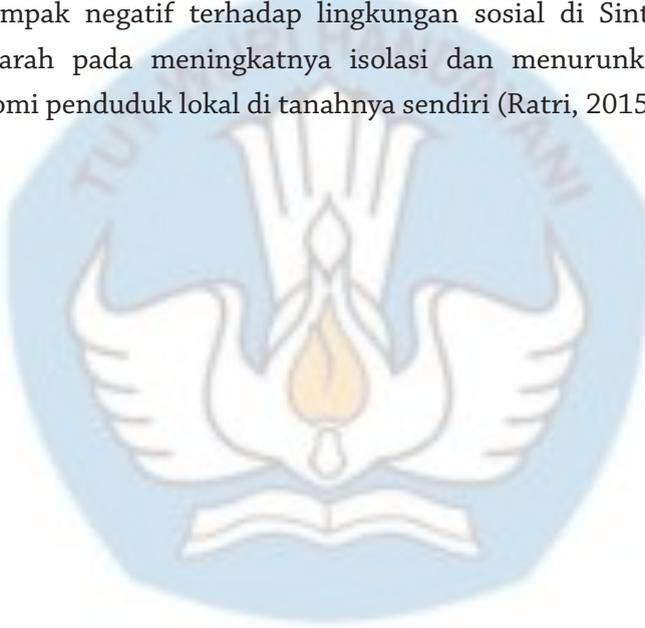
Gambar 14. Rumah Sakit Nanga Djetah di Sintang,
Kalimantan Barat
(ANRI, Foto KIT Kalimantan No. 125/3)

Kalimantan Barat dikelompokkan ke dalam wilayah yang memiliki semangat kewirausahaan bagi petani-petani yang memiliki ladang kecil (*smallholder entrepreneurship*). Jika seorang petani kecil berutang budi kepada seorang perantara, yang telah menyediakan kredit di muka dan mengharapkan pembayaran lanjutan dari angsuran rutin (biasanya panen tanaman sampai nilai tertentu), ini akan membentuk insentif untuk meningkatkan produksi. Sering kali, investasi sebelumnya dalam bahan tanaman, misalnya, pohon karet, membentuk alasan tambahan untuk terus menyadap pohon untuk membayar utang, bukannya meninggalkan produksi karet sama sekali.

Faktor lain yang berpengaruh adalah sistem bagi dua, yang menyiratkan bahwa penyadap yang disewa menerima bagian yang sama dari hasil panen. Dengan harga rendah, penyadap membutuhkan bagian yang lebih besar (yang ketika dijual akan memberi mereka gaji yang cukup). Karena investasi dalam bahan tanaman sudah dibuat dan pepohonan telah matang selama beberapa tahun, hasilnya adalah bahwa petani kecil terus menghasilkan uang tunai, ketika dalam sistem yang berbeda, produksi tidak akan menguntungkan (Linblad, 2000: 139; Touwen, 2000: 144–145). Perkembangan pesat terjadi pada budi daya petani skala kecil pada akhir masa kolonial di Kalimantan Barat dan Sumatera Selatan (Booth, 1998: 300).

Sementara itu, Sintang secara tradisional menjalankan sistem ekonomi campuran (*mixed economic system*) di mana berbagai jenis pertukaran digunakan oleh masyarakat; pemerintah kolonial menjalankan dua rupa sistem ekonomi: satu sisi terbuka dengan memberi kebebasan terhadap perkembangan bisnis swasta untuk meraih untung dari aktivitas tengkulak, sementara di sisi lain pemerintah membuat kebijakan yang menyebabkan status inferior bagi ekonomi penduduk lokal (Ratri, 2015: 50).

Akhirnya, dengan memperluas kekuasaannya di Borneo, pemerintah kolonial Belanda menjadikan Sintang sebagai inti akses perdagangan di wilayah Sungai Kapuas dan tempat yang strategis untuk mengatur area pedalaman di Borneo Barat. Ekspansi kolonial berdampak negatif terhadap lingkungan sosial di Sintang yang mengarah pada meningkatnya isolasi dan menurunkan status ekonomi penduduk lokal di tanahnya sendiri (Ratri, 2015: 51).



**Balai Pelestarian Nilai Budaya
Kalimantan Barat**



**Balai Pelestarian Nilai Budaya
Kalimantan Barat**

V

Simpulan

Integrasi ekonomi di Sungai Kapuas pada awal abad ke-20 telah terbangun jauh sebelumnya. Aktivitas tersebut dikontrol oleh kekuasaan-kekuasaan yang ada di sekitarnya. Pada awal abad ke-20, kebijakan ekonomi pemerintah Hindia Belanda tidak lagi bergantung pada pajak, namun perdagangan *cash crop* yang sedang menjadi komoditas yang diminati pasar dunia. Oleh karenanya, pemerintah kolonial mulai menerapkan kebijakan budi daya tanaman niaga, termasuk di luar Jawa, sehingga transformasi ekonomi yang terjadi akibat kebijakan kolonial dan perubahan permintaan pasar dunia.

Sebelumnya, pemerintah kolonial memang melakukan hubungan dengan kekuasaan setempat melalui kontrak-kontrak dengan penguasa lokal. Kekuasaan kolonial di atas kertas telah berlangsung sebelum abad ke-20, namun periode ini menunjukkan usaha keras pemerintah kolonial Hindia Belanda untuk memperluas koloninya di wilayah Borneo.

Wujud integrasi ekonomi melalui Sungai Kapuas yang diusahakan oleh pemerintah Hindia Belanda sebenarnya hanya berlaku secara singkat, yaitu pada tahun 1910-1920-an saja dengan melakukan intervensi di bidang transportasi sungai dan perdagangan tanaman niaga. Selibhnya, aktivitas ekonomi dijalankan bersama oleh perusahaan perorangan (Bugis, Melayu, dan lainnya), jaringan perniagaan Tiongkok, serta perusahaan swasta Eropa.



**Balai Pelestarian Nilai Budaya
Kalimantan Barat**

Daftar Pustaka

Arsip:

ANRI, *Foto KIT Kalimantan No. 125/3*, “Rumah Sakit Nanga Djetah di Sintang, Kalimantan Barat”.

ANRI, *Foto KIT Kalimantan No. 300/76*, “Kapal Pengangkut Penumpang di Sungai Kapuas”.

ANRI, *Foto KIT Kalimantan No. 639/57*, “Orang Menimbang Karet di Pasar Karet, Kalimantan Barat”.

ANRI, *Foto KIT Kalimantan No. 640/5*, “Perkebunan Karet Rakyat di Silat, Kalimantan Barat”.

Besluit, 16 Juli 1940.

Bijalge B. *Algemeene, Memorie Assisten-Resident Scheuer, Lampiran Dagboek*, Bulan Agustus 1931, “Sketsa Jeram (Riam) di Hulu Sungai Kapuas”.

Bijalge C. *Verslag van bestuur en staat van Nederlandsch-Indie, Suriname en Cuaracao van 1930* (Kolonial Verslag 1930).

Bijlagen van het Verslag Der Handelingen van de Tweede Kamer der Staten-General 1930–1931.

Burgemeestre, J.E.L., *Memoorie van Overgave van den Gezaghebber van Semitau 2 Maart 1930–14 September 1934.*

E. Werkman. *Algemeene Aanvullingsmemorie op die van Controleur M.A. Bouwman (van Augustus 1919–November 1922) Betreffende de Onderafdeeling Semitau, Afdeeling Sintang, Residentie Westerafdeeling van Borneo van 8 Februari 1926, tot Maart 1930.*

Kuik, B.J., *Memorie Inzake het Landschap Sintang 1936.*

MvO Borneo West Reel 27.

PNRI, Foto No. 1096.9 dari *De Indische Bodem*, 1926, “Kapal Uap di Sungai Kapuas, Kalimantan”.

PNRI, Foto No. 1827/PN/Foto/2006 dari *Actueel Wereldnieuws*, 1931, “Perahu-Perahu Masyarakat Dayak di S. Kapuas (Kal-Bar)”.

Scheuer, W.H., *Algemeene Memorie der Afdeeling Sintang. Opgemaakt door den Aftredenden Assistent-Resident van Sintang, Juli 1932.*

Waisvisz, M., *Algemeene Memorie het Betrekking tot de Onderafdeeling Sintang der Afdeeling Sintang van de Residentie Westerafdeeling van Borneo, 13 Juni 1935–30 Juni 1938.*

Buku, Tesis, Laporan, dan Artikel yang Diterbitkan:

“Verslag van het Pontianak Rivier Transport over 1911 en 1912” dalam *De Indische Gids* 1914.

Asnan, Gusti. 2016. *Sungai dan Sejarah Sumatra*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.

- Atsushi, Ota. 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, pp. 67095.
- Booth, Anne. 1998. *The Indonesian Economy in the Nineteenth and Twentieth Centuries. A History of Missed Opportunities*. London: Macmillan Press Ltd.
- Bruggeman, Seth C. 2010. “The Shenandoah River Gundalow: Reusable Boats in Virginia’s Nineteenth Century River Trade” dalam *The Virginia Magazine of History and Biography*, 118, 4.
- C. Nooteboom. 1932. *De Boomstamkano in Indonesie*. Leiden: N.V. Boekhandel en Drukkerij Voorheen E.J. Brill.
- Chan, Ying Kit. The Founding of The Singapore and The Cina Kongsis of West Borneo (c. 1819–1840). *Journal of Cultural Interaction of East Asia* Vol. 7, 2016.
- Creutzberg, P. 1987. *Changing Economy in Indonesia, A Selction of Statistical Source Material from the Early 19th Century up to 1940*. Jakarta: Obor.
- Djojohadikusumo, Sumitro. 1989. *Kredit Rakyat pada Masa Depresi*, Jakarta: LP3ES.
- DOOBS, Stephen. 1994. “Tongkang, Twakow and Lightermen: A People’s History of the Singapore River” dalam *Sojourn: Journal of Sosial Issues in Southeast Asia* 9. 2.
- Dove, Michael. 2011. *The Banana Tree at the Gate. A History of Marginal Peoples and Global Markets in Borneo*. New Haven and London: Yale University Press.

- Dutch Borneo*. 1920. *Handbooks Prepared Under The Direction of The Historical Section of The Foreign Office No. 84*. London: H.M. Stationery Office.
- Eilenberg, Michael. 2014. "Evading Colonial Authority. Rebels and Outlaws in The Borderland Dutch West Borneo 1850s-1920s". *Journal of Borderlands Studies*. Vol. 34 No. 1.
- Enthoven, J.J.K. (terjemahan) 2013. *Bijdragen tot de Geographie van Borneo's Wester-Afdeeling*. Pontianak: Institut Dayakologi.
- . 2013. *Sejarah dan Geografi Daerah Sungai Kapuas Kalimantan Barat*. Pontianak: Institut Dayakologi.
- Fernando, M.R. and David Bulbeck. 1992. *Chinese Economic Activity in Netherlands Indie: Selected Tranlations from The Dutch*. Singapura: Institute of Southeast Asian Studies.
- Gin, O.K. 2011. *The Japanese Occupation of Borneo, 1941–1945*. New York: Routlege.
- Heidhues, Mary Somers. 2008. *Golddiggers, Farmers, Traders in the "Chinese Districts" of West Kalimantan, Indonesia*. Jakarta: Yayasan Nabil.
- . 2008. *Penambang Emas, Petani, dan Pedagang di "Distrik Tionghoa" Kalimantan Barat*. Jakarta: Yayasan Nabil.
- Helmi, Alfian Y. 1954. *The Importance of Rubber in the Economic Life of the Population of Indonesia*. Djakarta: Tintamas.
- Jeroen, Touwen. 2000. "Entrepreneurial Strategies in Indigenoues Export Agriculture in the Outer Island of Colonial Indonesia, 1925-38", dalam Peter Boomgard, *Weathering the Storm: The Economies of Southeast Asia in the 1930s Depression*. Singapore: ISEAS & Leiden: KITLV.

- Kolapo, Femi J. 2002. "Nineteenth Century Niger River Trade and The 1844–1862 Aboh Interregnum" dalam *African Economic History No. 30*.
- Kone, Salif. 2012. "Is Economic Integration Between Developing Countries a Singular Proses?" dalam *Journal of Economic Integration 27, 3*.
- Lindblad, J. Thomas. 1998. "Pertumbuhan Ekonomi di Luar Jawa, 1910–1940" dalam *Sejarah Ekonomi Modern Indonesia: Berbagai Tantangan Baru* (Lindblad ed.). Jakarta: LP3ES.
- . 2000. "The Late Colonial State and Economic Expansion, 1900–1930s" dalam H.W. Dick, *The Emergence of a National Economy: An Economic History of Indonesia, 1800–2000*. Australia: ASAA, dan Allen & Unwin dan Honolulu: University of Hawai'i Press.
- Listiana, Dana. 2017. "Sistem Pacht dan Perluasan Negara Kolonial di Pontianak 1819." *Tesis*. Yogyakarta: Program Pascasarjana Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya.
- Purwanto, Semiarto Aji. 2018. *Back to the river. Changing livelihood strategies in Kapuas Hulu, West Kalimantan, Indonesia*, *Journal of Forests, Trees and Livelihoods*, Volume 27.
- Rahmayani, Any dan Irfan Natarsa. 2017. *Antivitas Niaga antara Pontianak dan Singapura Tahun 1819-1920*. Yogyakarta: Kepel Press.
- Rahmayani, Any, Ina Mirawati, dan Eka Jaya P.U. 2014. *Tanaman Niaga di Borneo Barat Pada Awal Abad ke-20 (Studi Tentang Karet dan Kelapa)*. Yogyakarta: Kepel.
- Ratri, Annisa M. 2015. *Dutch Colonial Expansion and the Transformation of the Social Environment in Sintang, West Borneo 1913-1941*. Bachelor's Thesis, Leiden University.

- Sandick, J.C.F. van dan V.J. van Marle. 1919. *Verslag Eener Spoorwegverkenning in Noordwest-Borneo*. Batavia: Albrecht.
- Sjamsuddin, Helius. 2013. *Perlawanan & Perubahan di Kalimantan Barat: Kerajaan Sintang 1822–1942*. Yogyakarta: Ombak.
- Stroomberg, J. 2018. *Hindia Belanda 1930*. Yogyakarta: Ircisod.
- Sulistyorini, Pembayun dkk. 1993. *Selimbau: Suatu Tinjauan Sejarah Sosial Budaya di Kapuas Hulu*. Pontianak: Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional.
- Trocki, Carl A. 2006. *Knowledge Management in The World of of 18th Century Chinese Bussiness*. In Dunn, Janet. Eds. *Proceeding The Third International Research Conference Chinese Entrepreneurship and Asian Business Network*.
- Uljee, G.L. 1931. "Pontianak, zjn Economische Beteekenis" dalam *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. Noman en Zoon.
- . 2012. *Borneo Bagian Barat: Geografis, Statistis, Historis*. Jilid I dan II. Pontianak: Institut Dayakologi.
- . 2012. *Borneo's Westerafdeling Geographisch, Statistisch, Historisch*. Pontianak: Institut Dayakologi.
- Vleming Jr., J.L. 1926. *Het Chineesche Zakenleven in Nederlandsch-Indie*. Door den Belasting-Accountantsdienst in Nederlandsch-Indie. Uitgave Volkslectuur.
- Winardi, Uji N. 2012. *Ethnic Tension, Alliance and Clientelism: The Political Development of West Borneo, 1895 -1950*. Master Thesis Leiden Univesity.

Zainun, Nazarudin. “Depresi Ekonomi Dunia 1929-1935: Perubahan Dasar Ekonomi, Hala Tuju dan Involusi Pertanian di Pulau Jawa”. Jurnal *Ekuitas* Vol. 10 No. 1 Maret 2006.

Surat Kabar:

Borneo Barat, 2 November 1937.

Borneo Barat, 6 Agustus 1938.

Borneo Barat, 27 April 1939.

Borneo Barat, 13 September 1941.

Kompas, “Sungai Kapuas, Riwayatmu Kini”, 1 Oktober 2000.

“Kapuas Dangkal Lagi, Pasokan BBM Terhambat”, *Kompas*, 28 September 2011.

“Kapuas, Urat Nadi yang Kian Teriris”, *Metropolis*, 1 Mei 2016.

Oetoesan Borneo, Sabtu, 7 Januari 1927, Tahun ke-1 No. 3, hlm. 1.

Oetoesan Borneo, Sabtu, 31 Desember 1927, Tahun ke-1 No. 1, hlm. 1.

Oetoesan Borneo, Rabu, 11 Juli 1928, Tahun ke-1 No. 53, hlm. 1.

Website:

Heidhues, Mary Somers. 1998. “The Two First Sultan of Pontianak”. *Archipel*, Volume 56. Hlm. 273–294. Diunduh dari https://www.persee.fr/doc/arch_0044-8613_1998_num_56_1_3491.

pontianakpost.co.id.



**Balai Pelestarian Nilai Budaya
Kalimantan Barat**



Tentang Penulis

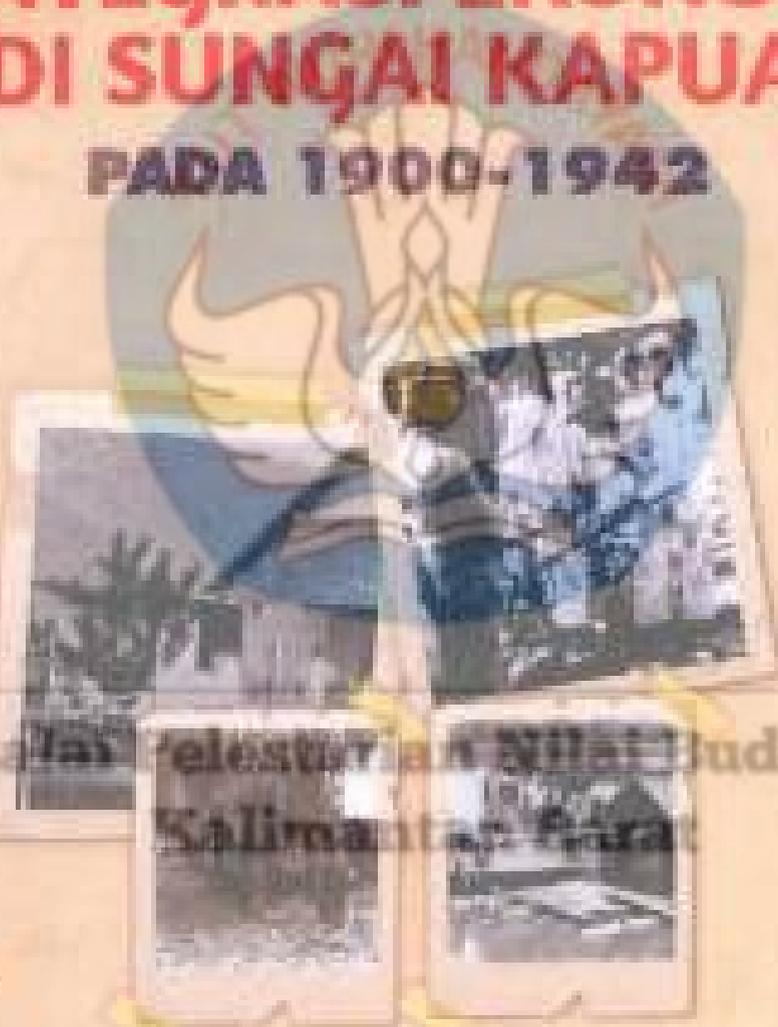
Any Rahmayani menyelesaikan pendidikan pada Jurusan Ilmu Sejarah, Universitas Gadjah Mada, pada tahun 2004. Ia bekerja sebagai peneliti dalam bidang kajian dan penelitian sejarah pada Balai Pelestarian Nilai Budaya Kalimantan Barat sejak tahun 2008. Beberapa hasil penelitiannya antara lain *Peta Tematik Kebudayaan dan Sejarah Pemerintahan Kalimantan Barat* bersama Moch. Andi W.P. dan Dana Listiana (2008), *Pelayanan Kesehatan di Singkawang dan Pontianak pada Awal Abad ke-20* (2012), *Tanaman Niaga di Borneo Barat pada Awal Abad ke-20 (Studi tentang Karet dan Kelapa)* bersama Ina Mirawati dan Eka Jaya PU (2014), *Aktivitas Niaga antara Pontianak dan Singapura Tahun 1819–1942* bersama Irfan Natarsa (2017), serta beberapa tulisan dalam jurnal dan bunga rampai, yaitu *Pemangkat dan Singkawang Tempo Dulu; Nostalgia Kota-Kota di Pesisir Barat Borneo* (2010), *Montrado: 1881–1858; Dinamika Kota Tambang Emas* (2015), dan *Balikhpapan pada Awal Abad ke-20* (2015).

Yusri Darmadi lahir di Dumai (Riau), 30 Juli 1981. Ia menamatkan pendidikan S1 di Universitas Gadjah Mada (UGM) Yogyakarta, Jurusan Ilmu Sejarah. Saat ini, ia bekerja sebagai peneliti budaya di Balai Pelestarian Nilai Budaya (BPNB) Kalimantan Barat. Adapun karya ilmiah penulis dalam bentuk penelitian atau makalah dan buku antara lain *Terrorism in Southeast Asia; Unique Characteristics and Appropriate Solutions* (HPAIR Seoul paper, 2003), *Kuntowidjojo; Sebuah Biografi (1943–2005)* (skripsi, 2009), *Sejarah Pelabuhan Silo di Teluk Bayur Berau (1912–1957)* (penelitian bersama tim, 2015), *Diaspora Masyarakat Cina di Sampit pada 1847 sampai 1942* (penelitian bersama tim, 2016), dan “*Nieuw Brussel*” di Kalimantan: *Peran Strategis Sukadana pada Abad ke-19* (penelitian bersama tim, 2017). Ia dapat dihubungi melalui email: yusr1@yahoo.com.

Andang Firmansyah menyelesaikan S2 pada Jurusan Pendidikan Sejarah, Universitas Sebelas Maret Surakarta, pada 2014. Pada Agustus 2014, ia mulai bekerja sebagai dosen pada Program Studi Pendidikan Sejarah, FKIP Universitas Tanjungpura. Beberapa artikelnya yang telah dipublikasikan adalah *Fragmentasi, Sejarah, Heterogenitas Penduduk, dan Budaya Kota Pontianak; Pengalaman Transmigrasi di Indonesia* (Studi di Desa Olak-Olak, Kecamatan Kubu, Kabupaten Kubu Raya) dan *Javanese Migran’s World View in Olak-Olak Kubu Village, Distric of Kubu Raya*.



DARI HULU KE HILIR:
INTEGRASI EKONOMI
DI SUNGAI KAPUAS
PADA 1900-1942



Balai Penelitian dan Nilai Budaya
Kalimantan Barat

00-000

Any Rahmayani
Yusri Darmadi
Andang Firmansyah