

Hari/ Tanggal : Rabu, 10 Agustus 2022
Waktu : 11:00-12:00 WITA
Tempat : Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas
Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin

**PERANAN PADEWAKANG DALAM PELAYARAN NIAGA
DI MAKASSAR PADA ABAD KE-19**



SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Guna Mengikuti Ujian Skripsi
Pada Departemen Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya
Universitas Hasanuddin

Oleh:

NUR ISMI

F061171006

**DEPARTEMEN ILMU SEJARAH
FAKULTAS ILMU BUDAYA
UNIVERSITAS HASANUDDIN**

2022

HALAMAN PENGESAHAN

SKRIPSI

PERANAN PADEWAKANG DALAM PELAYARAN NIAGA

DI MAKASSAR PADA ABAD KE-19

Disusun dan diajukan oleh:

NUR ISMI

F061171006

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian Skripsi pada tanggal 10 Agustus 2022 dan dinyatakan telah memenuhi sejumlah persyaratan.


UNIVERSITAS HASANUDDIN

Menyetujui,

Komisi Pembimbing

Konsultan I

Konsultan II


Dr. Nahdiah Nur, M.Hum
NIP. 19650321 199803 2 001


Dr. Ida Liana Tanjung, M.Hum
NIP. 1978112 0200812 2 002


Mengetahui,

Dekan Fakultas Ilmu Budaya
Universitas Hasanuddin

Ketua Departemen Ilmu Sejarah
Universitas Hasanuddin



Prof. Dr. Akin Duli, M.A.
NIP. 19640716 199103 1 010


Dr. Ilham, S.S., M.Hum
NIP. 19760827 200801 1 001

HALAMAN PENERIMAAN
FAKULTAS ILMU BUDAYA
UNIVERSITAS HASANUDDIN

Pada hari Rabu, 10 Agustus 2022, Panitia Ujian Skripsi Departemen Ilmu Sejarah telah menerima dengan baik skripsi yang berjudul:

PERANAN PADEWAKANG DALAM PELAYARAN NIAGA

DI MAKASSAR PADA ABAD KE-19

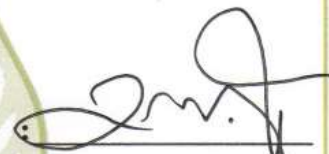
yang diajukan untuk memenuhi salah satu syarat Ujian Akhir guna memperoleh gelar Sarjana Humaniora pada Departemen Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Hasanuddin.



Makassar, 10 Agustus 2022

1. Dr. Nahdiah Nur, M.Hum

Ketua




2. Dr. Ida Liana Tanjung, M.Hum

Sekretaris

: 

3. Dr. Suriadi Mappangara, M.Hum

Penguji I

: 

4. Andi Lili Evita, S.S., M.Hum

Penguji II

: 

5. Dr. Nahdiah Nur, M.Hum

Konsultan I

: 

6. Dr. Ida Liana Tanjung, M.Hum

Konsultan II

: 

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertandatangan dibawah ini dengan:

Nama : NUR ISMI

NIM : F061171006

Program Studi : Ilmu Sejarah

Fakultas/ Universitas : Ilmu Budaya/ Hasanuddin

Judul Skripsi : PERANAN *PADEWAKANG* DALAM PELAYARAN
NIAGA DI MAKASSAR PADA ABAD KE-19

Menyatakan dengan sungguh-sungguhnya serta sebenarnya bahwa skripsi yang saya serahkan melalui penelitian ini adalah benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri.

Makassar, 10 Agustus 2022

Pembuat Pernyataan



Nur Ismi

KATA PENGANTAR

Puji syukur senantiasa penulis ucapkan pada Allah SWT. yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya, sehingga penulis mampu menyelesaikan tugas akhir ini. Proses penyelesaian skripsi barang tentu memiliki banyak rintangan mulai pengumpulan sumber primer hingga sekunder, sampai pada tahap penulisan. Penulis menyadari bahwa manusia memiliki kelemahan serta kekurangan, oleh karenanya setiap hasilnya pun tidak terlepas dari ketidaksempurnaan, demikian halnya dengan skripsi ini.

Penyelesaian skripsi ini suatu pekerjaan yang cukup berat sebab tidak hanya memerlukan biaya dan waktu, tetapi juga ketekunan, kesabaran, tekad serta usaha yang sungguh-sungguh untuk menyelesaikannya. Tulisan ini merupakan salah satu prasyarat guna mencapai gelar sarjana. Kurang lebih 5 tahun berupaya mendapatkan ilmu dan pengetahuan dibangku perkuliahan Jurusan Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Hasanuddin.

Skripsi ini tidak akan terwujud tanpa bantuan dan dukungan dari berbagai pihak, khususnya kepada ibu Dr. Nahdiah Nur, M.Hum, selaku pembimbing I, serta ibu Dr. Ida Liana Tanjung, M.Hum, selaku pembimbing II yang dengan sabar meluangkan waktu, tenaga, pikiran, serta membagi ilmu yang sangat bermanfaat kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Pada kesempatan ini, dengan segala kerendahan hati dan keihlasan penulis juga mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya dan penghargaan yang setinggi-tingginya, kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Ir. Jamaluddin Jompa, M.Sc, selaku Rektor Universitas Hasanuddin, beserta para wakil rektor dan para jajarannya.
2. Bapak Prof. Akin Duli, M.A, selaku Dekan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin, beserta para wakil dekan dan para jajarannya.
3. Bapak Dr. Ilham, S.S., M.Hum, selaku Ketua Departemen Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin, Sekretaris Departemen A. Lili Evita, S.S., M. Hum, Dr. Nahdiah Nur, M.Hum, selaku penasehat akademik, para staf pengajar Dr. Ida Liana Tanjung, M.Hum, H. M. Bahar Akkase Teng, Lcp., M. Hum, Drs. Dias Pradadimara, M.A, M.S, Drs. Abd. Rasyid Rahman, M. Ag, Amrullah Amir, S.S., M.A., PH,D, Dr. Bambang Sulistyoyo, M.S, Nasihin, S.S., M.A, Dr. Suriadi Mappangara, M. Hum, dan Dr. Muslimin AR. Effendy, M.A, yang telah memberikan dukungan, masukan, dan ilmu yang sangat bermanfaat sejak penulis pertama kali menyangang status mahasiswa sampai penyelesaian studi.
4. Bapak Udji Usman, S. Sos, selaku kepala kesekretariatan Departemen Ilmu Sejarah yang sangat membantu penulis dalam menyelesaikan semua yang berkaitan dengan administrasi.
5. Ibu Hamsinah, bapak Alm. Dawing, dan Nur Isma, selaku orang tua dan adik yang selalu sabar memberikan doa, semangat, dan dukungan kepada penulis.
6. Bapak Muhammad Ridwan Alimuddin selaku penulis dan pemerhati budaya yang telah menyalurkan semangat serta membagikan informasi yang penting dalam penelitian ini.

7. Teman-teman Ilmu Sejarah 2017 secara umum, dan Pramoedya 2017 Aliefka, Shasa, Mimi, Anisa, Faridah, Budi, April, Bella, Ramin, Opik, Pammi dan lain-lain yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu. Penulis mengucapkan terima kasih atas kenangan dan perjuangan bersama selama menjalani masa perkuliahan. Masing-masing diantara kita akan mengejar jalan dan impian yang mungkin berbeda. Semoga kelak dapat bersua kembali pada waktu yang tepat dan versi terbaik dari diri masing-masing.
8. Sahabat seperjuangan HUMANIS KMFIB dan Proposal yaitu Yusrah (Ummi), St. Ainung Rahmi (Cinung), Vivin Rindiani (Vivin), dan Rustan (Tatan). Selamat untuk yang lebih dulu dan semangat untuk yang sedang berjuang.
9. Keluarga besar KMFIB-UH, PALLAWA 2017, dan terkhusus HUMANIS KMFIB-UH yang menjadi rumah kedua bagi penulis, tempat belajar ilmu akademik, organisasi, bahkan kehidupan serta pengalaman yang tidak akan pernah terlupakan. Semoga semangat itu masih ada sampai kapanpun, jayalah sejarahku, semangat berliterasi dan sepakat jalan bersama.
10. Kepada adik-adik seperjuangan Fika, Widya, Tirstan, Yudet, Rafdhi, Baso, Alief, Suci, Akram dan Syarif. Tetap semangat berorganisasi dan jangan lupakan akademiknya. Kepada kakak-kakak atas nama Ewwing, Dharul, Achiel, Aruel, Maman terima kasih atas dukungan dan bantuannya kepada penulis.
11. Kepada Mahammad Darwan yang sedikit banyak telah membantu penulis hingga mampu menyelesaikan skripsi ini.

Demikian kata pengantar ini penulis buat, tentu akan banyak kekurangan baik dari segi penulisan maupun pembahasan pada penelitian. Oleh karena itu, penulis berharap dan membuka diri menerima kritik maupun saran untuk penulisan yang lebih baik kedepannya.

Makassar, 10 Agustus 2022

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN	i
HALAMAN PENERIMAAN	ii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	i
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	viii
ABSTRAK	x
ABSTRACT	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR TABEL	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Batasan Masalah	4
1.3 Rumusan Masalah	5
1.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian	5
1.4.1 Tujuan Penelitian.....	5
1.4.2 Manfaat Penelitian.....	6
1.5 Tinjauan Pustaka	7
1.6 Metode Penelitian	11
1.7 Sistematika Penulisan	12
BAB II GAMBARAN UMUM MAKASSAR PADA ABAD KE-19.....	14
2.1 Kondisi Geografis	14
2.2 Kondisi Sosial-Budaya.....	18
BAB III KEBIJAKAN PELAYARAN NIAGA DI MAKASSAR PADA ABAD KE-19	25
3.1 Perebutan Koloni oleh Britania dan Pemerintah Hindia-Belanda	25
3.2 Kebijakan Politik Pemerintah Hindia-Belanda tentang Pelayaran Niaga	28
3.3 Kebijakan Ekonomi Pemerintah Hindia-Belanda tentang Perniagaan.....	40
BAB IV <i>PADEWAKANG</i> DAN TEKNOLOGI PERKAPALAN DI SULAWESI	50
4.1 Jenis-Jenis Perahu Layar Sulawesi	50

4.1.1 Perahu Pajala	51
4.1.2 Perahu Patorani.....	52
4.1.3 Perahu Pakur.....	54
4.1.4 Perahu Padewakang.....	55
4.1.5 Perahu Palari.....	56
4.2 Perkembangan Perahu <i>Padewakang</i>	57
4.3 Teknologi Pembuatan <i>Padewakang</i>	64
BAB V PADEWAKANG DALAM PELAYARAN DAN PERDAGANGAN DI MAKASSAR.....	71
5.1 Aktivitas Pelayaran Niaga <i>Padewakang</i> di Makassar.....	71
5.1.1 <i>Padewakang</i> di Nusa Tenggara	72
5.1.2 <i>Padewakang</i> di Singapura	77
5.1.3 <i>Padewakang</i> di Australia Utara.....	78
5.1.4 <i>Padewakang</i> di Batavia	83
5.2 Perubahan Peran <i>Padewakang</i> Setelah Penggunaan Kapal Api	88
BAB VI KESIMPULAN.....	93
DAFTAR PUSTAKA.....	96
LAMPIRAN	103

ABSTRAK

Nur Ismi, F061171006, “Peranan *Padewakang* dalam Pelayaran Niaga di Makassar Pada Abad Ke-19”, dibimbing Dr. Nahdiah Nur, M.Hum, dan Dr. Ida Liana Tanjung, M.Hum

Penelitian yang berjudul Peranan *Padewakang* dalam Pelayaran Niaga di Makassar abad ke-19, dilatarbelakangi oleh penggunaan perahu *padewakang* dalam pelayaran niaga di Pelabuhan Makassar sejak abad ke-17 sampai abad ke-19. Berdasarkan latar belakang maka pertanyaan dalam penelitian ini adalah: 1. Bagaimana awal mula perahu *padewakang* ada dan memegang peranan penting dalam pelayaran? 2. Bagaimana kebijakan pemerintah tentang pelayaran niaga di Makassar pada abad ke-19? 3. Bagaimana teknologi pembuatan *padewakang*? 4. Bagaimana peran *padewakang* dalam aktivitas pelayaran niaga di Makassar?

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian sejarah yang terdiri atas empat tahap yaitu, 1. Heuristik atau pengumpulan sumber, terdiri dari dua jenis yaitu sumber tulisan seperti arsip koleksi *delpher*, buku, jurnal, skripsi, dan tesis. Sumber lisan diperoleh dari wawancara. 2. Kritik sumber, 3. interpretasi, dan 4. historiografi atau penulisan sejarah.

Hasil penelitian ini adalah *pertama*: Perahu *padewakang* mulai digunakan pada abad ke-17 sampai abad ke-19 di daerah Bulukumba. *Kedua*: Di abad ke-19 terdapat berbagai dinamika politik tentang pelayaran dan perdagangan. Pada akhirnya ditetapkan Makassar sebagai pelabuhan bebas pada 1847. *Ketiga*, perahu *padewakang* dibuat oleh orang Ara (Bulukumba) yang secara khusus mengerjakan bagian badan perahu sedangkan untuk layarnya dibuat oleh orang Mandar. Teknologi pembuatannya dimulai dengan mempersiapkan alat seperti *pangkulu* (kapak), gergaji, *berang* (parang) dan lain-lain, serta bahan dasar berupa kayu jenis jati atau ulin. Setelah bahan kayu dan peralatan terkumpul dan siap dipakai maka langkah yang pertama akan dilakukan adalah *ambayangi* (melicinkan atau menghaluskan kayu atau papan) untuk digunakan pada badan perahu, buku (rangka gading), lepe (pengepit atau penekan rangka gading), kayu terasan, dan lain-lain. Akan tetapi, sebelum proses itu maka dilakukan terlebih dahulu kegiatan upacara. Setelah itu, dilanjutkan pada tahap pembuatan dengan pemasangan bagian-bagian perahu mulai dari *kale biseang* (badan perahu), papan terasa, papan buku, lepe, kalang, anjong, dan pemasangan sangkilang sebagai tahap akhir. *Keempat*: Perahu *padewakang* digunakan dalam pelayaran niaga di wilayah Nusa Tenggara, Batavia, Singapura, dan Australia Utara. Komoditi yang diangkut *padewakang* adalah beras, teripang, kain, lilin, emas, perak, tembakau, karet, budak, minyak, sarung, dan tembaga.

Kata Kunci: Makassar, *padewakang*, pelayaran niaga, abad ke-19

ABSTRACT

Nur Ismi, F061171006, “The Role of *Padewakang* in Commercial Shipping in Makassar in the 19th Century”, supervised by Dr. Nahdiah Nur, M. Hum, and Dr. Ida Liana Tanjung, M. Hum

The research entitled *The Role of Padewakang in Commercial Shipping in Makassar in the 19th century*, was motivated by the use of padewakang boats in commercial shipping in Makassar Port from the 17th century to the 19th century. Based on the background, the research in this study are: 1. How did the padewakang boat start and play an important role in shipping? 2. What was the government's policy on commercial shipping in Makassar in the 19th century? 3. What is the technology for making padewakang? 4. What is the role of padewakang in commercial shipping in Makassar?

The method used in this study is a historical research method which consists of four stages, namely, 1. Heuristics or source collection, consisting of two types, namely written sources such as Delpher collection archives, books, journals, theses, and theses. Oral sources were obtained from interviews. 2. Source criticism, 3. interpretation, and 4. historiography or historical writing.

The results of this study are the first: Padewakang boats began to be used in the 17th century to the 19th century in the Bulukumba area. Second: In the 19th century there were various political dynamics regarding shipping and trade. In the end, Makassar was designated as a free port in 1847. Third, the padewakang boats were made by the Ara (Bulukumba) people who specialized in working on the body of the boat while the sails were made by the Mandar people. The manufacturing technology begins with preparing tools such as pangkulu (ax), saw, beaver (machete) and others, as well as teak or ironwood as the basic material. After the materials and equipment are collected and ready to be used, the first steps will be ambayangi (smoothing or smoothing wood or boards) to be used on the boat body, books (ivory frames), lepe (clamps or ivory frame presses), felt wood, and others. However, before the process, it is carried out before the ceremonial activities. After that, proceed to the manufacturing stage by installing parts of the boat starting from the kale biseang (boat body), terrace boards, book boards, lepe, kalang, anjong, and installing sangkilang as the final stage. Fourth: Padewakang boats used in commercial shipping in the Nusa Tenggara, Batavia, Singapore, and Northern Australia areas. The commodities transported by padewakang are rice, sea cucumbers, cloth, wax, gold, silver, tobacco, rubber, slaves, oil, sarongs, and copper.

Keywords: Makassar, padewakang, commercial shipping, 19th century

DAFTAR GAMBAR

- Gambar 1. Lukisan perahu pajala
- Gambar 2. Perahu patorani
- Gambar 3. Perahu pakur (pangkur)
- Gambar 4. Palari yang bersandar di Bima
- Gambar 5. Lukisan perahu palari
- Gambar 6. Evolusi perahu layar Sulawesi
- Gambar 7. Lukisan perahu *padewakang*
- Gambar 8. Potongan sisa layar perahu *padewakang* “Nur Marege”
- Gambar 9. Gambaran pembuatan *padewakang* “Nur Marege” di Bulukumba tahun 2019 serta nama-nama pada bagian lambung perahu
- Gambar 10. Pembuatan perahu *padewakang* di Pangali-Ali, Majene Mandar
- Gambar 11. Daftar kapal yang tiba di Bima (atas) dan yang berangkat dari Bima (bawah)
- Gambar 12. Daftar kapal yang tiba di Bima (atas) dan yang berangkat dari Bima (bawah)
- Gambar 13. Perahu *padewakang* di Teluk Raffles oleh L. Le. Breton 1839
- Gambar 14. Catatan Alfred Searcy tentang barang yang membayar cukai untuk Pelabuhan Darwin 1884 menggunakan *padewakang* (ditulis *paduwakang*)
- Gambar 15. Daftar bekal Nahkoda Using dalam pelayaran menggunakan *padewakang* ”Bondeng Patola”
- Gambar 16. Daftar impor dan ekspor di Makassar ke Singapura menggunakan *padewakang*
- Gambar 17. Peta jalur pelayaran *padewakang* pada abad ke-19

DAFTAR TABEL

- Tabel I. Lima Komoditas ekspor terbesar tahun 1850,1860,1870,1880
- Tabel II. Lima Komoditas impor terbesar tahun 1850,1860,1870,1880

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Makassar merupakan kota pelabuhan yang terpenting dalam jaringan perdagangan dunia sejak abad ke-15. Makassar masuk dalam jaringan perdagangan jalur sutera yang menghubungkan antara dunia niaga Asia dan Eropa. Berkembangnya Makassar sebagai kota pelabuhan didukung oleh posisi strategisnya dalam jaringan perdagangan dunia. Makassar menjadi titik temu dunia niaga di belahan Timur dan Barat, serta antara belahan Utara dan Selatan. Wilayah yang termasuk belahan Timur yaitu Maluku, Irian Jaya, sedangkan Barat terdiri atas wilayah Kalimantan, Malaka, Jawa, Asia Selatan dan juga Eropa. Adapun bagian wilayah dibelahan Utara diantaranya Philipina, Jepang, Cina, sedangkan Selatan yaitu Nusa Tenggara dan Australia. Begitu luasnya rute perdagangan Asia Tenggara menjadikan Makassar terkenal dengan perdagangan maritim.¹

Beberapa komoditas-komoditas penting diperdagangkan melalui Pelabuhan Makassar pada abad ke-19, baik komoditas ekspor maupun impor. Komoditas ekspor seperti kain tenun, gula aren, kopi, kuda, minyak kelapa, dan beras. Sedangkan komoditas impor berupa wol, tekstil, sutera, benang, tembikar, gula pasir, candu,

¹ A. Rasyid Asba, *Kopra Makassar Perebutan Pusat dan Daerah: Kajian Sejarah Ekonomi Politik Regional di Indonesia*, (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2007), hlm. 2.

rokok, tembakau, gambir, sabun, kerajinan tembaga, berbagai jenis minuman keras, serta kertas.²

Terbentuknya jaringan perdagangan di Makassar tidak terlepas dari peran para pelaut Sulawesi Selatan. Para pelaut ini berasal dari Makassar, Bugis dan Mandar. Mereka melakukan pelayaran hingga ke Nusa Tenggara, Maluku Tenggara (Kepulauan Aru dan Tanimbar) hingga pesisir utara Benua Australia. Apabila barang dagangannya belum terjual habis maka mereka melanjutkan pelayaran ke Surabaya, Semarang, atau Malaka. Luasnya wilayah pelayaran niaga ini menunjukkan bahwa pedagang dan pelaut Sulawesi Selatan menguasai sebagian besar pemasaran produksi di Nusantara.³

Kemampuan berlayar orang Makassar, Bugis dan Mandar didukung oleh pengetahuan lokal tentang pelayaran dan teknologi perkapalan. Mereka mampu memanfaatkan angin muson dan tanda-tanda alam untuk berlayar. Hal yang terpenting dari pelayaran adalah mereka mampu membuat perahu yang digunakan dalam pelayaran. Salah satu perahu yang digunakan adalah perahu *padewakang*. Perahu ini banyak berlayar dari Pelabuhan Makassar.

Wilayah pelayaran *padewakang* di Nusantara mencakup wilayah pantai barat Sumatera, Kepulauan Kei (Maluku),⁴ dan Nusa Tenggara (Bima). Bahkan perahu

² Edward L. Poelinggomang, *Makassar Abad XIX: Studi tentang Kebijakan Perdagangan Maritim*, (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2016), hlm. 160-162.

³ *Ibid*, hlm. 80.

⁴ Abd. Rahman Hamid, *Jaringan Maritim Mandar*, (Yogyakarta: Ombak, 2021), hlm. 89-90.

jenis *padewakang* banyak terlihat di pantai utara Australia mengoleksi teripang.⁵ Sekitar 200 *padewakang* juga mengunjungi bandar niaga asing yaitu Singapura. Jumlah ini termasuk perahu yang membawa komoditas dari Makassar dan pelabuhan lain di Sulawesi serta pelabuhan di Kalimantan dan Nusa Tenggara.⁶

Padewakang memiliki bentuk yang agak mirip dengan perahu *patorani*. Badannya bertipe *pajala* dengan ukuran perahu dalam versi yang lebih besar. Perahu *padewakang* memiliki dua layar topang, sementara tiang layar buritan adalah tiang berkaki tiga dengan layar persegi panjang yang lebih kecil. Bobotnya mencapai 300 ton dan dapat menempuh jarak jauh. Jumlah awak antara 10-30 orang yang dipimpin oleh nahkoda (*anakoda* dalam bahasa Makassar dan Bugis) bertugas mengepalai semua urusan yang berhubungan dengan kapal dan muatan.⁷ Sumber-sumber surat kabar yang diterbitkan tahun 1831 menyebutkan tentang aktivitas pelayaran dan perdagangan yang menggunakan perahu *padewakang*.⁸

Pada abad ke-19, pelayaran dan perdagangan di Sulawesi Selatan semakin meningkat. Hal ini dibuktikan dengan kesibukan Pelabuhan Makassar tahun 1830-1908 melalui data jumlah keluar-masuk kapal dan perahu. Selain itu, tahun 1847-

⁵ Adrian Horridge, *Perahu Layar Tradisional Nusantara*, (Yogyakarta: Ombak, 2015), hlm. 43.

⁶ Poelinggomang, *Makassar Abad XIX: ..., op.cit...,* hlm. 62.

⁷ Adrian Horridge, *Perahu Layar Tradisional..., op.cit...,* hlm. 43.

⁸ *Nerderlandch-Indisch Handelsblad, Woensdag den 31 sten Augustus 1831* (Rabu, 31 Agustus 1831), No.15, Arsip *Kranten Koleksi Delpher* (diakses pada tanggal 15 Desember 2020)

1873 merupakan periode aktifnya kegiatan impor dan ekspor yang ditandai pula oleh kuatnya pengaruh asing.⁹

Aktivitas pelayaran dan perdagangan mengakibatkan kebutuhan terhadap *padewakang* semakin meningkat. Namun, pembuatan perahu *padewakang* yang masih menggunakan cara tradisional tidak memungkinkan perahu diproduksi dalam jumlah besar. Proses pembuatan *padewakang* cukup menarik karena melibatkan berbagai macam elemen, seperti tukang khusus pada badan perahu dan pengrajin khusus layarnya. Elemen tersebut berasal dari berbagai daerah yang berada di Sulawesi Selatan.

1.2 Batasan Masalah

Mengingat luasnya permasalahan pada penelitian sejarah maritim maka fokus utama pada penelitian ini akan membahas Peranan *Padewakang* dalam Pelayaran Niaga di Makassar Pada Abad ke-19. Penulisan sejarah harus mempunyai batasan temporal dan spasial agar dapat menjelaskan persoalan yang dikaji serta penelitian tidak terlalu luas. Adapun batasan temporal pada penelitian ini ialah pada abad ke-19. Alasan mengambil batasan temporal tersebut karena abad 19 merupakan periode aktifnya perahu *padewakang* beroperasi dan banyaknya orang-orang dari berbagai wilayah baik di Nusantara maupun dunia datang ke Makassar. Batasan spasial penelitian ini ialah di Makassar. Makassar sebagai batasan spasial karena merupakan satu-satunya pusat niaga terbesar di Sulawesi Selatan.

⁹ Poelinggomang, *Makassar Abad XIX: ..., op.cit...*, hlm. 124 & 151.

1.3 Rumusan Masalah

Setelah menguraikan berbagai permasalahan diatas maka penulis membuat rumusan masalah, yaitu **mengapa aktivitas pelayaran perahu *padewakang* cenderung lebih ramai pada abad ke-19?**

Untuk menjawab rumusan masalah tersebut maka peneliti mengurainya dalam 4 pertanyaan penelitian yang masing-masing akan diuraikan dalam tiap bab, sebagai berikut:

- 1) Bagaimana awal mula perahu *padewakang* ada dan memegang peranan penting dalam pelayaran?
- 2) Bagaimana kebijakan pemerintah tentang pelayaran niaga di Makassar pada abad ke-19?
- 3) Bagaimana teknologi pembuatan perahu *padewakang*?
- 4) Bagaimana aktivitas *padewakang* dalam pelayaran niaga di Makassar pada abad ke-19?

1.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.4.1 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka penelitian ini bertujuan, untuk:

- 1) Memberikan penjelasan tentang awal mula perahu *padewakang* ada dan memegang peranan penting dalam pelayaran.

- 2) Memberikan penjelasan mengenai kebijakan pemerintah tentang pelayaran niaga di Makassar pada abad ke-19.
- 3) Memberikan penjelasan tentang teknologi pembuatan *padewakang*.
- 4) Memberikan penjelasan tentang aktivitas *padewakang* dalam pelayaran niaga di Makassar pada abad ke-19.

1.4.2 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan memberikan manfaat, yakni:

- 1) Sebagai bahan informasi bagi instansi perguruan tinggi.
- 2) Sebagai bahan informasi bagi civitas akademika dalam memperluas khasanah ilmu pengetahuan tentang sejarah maritim khusus perahu tradisional sebelum berkembangnya teknologi perkapalan.
- 3) Memberikan tambahan pengetahuan pada pembaca secara khusus mengenai awal mula perahu *padewakang* ada dan memegang peranan penting dalam pelayaran
- 4) Memberikan pengetahuan tentang teknologi yang digunakan perahu layar nusantara khususnya perahu *padewakang*.
- 5) Memberikan pengetahuan sejarah kepada pembaca secara khusus tentang aktivitas *padewakang* dalam pelayaran niaga di Makassar pada abad ke-19.

1.5 Tinjauan Pustaka

Kajian tentang pelayaran niaga telah banyak dilakukan oleh para ahli, diantaranya C.C Macknight dalam bukunya yang berjudul *The Voyage To Marege' : Pencari Teripang dari Makassar di Australia*, menjelaskan tentang pelayaran orang Makassar-Bugis (orang Sulawesi) ke Australia dengan perahu layar tradisional untuk menangkap teripang yang sangat laku dipasaran internasional pada saat itu. Secara garis besar dibahas pula tentang pengorganisasian pelayaran dijelaskan pula *padewakang* dan orang-orang yang melakukannya secara lebih rinci karena terdapat catatan orang yang melakukan perjalanan ke Australia-Utara.

Roger Tol, Kees van Dijk, dan Greg Acciaioli dalam buku yang berjudul *Kuasa dan Usaha di Masyarakat Sulawesi Selatan*, menjelaskan tentang perahu yang terlibat dalam perdagangan di Makassar khususnya perdagangan teripang. Dalam buku ini, terdapat catatan Van Schinne yang menggambarkan perkembangan perdagangan Makassar pada dasarnya bersumber dari kombinasi antara keahlian maritim penduduk pribumi (dengan perahu *paduakang*-nya) serta keterampilan dagang orang China. Hal yang sangat menarik dari catatannya adalah peran sentral yang dimainkan oleh jung dan keberagaman fungsinya. Selain itu, disebutkan perdagangan pada umumnya dilakukan dengan menggunakan perahu *paduakang* yang mampu memuat sembilan sampai tiga puluh atau empat puluh, dan kadang-kadang (tetapi sangat jarang) empat puluh atau tujuh puluh *koyang*, dengan begitu murah dan ekonomi. Oleh karena itu, Van Schinne yakin bahwa kegunaan perahu itulah yang merupakan alasan paling kuat mengapa perdagangan penting masih tetap dilakukan.

Adrian B. Lopian dalam bukunya yang berjudul *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17*, menjelaskan tentang pengaruh kapal-kapal asing terhadap kapal-kapal pribumi, baik dari segi perkembangan teknologi, istilah-istilah, maupun bentuknya. Selain itu, ada beberapa jenis kapal yang disebutkan yaitu kapal lesung dan kapal papan (dua kelompok jenis kapal berdasarkan teknik pembuatannya), kapal *juanga* (menyerupai *galai raja*) dari Maluku yang digerakkan dengan dayung, perahu *padewakkang* dan *palar* Bugis yang dikatakan mempunyai kesamaan dengan *schoener* Eropa, perahu *Mayang*, perahu *belang* dan orembai (Maluku), *pencalang* (Jawa Tengah), *sandeq* dan *tadi-tadi* (Mandar), *londe* (i) (Sulawesi Utara), *roh talor* (Nusa Tenggara) untuk menangkap ikan, *belungkang* (Sumatera), *cunia* (Mudura), *tambangan* (Banjarmasin) dan jenis lain lagi seperti *lepa-lepa*, *sokong*, *beloto*, *pajala*, *sopeh*, dan sebagainya.

Adrian Horridge dalam bukunya yang berjudul *Perahu Layar Tradisional Nusantara*, menjelaskan tentang sejarah, performa, dan penggunaan tiap-tiap jenis perahu layar pernah digunakan di Nusantara. Perahu yang disebutkan seperti perahu patorani, bisean, perahu Bugis, perahu sandeq (Perahu Mandar), pangkur, bago Mandar, leti-leti Madura dan leti-leti Mandar, janggolan Bali, dan lambo Buton. Dalam tulisan ini juga disebutkan mengenai jenis perahu *padewakang* dan sebelum perubahannya. Pada abad ke-18, pelaut Bugis melayarkan perahu yang agak mirip dengan perahu Patorani, dengan badan tipe pajala. Pada abad 19, jumlah dan ukuran perahu dalam versi yang lebih besar disebut *padewakang* (badan tipe pajala).

I Gde Parimartha dalam bukunya yang berjudul *Perdagangan dan Politik di Nusa Tenggara*, dijelaskan perkembangan jaringan perdagangan dengan menggunakan perahu-perahu dagang (Bugis, Makassar, Jawa). Disebutkan pula para pedagang pribumi banyak mengambil peran aktif dalam perdagangan terutama orang-orang Bugis, Makassar, Buton, Ende dan sedikit orang Bima. Dengan menggunakan kapal *padewakang*, para pedagang mengangkut barang dagangannya sekitar 20-30 pikul beban.

A.A. Cense dan H.J. Heeren dalam bukunya yang berjudul *Pelayaran dan Pengaruh Kebudayaan Makassar Bugis di Pantai Utara Australia*, menceritakan kunjungan penangkap teripang dari Sulawesi Selatan di Australia. Salah satu berita yang mengisahkan perjalanan ke New Holland (Australia) disampaikan oleh Thomas Forrest. Ia menyebutkan bahwa beberapa orang Bugis mengumpulkan teripang dan berlayar menggunakan *padewakang* yang setiap tahun datang ke Makassar. Buku ini juga menggunakan cerita Flinders yang mengatakan bahwa penangkapan teripang pada tahun 1803 menggunakan sekitar 60 perahu dengan awak kapal kira-kira 1000 orang ke pantai Australia.

Cristian Pelras dalam bukunya yang berjudul *Manusia Bugis*, dijelaskan secara singkat tentang beberapa jenis perahu yang pernah digunakan oleh orang Bugis beserta evolusinya. Orang Bugis menggunakan dua jenis perahu yaitu sampan dan perahu berdinding papan. *Padewakang* termasuk jenis perahu papan. Semua jenis perahu mulai dari *padewakang*, palari, banawa, pajala, dan pa'palimbang memiliki

ciri khas yang sama dengan *biseang* serta semua perahu papan kuno di Nusantara yang memiliki bentuk bulan sabit pada lambung perahu.

Gerrit Knaap dan Heather Sutherland dalam buku *Monsoon Traders: Ships, Skippers and Commodity in Eight-Century Makassar*, dijelaskan aktivitas kapal dagang di Perairan Makassar, peran nahkoda, dan komoditi di Makassar pada abad ke-18. Pada buku ini banyak memperlihatkan analisis statistik register syahbandar Belanda yang mencatat lalu lintas masuk dan keluar kapal non-perusahaan. Meskipun pada awalnya perusahaan membatasi perdagangan dan pengiriman luar, namun pada pertengahan abad ke-18 rute dan perdagangan baru muncul. Komoditas khusus yang paling penting saat itu ialah teripang sebagai hewan laut yang paling diminati di Cina.

Edward L. Poelinggomang dalam bukunya *Makassar abad XIX Studi tentang Kebijakan Perdagangan Maritim*, mengkaji tentang kebijakan Pemerintah Hindia Belanda dalam perdagangan Makassar pada abad ke-19. Secara spesifik diuraikan faktor-faktor yang mendasari kebijakan tersebut. Buku ini tentunya memberikan gambaran kondisi di Pelabuhan Makassar pada abad ke-19 dengan lahirnya kebijakan oleh Pemerintah Hindia-Belanda serta pembahasan dari berbagai sektor seperti jalur pelayaran dan perdagangan serta kapal atau perahu yang terlibat dalam kegiatan tersebut sampai komoditas ekspor dan impor yang di perdagangan.

Dari beberapa sumber beserta pembahasan yang relevan dengan penelitian, yang membedakan penelitian penulis dengan beberapa rujukan diatas adalah spesifikasi dari sejarah perkembangan perahu *padewakang* dan peran pentingnya dalam catatan sejarah maritim Nusantara khususnya di abad ke-19. Hal ini

dikarenakan sumber terkait belum berfokus untuk membahas secara detail terkait perahu *padewakang*. Dengan demikian, sebab kajian tentang sejarah perahu dikalangan para ilmuan atau mahasiswa sejarah masih kurang maka peneliti tertarik untuk melanjutkan tulisan ini. Selain itu, mengingat pula peran sentral transportasi laut pada periode tersebut lebih banyak melakukan aktivitas pelayaran dan perdagangan melalui jalur laut.

1.6 Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode sejarah yang terdiri dari empat langkah yaitu, heuristik atau pengumpulan sumber, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi, sebagai berikut:

1. Heuristik atau pengumpulan sumber merupakan tahap pencarian dan pengumpulan data, sumber-sumber yang dikumpulkan berupa sumber primer dan sumber sekunder. Dalam penelitian ini, penulis menelusuri data-data terkait penelitian kemudian mengumpulkan sumber dari situs web *phinisi.org* tentang sejarah maritim di Sulawesi dan *delpher* yang menyediakan teks lengkap surat kabar, buku, jurnal, dan lembar kopi siaran berita radio bersejarah berbahasa Belanda yang di digitalisasi, beberapa buku, atikel dan surat kabar lama yang dapat diperoleh dari perpustakaan Universitas Hasanuddin, serta buku koleksi pribadi penulis. Dari metode pengumpulan sumber tersebut, penulis mendapat sumber pendukung yang penting berbentuk buku terkait perahu di Sulawesi

dengan judul *De Prauwvaart Van Celebes* dan sub-bab buku tentang *Prauw Padoeakan*. Selain sumber tulisan, penelitian ini juga melakukan pengumpulan sumber secara lisan berupa wawancara sebagai sumber sekunder tambahan.

2. Verifikasi atau kritik sumber merupakan tahap penyeleksian terhadap sumber primer maupun sumber sekunder yang telah terkumpul dengan tujuan mendapatkan data yang valid. Penilaian atau pengujian terhadap bahan-bahan sumber tersebut dari sudut pandangan nilai kenyataan (kebenarannya) semata-mata, yang merupakan langkah yang sangat penting sehingga sering dikatakan bahwa seluruh proses dari metode sejarah disebut sebagai *kritisisme sejarah*.
3. Interpretasi atau penafsiran mencari masalah dengan sumber yang ada dari informasi yang diperoleh lalu dianalisa berdasarkan sudut pandang yang seobjektif mungkin melalui sumber yang relevan.¹⁰
4. Historiografi tahap ini merupakan tahap akhir yaitu penyusunan sumber-sumber sejarah dalam bentuk tulisan yang dirangkum menjadi suatu karya ilmiah.

1.7 Sistematika Penulisan

Penjelasan mengenai peranan *padewakang* dalam pelayaran niaga di Makassar pada abad ke-19, penulis menguraikannya menggunakan cara dari umum

¹⁰ Kuntowijoyo, *Sejarah Kuantitatif*, (Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, 2003), hlm. 219.

ke khusus yakni kondisi geografis dan kondisi sosial-budaya di Makassar, kebijakan pemerintah tentang pelayaran niaga, perkembangan teknologi pembuatan perahu *padewakang*, dan aktivitas *padewakang* dalam pelayaran niaga di Makassar pada abad ke-19.

Penulisan dalam penelitian ini terbagi menjadi lima bab. Bab pertama adalah pendahuluan yang terdiri dari latar belakang, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, tinjauan pustaka, metode penelitian dan sistematika penulisan.

Pada bab dua, membahas mengenai gambaran umum Makassar pada abad ke-19. Bab ini terdiri dari sub-bab, pertama membahas mengenai kondisi geografis, dan kedua mengenai kondisi sosial-budaya.

Bab tiga, membahas mengenai kebijakan pelayaran niaga di Makassar pada abad ke-19. Terdiri dari tiga sub-bab, pertama perebutan koloni oleh Britania dan pemerintah Hindia-Belanda. Kedua, kebijakan politik pemerintah Hindia-Belanda tentang pelayaran niaga. Ketiga, kebijakan ekonomi pemerintah Hindia-Belanda tentang perniagaan.

Bab empat, penelitian ini akan membahas mengenai *padewakang* dan teknologi perkapalan di Sulawesi. Terdiri dari sub-bab jenis-jenis perahu layar Sulawesi, perkembangan perahu *padewakang*, dan teknologi pembuatan *padewakang*.

Bab lima, akan membahas mengenai *padewakang* dalam pelayaran dan perdagangan di Makassar. Terdiri dari sub-bab pertama aktivitas pelayaran niaga

padewakang di Makassar, kedua perubahan peran *padewakang* setelah penggunaan kapal api.

Bab enam adalah kesimpulan dari penjelasan pada bab-bab sebelumnya yang berguna untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan pada rumusan masalah penelitian pada bab pertama serta sebagai bagian penutup dalam sistematika penulisan karya ilmiah.

BAB II

GAMBARAN UMUM MAKASSAR PADA ABAD KE-19

Pada bab II penulis akan menjelaskan sub bab yang terdiri atas, pertama kondisi geografis, dan kedua kondisi sosial-budaya. Analisis pada bab ini akan memberikan gambaran umum Makassar abad ke-19.

2.1 Kondisi Geografis

Secara geografis, Makassar terletak di Pulau Sulawesi. Pulau ini berada diantara Kalimantan bagian barat dan Kepulauan Maluku bagian timur, serta Kepulauan Sulu sebelah utara dan Kepulauan Nusa Tenggara di sebelah selatan. Masing-masing dipisahkan oleh Selat Makassar dan Laut Banda, serta Laut Maluku, Laut Sulawesi, dan Laut Flores. Bentuk pulaunya yang menyerupai huruf “k”, sehingga memiliki empat jazirah dan tiga teluk. Diantara jazirah selatan dan jazirah tenggara terdapat Teluk Bone, antara jazirah tenggara dan jazirah barat laut terdapat Teluk Tomini, sedangkan antara jazirah barat laut dan jazirah utara terdapat Teluk Tomini dan Teluk Gorontalo.¹

Wilayah pesisir Makassar memiliki hamparan tanah yang rendah dan datar, dibatasi pepohonan dan perkampungan yang menutupi daerah pedalaman. Beberapa daerah terbuka terdapat sawah yang kosong dan basah. Bukit-bukit yang tidak begitu tinggi menjadi latarbelakang. Makassar merupakan kota yang tercantik dan terbersih di timur. Terdapat peraturan dari pemerintah Belanda yaitu semua rumah orang Eropa

¹ Edward L. Poelingomang, *Makassar Abad XIX: Studi tentang Kebijakan Perdagangan Maritim*, (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2016), hlm. 12.

harus di cat putih dan jalan didepan rumah harus disiram setiap pukul empat sore. Jalan-jalan juga dijaga agar bersih dari sampah, sedangkan pipa-pipa bawah tanah membawa semua kotoran dan mengalirkannya ke saluran tempat penampungan yang terbuka. Sebagian besar wilayah kota terdiri dari jalan yang sempit sepanjang pantai, digunakan penduduk untuk berdagang.² Keadaan Makassar jika dilihat dari laut adalah daerah yang paling subur. Hal demikian dikatakan oleh salah satu orang Belanda yang pernah berkunjung ke Makassar pada awal abad ke-17. Makassar memiliki daerah persawahan yang indah, padi tumbuh di mana-mana dapat dilihat ketika orang sedang berlayar menyusuri pantai. Gambaran tersebut menunjukkan bahwa Makassar tidak hanya memiliki pantai yang baik sehingga mendorong masyarakatnya untuk berkegiatan di laut, tetapi juga memiliki daratan yang memungkinkan penduduk untuk bertani. Kegiatan pertanian sawah dapat berkembang karena sejumlah sungai yang dapat mengembangkan irigasi, seperti Sungai Tallo dan Sungai Jeneberang, serta aliran sungai lainnya seperti Sungai Sanrobone dan Sungai Kacia.³

Keadaan iklim Makassar termasuk daerah tropis, dengan keadaan suhu udara rata-rata sekitar 77-90 persen km persegi dengan curah hujan 2729 mm, hari hujan 144 hari, dan rata-rata kecepatan angin 4 knot.⁴ Iklim di Makassar sebagaimana

² Alfred Russel Wallace, *Kepulauan Nusantara: Sebuah Kisah Perjalanan, Kajian Manusia dan Alam*, (Jakarta: Komunitas Bambu, 2009), hlm. 157.

³ Poelinggomang, *Makassar Abad XIX: ..., op.cit.*, hlm. 15.

⁴ Badan Pusat Statistik Kota Makassar, *Makassar dalam Angka*, (UD Areso, 2002), hlm. 1-2.

wilayah Indonesia lainnya, terdapat dua musim⁵ yakni kemarau dan hujan. Perubahan musim ini dipengaruhi oleh keadaan angin muson. Musim hujan yang berlangsung antara Oktober hingga April oleh angin muson baratlaut. Sedangkan musim kemarau berlangsung antara Mei hingga September oleh angin muson timurlaut (kawasan tersebut tetap kering karena terlindungi oleh Pegunungan Lompobattang sedangkan dibagian timur pegunungan tetap mengalami musim hujan).⁶

Lebih jelasnya, pada bulan Desember angin barat atau basah masuk, bertiup dari Kalimantan dan Laut Jawa. Januari dan Februari tidak hanya membawa angin barat yang tidak stabil, tetapi juga hujan lebat disertai gelombang laut yang ganas. Bulan April kembali terjadi perubahan angin. Kemudian, pada bulan Mei, muncul angin muson timur atau lebih tepatnya “tenggara”, memasuki musim kemarau yang bertiup dari Nusa Tenggara dan Australia. Bulan Juni, Juli dan Agustus masih dalam kondisi yang kering tetapi ada angin timur yang agak kuat, menghasilkan laut yang deras. Pada bulan September angin mereda, setelah itu siklus angin baru dimulai pada bulan Oktober yang merupakan bulan paling tenang sepanjang tahun.⁷

⁵ Menurut Anthony Reid, musim berasal dari bahasa Melayu yakni gejala yang muncul berulang kali setiap tahunnya dan yang terpenting angin musiman yang menentukan jatuhnya hujan. Orang Eropa menerima istilah tersebut dengan istilah *monsoon* yang menggambarkan keteraturan mengenai angin di Asia tropis. Dari bulan April-Agustus angin musim bertiup ke utara menuju daratan Asia sedangkan bulan Desember-Maret angin bertiup ke Selatan bertiup mulai dari daratan Asia ke Samudera Hindia dan Laut Cina Selatan.

⁶ Poelinggomang, *Makassar Abad XIX...*, *op.cit.*, hlm. 14.

⁷ Gerrit Knapp dan Heather Sutherland, *Monsoon Traders: Ships, Skippers and Commodities in Eighteenth-Century Makassar*, (Leiden: KITLV Press, 2004), hlm. 74. Baca juga Gene Ammarel, *Navigasi Bugis*.

Angin muson tidak hanya memengaruhi perubahan musim tetapi juga pelayaran perdagangan. Angin muson barat laut biasanya dimanfaatkan oleh orang Malaka, Riau Johor, dan Batavia untuk berlayar ke arah timur, ke Makassar dan terus ke Kepulauan Maluku. Siklus muson di wilayah Sulawesi menjadikan Makassar sebagai pusat jalur perdagangan, baik jalur perdagangan barat (Eropa, Gujarat, India Selatan, Semenanjung Malaka, Sumatera, Jawa, dan Kalimantan-Makassar-Maluku serta Papua) maupun jalur pelayaran utara (Cina, Filipina dan Jepang-Makassar-Nusa Tenggara-Australia).⁸

Posisi geografis Makassar yang dinilai strategis menjadikan Makassar sebagai kota pelabuhan terbesar di Sulawesi Selatan dan menjadi jalur transit. Salah satu pusat niaga yang dikenal ialah Pelabuhan Makassar. Secara geografis, Pelabuhan Makassar terletak pada 5,6 derajat garis lintang selatan dan 119,15 derajat bujur timur dengan ketinggian 3,14 meter di atas permukaan laut. Pelabuhan Makassar berada pada garis pantai yang memanjang antara Gosong Boni dan tepi Pulau Lae-Lae. Disebelah barat Pelabuhan Makassar terdapat kumpulan pulau-pulau kecil Spermonde⁹ yang dapat menghalangi terjangan ombak yang besar.¹⁰ Selain itu, faktor perairan Selat Makassar disebut strategis karena terdapat Pulau Kalimantan yang

⁸ Poelinggomang, *Makassar Abad XIX: ..., op.cit.*, hlm.15-16.

⁹ Spermonde merupakan nama kolonial yang diberikan kepada sekelompok pulau yang terletak di pantai bagian selatan dan barat pulau Sulawesi. Dibawah administrasi Provinsi Sulawesi Selatan terletak di Kecamatan Liukang Tupabiring (Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan) dan Kecamatan Ujung Tanah (Kota Makassar)

¹⁰ A. Rasyid Asba, *Kopra Makassar Perebutan Pusat dan Daerah: Kajian Sejarah Ekonomi Politik Regional di Indonesia*, (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2007), hlm. 69.

menghalangi tiupan angin muson baratlaut dan timurlaut sehingga pelayaran relatif aman.¹¹

2.2 Kondisi Sosial-Budaya

Makassar adalah kota pelabuhan terbesar di Sulawesi Selatan dan sejak abad ke-18 banyak orang Bugis yang bermukim disana. Oleh karena itu, orang luar biasanya tidak dapat membedakan antara orang Bugis dengan orang Makassar. Selain itu, kata Bugis dan Makassar sering disandingkan sehingga banyak yang mengira bahwa itu adalah sinonim. Contohnya, ilmuwan yang cenderung menulis kedua istilah tersebut menjadi kata majemuk “Bugis-Makassar” atau “Makassar Bugis”. Kecenderungan ini didasarkan pada identitas yang sama sebagai orang muslim, mengatasi perbedaan suku dan bahasa mereka. Akan tetapi, terlepas dari banyaknya persamaan antar keduanya, perlu ditegaskan bahwa orang Bugis dan Makassar tetap merupakan dua entitas yang berbeda.¹²

Orang Makassar, Bugis, dan Mandar merupakan kelompok etnis yang bermukim di wilayah pesisir barat dan selatan Pulau Sulawesi bagian selatan. Akan tetapi, mereka bukan satu-satunya. Terdapat pula orang-orang dari Eropa, Cina, Timur Asing, dan Bumiputra lainnya, khususnya di bagian selatan Pulau Sulawesi. Hal demikian dikarenakan kehidupan perniagaan yang semakin berkembang sehingga menimbulkan urbanisasi. Contohnya pada tahun 1852 terdapat 33.512 jiwa penduduk

¹¹ *Ibid.*

¹² Christian Pelras, *Manusia Bugis*, (Jakarta: Nalar, 2006), hlm.16.

yang bermukim di *Afdeeling* Makassar. Perinciannya ada 740 orang Eropa, 1.918 orang Cina, dan 30.857 Bumiputra dan Timur Asing lainnya.¹³

Beberapa laporan berkaitan dengan Makassar (1860-1864) mencatat beberapa faktor yang mempengaruhi bertambah dan berkurangnya penduduk. Pertama, kesalahan pada data sebelumnya. Kedua, perluasan kebutuhan administrasi pemerintah. Ketiga, tersedianya lapangan pekerjaan. Keempat, adanya jaminan sosial dan keamanan. Adapun faktor berkurangnya penduduk yaitu dipengaruhi oleh hambatan administrasi untuk mengembangkan usaha, adanya ancaman keamanan, kesempatan usaha ditempat lain lebih baik, mutasi pegawai pemerintah, dan adanya wabah penyakit.¹⁴

Di bidang kebudayaan, Makassar mengalami kemajuan yang pesat. Berkembangnya Makassar sebagai kota pelabuhan secara otomatis meningkatkan interaksi masyarakat dengan berbagai perwakilan dagang asing, bahkan perkampungan dari berbagai bangsa seperti: Melayu, Cina, Arab, India, Minangkabau, Belanda, Inggris, dan Portugis. Oleh karena itu, adanya interaksi ini melahirkan kontak budaya yang intensif (baik yang bersifat imitasi, asimilasi, maupun akulturasi).¹⁵ Meskipun demikian, Bugis dan Makassar “tradisional” tetap memiliki sistem sendiri yang mengatur posisi setiap individu masyarakat berdasarkan

¹³ Poelinggomang, *Makassar Abad XIX: ..., loc.cit.*

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ Abdul Rasjid dan Restu Gunawan, *Makassar Sebagai Kota Maritim*, (Jakarta: Departemen Pendidikan Nasional, 2000), hlm. 86.

garis keturunan dan menempatkan pemimpin atau penguasa masing-masing pada unit kelompok mereka.¹⁶

Sistem tersebut yaitu patron-klien terkait dengan seorang patron yang dasarnya berasal dari kalangan bangsawan, di wilayah Bugis disebut *ajjoareng* atau *pappuangeng* dan di wilayah Makassar *tu nipinawang* atau *karaeng* yang berarti orang yang memiliki pengikut. Sedangkan yang berlaku sebagai klien dalam posisi murid atau pengikut disebut *joaq* atau *anaq guru* (dalam bahasa Bugis) atau *joaq, anaq-anaq, tau* (dalam bahasa Makassar). Hubungan patron dan klien berkaitan dengan hak dan kewajiban timbal balik. Kewajiban utama seorang patron terhadap pengikutnya adalah melindungi mereka dari kesewenang-wenangan dari bangsawan lain, ketidakamanan, pencurian, dan bentuk ancaman lainnya. Selain itu, ia juga berkewajiban memperhatikan kesejahteraan dan melindungi mereka dari kemiskinan. Sebaliknya, kewajiban klien yaitu mengerjakan lahan atau rumah tuannya, menjadi prajurit, dan sebagainya.¹⁷

Secara garis besar, masyarakat di Makassar terdiri dari tiga lapisan sosial yaitu *Anakarung*, *To Maradeka*, dan *Ata*. *Anakarung* ialah lapisan yang terdiri dari kerabat-kerabat raja, *To Maradeka* ialah lapisan orang merdeka dibawah *anakarung* yang dikatakan sebagian besar dari masyarakat Sulawesi Selatan, sedangkan *Ata* dapat dikatakan lapisan paling bawah yaitu orang budak yang ditangkap dalam

¹⁶ Roger Tol, dkk., *Kuasa dan Usaha di Masyarakat Sulawesi Selatan*, (Makassar: Ininawa, 2009), hlm. 26.

¹⁷ *Ibid.*

peperangan serta orang-orang yang tidak dapat membayar utang dan orang yang melanggar pantangan/aturan agama.¹⁸

Berkaitan dengan kehidupan disepanjang pesisir pantai, khususnya di Makassar, tiga lapisan sosial masyarakat yang telah dijelaskan diatas, juga berlaku di wilayah pelabuhan. Ketiga golongan sosial masyarakat merupakan pelaku aktif yang menggerakkan aktivitas ekonomi Pelabuhan Makassar, diluar dari suku bangsa yang lain yang ikut bermukim di wilayah tersebut. Secara umum, di wilayah pelabuhan terbentuk pola pengorganisasian masyarakat yang tersusun yaitu, Syahbandar, Tumenggung dan Laksamana. Pola tersebut juga berlaku di Pelabuhan Makassar yang sering disebut dengan *Sahbandara* (syahbandar), *Tumailalang* (patih atau tumenggung), dan *Tumakkajanangngang* (pemimpin urusan perlengkapan perang).

Pengorganisasian di pelabuhan banyak dimainkan oleh syahbandar. Ketika kapal memasuki wilayah pelabuhan maka syahbandar langsung datang. Tugas utama dari masing-masing syahbandar adalah mengurus dan mengawasi perdagangan orang-orang yang dibawahinya, termasuk pengawasan di pasar dan gudang. Bahkan ia harus mengawasi langsung timbangan, ukuran dagangan dan mata uang yang dipertukarkan. Apalagi terjadi masalah maka harus ada orang lain yang menjadi penengah. Oleh karena itu, biasanya yang diangkat menjadi syahbandar dari kalangan saudagar-saudagar asing. Cara memilihnya pun berdasarkan siapa yang paling berwibawa dalam artian menjadikan kekayaan sebagai tolak ukur. Dengan demikian,

¹⁸ Mattulada dalam Huddy Husin, "Pembentukan Jaringan Ekonomi Pelabuhan Makassar Awal Abad Ke-19", *Sosio-E-Kons*, Vol. 7, No.3, Desember 2015, hlm. 207.

saudagar asing merasa lebih tentram karena menganggap kepentingannya diperhatikan oleh pejabat pelabuhan yang berasal dari kalangannya sendiri.¹⁹ Dalam aktivitas ekonomi, peran dari syahbandar juga cukup penting, bukan hanya sebagai fasilitator dan penengah. Ia juga menjadi penyambung utama bagi perwakilan kerajaan dengan para pedagang asing yang terlibat dalam aktivitas perdagangan di wilayah pelabuhan. Kemudian merekomendasikan kepada *tamilalang/tumenggung* agar perwakilan dagang asing dapat bertemu dengan raja dan membuka pemukiman disekitar wilayah pelabuhan.²⁰

Pejabat yang mengepalai para syahbandar disebut *tumenggung* yang berkuasa atas seluruh kota dan pelabuhan. Dalam urusan perdagangan, kedudukannya sangat penting karena ia mengetahui dan menerima bea masuk dan bea keluar dari barang yang diperdagangkan. Ia juga berhak mengadili perkara-perkara yang menyangkut orang-orang asing (hampir semua terdiri dari pedagang). Sedangkan awak kapal kerajaan beserta awaknya berada dibawah perintah laksamana.²¹

Selain ketiga posisi jabatan diatas, ada beberapa yang dianggap mempunyai peranan penting dalam aktivitas masyarakat pesisir khususnya dalam pelayaran, antara lain:

¹⁹ Adrian B. Lopian, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17*, (Depok: Komunitas Bambu, 2017), hlm. 103.

²⁰ Poelinggomanag dalam Huddy Husain, "Pembentukan jaringan ekonomi...", *loc.cit.*

²¹ *Ibid.*, hlm. 104.

1. Nahkoda

Nahkoda merupakan orang terpenting dalam pelayaran dan perdagangan Makassar karena nama mereka tercantum dalam daftar syahbandar sehingga memungkinkan untuk mengikuti pelayaran dalam kendalinya. Kedudukan untuk menjadi nahkoda harus memenuhi syarat-syarat yang secara umum dijelaskan dalam kode hukum maritim²² Makassar (pasal ke enam) yang dibuat oleh masyarakat Wajo. Kode ini dianggap berasal dari pemimpin lokal Wajo, Amanna Gappa. Menurut kode ini, anakoda harus menjaga kapalnya agar selalu dalam kondisi baik, harus memiliki senjata dan modal perdagangan, selalu berhati-hati dalam navigasi, mengawasi bawahannya, bersikap adil dan sabar terhadap mereka, dan dapat berbicara dengan baik untuk mereka didepan umum (jika terjadi permasalahan diluar negeri selama pelayaran). Dia juga harus mampu menemukan jalan melintasi lautan yang luas serta secara hubungan ekonomi harus dapat dipercaya utamanya terhadap komoditas yang akan diperdagangkan.²³

2. Awak Kapal

Informasi tentang latar belakang awak kapal hampir tidak tersedia dalam catatan syahbandar. Nampaknya sebagian besar nahkoda memiliki awak dari daerah asalnya sendiri. Kode hukum awal abad kedelapan belas

²² Kode hukum maritim yang dimaksud adalah kode hukum pelayaran dan perdagangan Amanna Gappa.

²³ Philip O.L. Tobing, *Hukum Pelayaran dan Perdagangan Amanna Gappa*, (Ujung Pandang: Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan, 1977), hlm. 55.

Amanna Gappa memberikan informasi yang rinci tentang orang-orang di kapal. Beberapa memiliki hubungan berkelanjutan dengan anakoda, misalnya jurumudi dan jurubatu. *Jurumudi* bertanggungjawab atas kemudi (tempatny berada dibelakang), sedangkan *Jurubatu* bertanggungjawab atas jangkar dan menjaga jangan sampai kapal menyentuh karang dan sebagainya. Pelaut biasa di kapal disebut *Sawi*, terbagi menjadi tiga kategori yaitu, mereka yang memiliki hubungan tetap dengan anakoda (biasanya budak atau penagih utang, mereka yang hanya sesekali berlayar bersamanya, dan terakhir penumpang pelaut. Semua bertanggungjawab untuk bekerja di kapal tetapi dalam derajat dan porsi yang berbeda-beda.²⁴

Selain pola penyusunan mengenai lapisan sosial yang berbeda dengan masyarakat pedalaman, masyarakat pesisir juga memiliki potensi lain untuk menumbuh kembangkan aktivitas perdagangan mereka yaitu dengan membuat kapal tradisional.

²⁴ *Ibid.*, hlm. 62-63.