

# ANALISIS HISTORIS TERHADAP POTENSI EKONOMI DI SULAWESI SELATAN INDONESIA BAGIAN TIMUR 1945-1949

NAJAMUDDIN

*Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Makasar  
e-mail: naja64unm@yahoo.com*

## Abstrak

Penelitian ini akan memfokuskan tentang potensi ekonomi dan bentuk kebijakan ekonomi yang diterapkan oleh pemerintahan NIT di Sulawesi Selatan dan perkembangan ekonomi di Sulawesi Selatan sebagai akibat dari kebijakan ekonomi yang ditempuh oleh pemerintahan NIT di Sulawesi Selatan. Tujuan penelitian adalah memberikan sumbangan pemikiran terhadap pengembangan potensi ekonomi di wilayah Sulawesi Selatan, khususnya dalam rangka menggali potensi lokal dalam menghadapi otonomi daerah.

*Kata kunci: pendidikan, ilmu sosial, karakter siswa, nilai moral*

## Pendahuluan

Potensi ekonomi dalam perdagangan dalam sejarah politik maupun sosial terkait dengan kontak hubungan antara pemerintah lokal dan setelah penetrasi Barat di wilayah Indonesia Timur, khususnya Sulawesi Selatan masih diperlukan penjelasan dan pemahaman yang lebih dalam (Edward L. Poelinggomang, 1991: h.). Kehadiran wilayah ini dalam panggung sejarah banyak diwarnai dengan kegiatan perdagangan, terutama yang berkait erat dengan dunia kemaritiman.

Sulawesi Selatan yang "diwakili" Makassar sejak abad 17 sudah terkenal sebagai wilayah strategis bagi dunia pelayaran dan perdagangan di nusantara. Makassar bahkan menjadi pesaing utama VOC dalam dunia perdagangan sejak akhir abad ke-17.

Anthony Reid pada abad ke 17 menggolongkan Makassar sebagai kota metropolitan yang secara sosial sudah lama matang bagi perubahan kearah borjuasi sekaligus sebagai daerah pertemuan berbagai etnis dan suku-bangsa dalam dunia pelayaran dan perdagangan (Anthony Reid, 1993: 72).

Pada abad ke-18 dan 19, kegiatan ekonomi masyarakat di Sulawesi Selatan tidak banyak terekam oleh pemerintah Hindia Belanda, hal ini dikarenakan oleh sistem pemerintahan sentralistik yang dijalankan pemerintah kolonial sejak zaman pemerintahan Gubernur Jendral Daendels (Creutzberg & van Laanen, 1987: 179). Kecenderungan sentralistik terus berlanjut setelah proklamasi Republik Indonesia (RI) hingga memasuki perundingan Linggarjati (antara pemerintah RI dan pemerintah Hindia Belanda) untuk menyelesaikan pertikaian antara keduanya pada masa revolusi. Pada perundingan tersebut wilayah Indonesia Timur (Sulawesi Selatan di dalamnya) "terabaikan" oleh Pemerintah RI, dengan tidak dimasukkannya ke wilayah de facto RI.

Kenyataan lain terjadi ketika Sulawesi Selatan menjadi bagian dari sistem pemerintahan federal NIT dalam bingkai Republik Indonesia Serikat (RIS) antara tahun 1964 hingga tahun 1949 yang memperlihatkan perkembangan dan perubahan terhadap kemajuan ekonomi masyarakat.

Tulisan ini akan memfokuskan tentang potensi ekonomi dan bentuk kebijakan ekonomi yang diterapkan oleh pemerintahan NIT di Sulawesi Selatan dan perkembangan ekonomi di Sulawesi Selatan sebagai akibat dari kebijakan ekonomi yang ditempuh oleh pemerintahan NIT di Sulawesi Selatan

### Metode

Permasalahan pokok dalam rumusan masalah tersebut di atas akan dianalisis melalui pendekatan atau metodologi strukturalis. Model strukturalis

memandang masyarakat sebagai sebuah struktur. Metodologi ini berusaha mengkonseptualisasikan dan mengkaji proses pembentukan struktur dalam jangka waktu tertentu dengan memeriksa interaksi sebab akibat dari individu, kelompok-kelompok, kelas-kelas dan pengstrukturannya kondisi-kondisi dan keinginan-keinginan mereka.

Menurut Llyod dalam bukunya, *The Structures of History: If we are to explain the history and effectiveness of structure we must allude to the roles pf meanings, intentions, understandings, and practices in producing them. Structures cannot produce or reproduce themselves. Socially productive and reproductive behaviour is always performed in a context that includes understanding about society and people* (1993, h. 139).

Metodologi strukturalis berisi sejumlah konsep, yakni; *agency*, struktur sosial, *mentality* dan *causal factors*. *Agency* secara umum dihubungkan dengan dua pengertian; 1) Kekuatan otonom dari suatu sistem yang mendatangkan akibat. 2) Kekuatan dari seseorang untuk melakukan tindakan dalam melakukan sebuah perubahan. *Agency* sebagai bagian dari struktur sosial tidak dapat berdiri sendiri.

*Mentality* adalah pemahaman diri dari *agency* akan dunia mereka, tentang bagaimana mereka mengekspresikan diri melalui institusi-institusi sosial yang ada, seperti; agama, partai, dan lain sebagainya untuk selanjutnya melakukan perannya dalam reproduksi dan transformasi sosial.

*Causal factors* merupakan hasil interaksi antara *agency* dengan struktur sosial, disinilah letak analisis metodologis strukturalis. Interaksi ini mengakibatkan

kan reproduksi dan transformasi sosial. Interaksi *agency* dengan struktur sosial yang dihubungkan oleh *expressed intention* yakni maksud yang diekspresikan oleh para pelaku sejarah, dan hasil landasan bagi para pelaku sejarah untuk melakukan sesuatu.

Metodologi strukturalis merupakan metode yang menempatkan manusia sebagai pelaku perubahan bukan struktur, struktur hanya ditempatkan sebagai objek. Sehingga pembahasan karya sejarah model strukturalis selalu dimulai dari analisis situasi sejarah, dimulai dari pemaparan situasi atau kondisi ekonomi daerah Sulawesi Selatan pada masa pemerintahan Negara Indonesia Timur (NIT).

Transformasi sosial yang mengakibatkan perubahan struktur kearah perkembangan ekonomi adalah karena adanya *agency*. Potensi ekonomi Sulawesi Selatan pada masa NIT melahirkan sosok seperti Nadjamuddin Daeng Malewa dan kawan-kawan. Mereka adalah *agency* yang terdorong untuk melakukan perubahan karena faktor *mentality*, yaitu bagaimana mereka memahami diri mereka (sebagai kaum intelektual) yang diekspresikan dengan usaha-usaha memajukan ekonomi daerah Sulawesi Selatan pada masa pemerintahan NIT.

Jenis dan Sumber data. Ada dua jenis data yang diperlukan, yaitu: (1) data primer, data ini diperoleh melalui seleksi atau kritik sumber berupa arsip-arsip sejamin. (2) data sekunder, data ini diperoleh melalui dokumentasi dari instansi terkait, kajian pustaka atau literatur, dan bahan referensi lainnya. Instansi yang dimaksud adalah Bappeda, Ditjen Pertanian, Dinas Perdagangan dan Industri, dan instansi terkait lainnya.

## Hasil dan Pembahasan

### 1. Potensi Ekonomi Sulawesi Selatan dan Kebijakan Ekonomi Pemerintahan NIT

Sejak abad ke-17 kondisi Somba Opu yang terletak di mulut selat Makassar merupakan pendukung dan dasar perkembangan sebagai Bandar dagang dan emporium Makassar (Anthony Reid, 1993: 77-79). Keberadaan pedalaman (hinterland) Sulawesi Selatan sebagai sumber komoditi local yang diapit oleh dua buah sungai, juga memberikan kemudahan-kemudahan untuk berhubungan dengan daerah-daerah pedalaman sebagai pendukung perdagangan pada Bandar niaga somba Opu, juga memberikan kemungkinan-kemungkinan lancarnya perputaran ekonomi antara masyarakat pedalaman dengan masyarakat maritime didalam bentuk pertukaran ataupun jual beli. Kedudukan yang strategis inilah yang kemudian memunculkan Makassar sebagai ibu Kota Negara Indonesia Timur di periode mempertahankan kemerdekaan sebagai pusat kegiatan perdagangan.

Penerapan sistem ketatanegaraan "federal" Negara Indonesia Timur menyebabkan Sulawesi Selatan menjadi wilayah otonom di bawah struktur kekuasaan pemerintahan NIT. Sebagai konsekuensi dari sistem otonom tersebut, maka Sulawesi Selatan mulai mengatur perekonomiannya sendiri sejak dijadikannya wilayah kekuasaan dari pemerintah kolonial Belanda. Dalam menerapkan kebijakan ekonomi, pemerintah NIT banyak belajar dari pengalaman sejarah Kerajaan Makassar. Relitas tersebut dapat dilihat dari kebijakan awal dari pemerintah NIT dalam bidang ekonomi, dimana yang diatur untuk pertama ka-

linya adalah mengatur tata cara ekspor kopra sebagai salah satu andalan dari sejak masa kolonial dari beberapa daerah dalam wilayah NIT. Kebijakan yang mulai berlaku tanggal 27 Januari 1947 ini, menetapkan sistem pelayaran dan tata cara pengapalan kopra. Dengan ketentuan bahwa setiap perahu yang akan memuat di pelabuhan Makassar diberi izin yang bersyarat:

- a. Setiap perahu yang berlayar dikenakan biaya wewenang tanggungan (*waarborgson*), yang sebelum mendapat izin terlebih dahulu harus membayar biaya sebanyak 40% dari barang-barang yang dimuat. Jika barang yang diangkut tersebut hilang atau tidak sampai ke tempat tujuan maka uang tanggungan hilang dan masuk ke kas NIT.
- b. Pengangkutan lewat KPM bebas dari pembayaran uang tanggungan (Pemberitaan Kempo, 18 Februari 1947).

Dari persyaratan yang tertera di atas, jelas terlihat bahwa masih tetap terdapat diskriminasi bagi perahu-perahu layar pribumi,—KPM-Belanda memiliki hak istimewa tanpa membayar biaya penanggungan. Dengan demikian, kontrol dari pemerintah Hindia Belanda terhadap pemerintahan NIT masih tetap dominan, terutama dalam kebijakan ekonomi.

Walaupun keadaan ekonomi masih jauh dari yang di harapkan, tetapi sejak memasuki sistem pemerintahan NIT memperlihatkan kecenderungan yang membaik. Peningkatan dalam bidang ini terus berlanjut hingga Desember 1946 – lalulintas kapal makin ramai di pelabuhan Makassar. Bahkan terdapat laporan bahwa pada tanggal 31 Desember 1946 kapal api Gen-

eral Moebels tidak mendapat tempat berlabuh karena kapasitas pelabuhan sudah penuh dari kapal-kapal lainnya (van der Wal, S.L., 1976: 182-183).

Selama tahun 1946 kapal-kapal barang ekspor dan impor makin meningkat aktivitasnya di pelabuhan Makassar, mengakibatkan bahan makanan yang akan didistribusikan tertimbun dalam gudang-gudang pelabuhan karena menunggu giliran transportasi. Sementara produksi hasil pertanian di daerah Wajo dan Soppeng mengalami surplus, dilaporkan bahwa kedua daerah ini mengalami kelebihan jagung dan beras karena menunggu pengangkutan dari kota Makassar (van der Wal, S.L. 1976: 183). Secara kuantitas jumlah kebutuhan masyarakat dapat dipenuhi, demikian juga persediaan dalam jangka waktu itu untuk sementara dapat disebut cukup. Walaupun demikian, di Makassar persoalan bahan makanan menjadi serius karena transportasi pengangkutan barang masih sangat kurang, menyebabkan harga beras semakin melambung.

Peningkatan aktifitas pengangkutan barang-barang hasil bumi terus bertambah dan mendapat perhatian serius dari pemerintah. Usaha yang dirintis oleh Nadjamuddin Daeng Malewa sejak tahun 1930-an untuk memperbaiki ekonomi perusahaan-perusahaan pelayaran rakyat dari dominasi KPM-Belanda telah membuahkan hasil. Sejak 14 Maret 1947 KPM telah menyerahkan kekuasaan langsung atas pelayaran-pelayaran kapal kecil untuk mengangkut barang dagangan, terutama pengumpulan kopra di Sulawesi Utara dan Sulawesi Selatan, yang sebelum perang sangat sulit diperoleh. Perbaikan kearah ini kemudian dilanjutkan dengan pembentukan Badan

otorita Pemilikan Kapal Bersama (*Stichting Gemeenschappelijk Schepenbezit-SGS*) oleh Pemerintah Hindia Belanda di Batavia. Menyusul dua perusahaan rakyat atas prakarsa pengusaha pribumi, yakni; Maskapai Kapal Sulawesi Selatan (MKSS) yang kemudian berganti nama menjadi Perusahaan Pelayaran Sulawesi Selatan (PPSS) 24 Juni 1947, di Manado pada tanggal 8 Juli 1947 telah dibentuk Noord Celebes en Molikken Maatschappijk (NOCEMO) kemudian dikenal dengan nama PERINDO atau Pelayaran Rakyat Indonesia (Dick.H.W. 1990: 26).

## 2. Perkembangan Ekonomi Sulawesi Selatan Pada Masa NIT

Pengaruh dari kebijakan tersebut, secara umum pada masa Negara Indonesia Timur ekspor kopra mengalami perkembangan jauh lebih baik dari

pada sebelum perang. Selain itu, peningkatan ini diakibatkan oleh karena berbagai daerah konsumen kopra seperti Amerika Serikat dan Eropa banyak kehilangan kopra akibat perang. Dalam laporan keuangan Indonesia Timur menunjukkan bahwa perekonomian di Negara Indonesia Timur berkembang dengan pesat bahkan melampaui sebelum perang (Pemberitaan Kempo, 28 April 1947). Perkembangan perekonomian itu tidak terlepas dari pengaruh peningkatan ekspor kopra, yang harganya semakin membaik di pasaran dunia. Bahkan Belanda sebagai konsumen memperoleh hampir 100 % kopra hasil dari Indonesia Timur.

Di bawah ini tabel-1 yang memperlihatkan kemajuan ekspor kopra di Indonesia Timur selama tahun 1946-1949, sebagai berikut:

**Tabel-1**

Ekspor Kopra Indonesia Timur Melalui Pelabuhan Makassar dan Manado Periode 1946-1949

| Tahun | Jenis barang ekspor |         |           |           |             |
|-------|---------------------|---------|-----------|-----------|-------------|
|       | Rotan               | Bunga   | Pala      | Kopal     | Kopra       |
| 1948  | 9,052,927           | 473,565 | 1,103,407 | 3,424,286 | 99,510,501  |
| 1949  | 8,208,134           | 47,342  | 222,628   | 5,840,270 | 225,652,710 |
| 1949  | 7,001,720           | 185,119 | 328,730   | 3,280,000 | 61,694,398  |

Dari tabel-1 di atas jelas memperlihatkan bahwa ekspor kopra tahun 1946 masih sangat rendah. Rendahnya ekspor kopra ini, selain disebabkan karena pada periode itu berbagai wilayah produsen masih dalam pembenahan setelah perang, juga Indonesia Timur pada saat itu memasuki tahap konsolidasi lembaga kenegaraan NIT. Tetapi pada tahun 1947-1949

ekspor kopra ini meningkat, bahkan tahun 1947 tiga kali lipat dibandingkan tahun 1946, dan tahun 1948 naik menjadi empat kali lipat dibandingkan tahun 1949.

Dalam laporan tahun Bank Indonesia tahun 1952-1958 dinyatakan bahwa ekspor kopra tahun 1946 masih sangat rendah. Rendahnya ekspor kopra tersebut selain disebabkan kare-

na pada periode itu berbagai wilayah produsen masih dalam pembenahan setelah perang, juga Indonesia Timur pada saat itu memasuki tahap konsolidasi lembaga kenegaraan NIT. Tetapi pada tahun 1947-1949 ekspor kopra ini meningkat, bahkan tahun 1947 tiga kali lipat dibandingkan tahun 1946, dan tahun 1948 naik menjadi empat kali lipat dibandingkan tahun 1949 (Laporan Tahunan Bank Indonesia, 1952-1958: 182)

Meningkatnya ekspor kopra tersebut berkait erat dengan peningkatan kebutuhan konsumen kopra di pasaran dunia, serta semakin membaiknya fasilitas dan prasarana pada pelabuhan-pelabuhan di wilayah Indonesia Timur. Selain posisi strategis pelabuhan Makassar sebagai pelabuhan terbesar di Indonesia Timur yang menjadi penunjang, juga adanya dukungan dan keterlibatan Belanda dalam menggaet keuntungan ekspor kopra di wilayah Sulawesi Selatan.

Sejak tahun 1947 jumlah kapal yang berlabuh di pelabuhan Makassar semakin meningkat mencapai 783 buah dengan daya angkut berkapasitas 6.408.411.85 m<sup>3</sup>. Sedangkan perahu yang juga mengangkut barang-barang hasil bumi lainnya bertambah hingga 4.110 dengan kapasitas muatan 163.819.69 m<sup>3</sup>. Secara keseluruhan dalam tahun 1947 ini, jumlah kapal yang berlabuh 783 buah berkapasitas 6.408.411.85 m<sup>3</sup>, perahu 4110 dengan kapasitas muatan 163.819.69 m<sup>3</sup>. Barang-barang ekspor di bulan Januari termasuk diantaranya dari; hasil hutan, rempah-rempah, hasil laut, dan lain-lainnya berjumlah 1.666.537,71, dan pada akhir tahun 1947 mencapai 1.871.443,97 (Warta Berita Ekonomi, 1-5 Januari 1949: 2). Lebih lengkapnya aktifitas angkutan laut yang berlabuh di pelabuhan Makassar diperlihatkan dalam tabel-2, di bawah ini:

**Tabel-2**

Ikhtisar Aktivitas Kapal dan Perahu di Pelabuhan Makassar Tahun 1948

| Bulan     | TIBA   |                      |        |                      |
|-----------|--------|----------------------|--------|----------------------|
|           | Kapal  |                      | Perahu |                      |
|           | Jumlah | Bruto m <sup>3</sup> | Jumlah | Bruto m <sup>3</sup> |
| Djanuari  | 9      | 593,603              | 220    | 13,022               |
| Pebruari  | 101    | 723,268              | 161    | 8,122                |
| Maret     | 90     | 620,654              | 251    | 13,828               |
| April     | 91     | 778,370              | 242    | 11,951               |
| Mei       | 82     | 686,586              | 242    | 9,666                |
| Djuni     | 93     | 807,122              | 141    | 6,362                |
| Djuli     | 91     | 849,431              | 125    | 4,520                |
| Agustus   | 100    | 901,069              | 126    | 4,507                |
| September | 87     | 818,328              | 250    | 7,200                |
| Oktober   | 95     | 844,438              | 287    | 7,970                |
| Nopember  | 110    | 887,209              | 336    | 8,808                |
| Desember  | 89     | 884,542              | 270    | 1,989                |
| Djumlah   | 1038   | 9,394,620            | 2,651  | 97,945               |

Sumber: diolah dari Warta Berita Ekonomi 1-15 Djanuari 1949. hal. 2

Tabel-2 di atas menunjukkan peningkatan yang berarti, terutama dari kapasitas angkutan kapal dan perahu yang masuk ke pelabuhan Makassar di bandingkan pada tahun 1947. Secara keseluruhan dalam tahun 1947 ini, jumlah kapal yang berlabuh 783 buah berkapasitas 6.408.411.85 m<sup>3</sup>, perahu 4110 dengan kapasitas muatan 163.819.69 m<sup>3</sup>. Barang-barang ekspor di bulan Januari termasuk diantaranya dari; hasil hutan, rempah-rempah, hasil laut, dan lain-lainnya berjumlah 1.666.537,71, dan pada akhir tahun 1947 mencapai 1.871.443,97 (Warta Berita Ekonomi, 1-5 Januari 1949: 2).

Pada bulan-bulan terakhir tahun 1949 ekspor dari pelabuhan Makassar terus mengalami peningkatan hingga mencapai 23.868.454.54. Sebagian besar dari ekspor itu adalah ditujukan ke negara-negara Eropa (hampir 14 miliun), sedangkan Amerika (5 miliun), Hongkong (2,4 miliun) dan Singapor (2 miliun). Kesemua negara tersebut merupakan daerah pasaran yang penting bagi Negara Indonesia Timur, terutama untuk ekspor barang-barang hasil hutan, rempah-rempah, hasil-hasil laut dan hasil lainnya dari Indonesia Timur yang sangat dibutuhkan oleh negara tersebut.

Usaha pemerintah NIT untuk memperbaiki keadaan ekonomi setelah perang di sektor bahahan makanan, adalah dengan jalan mengembalikan sebagian tugas-tugas perniagaan kepada para pedagang-pedagang beras swasta. Terhitung mulai 10 Januari 1949 kepada daerah yang berkelebihan seperti Sulawesi Selatan dan Lombok dibebaskan seluruhnya dari peraturan-peraturan "ordonansi beras

1948" (Berita Ekonomi, 1-15 Djanuari 1949). Dengan adanya kebebasan tersebut, maka pedagang-pedagang beras swasta mempunyai kesempatan berdagang untuk menyediakan bahan makanan bagi daerah-daerah yang berkekurangan. Hasil nyata dari usaha perbaikan ekonomi ini ditandai dengan keberhasilan pihak swasta mengirim beras sebanyak 998 ton ke daerah-daerah yang kekurangan dalam wilayah NIT, termasuk 156 ton ke New Guine dan jagung sebanyak 20 ton.

Menjelang pertengahan bulan Januari 1949 pengiriman semakin meningkat menjadi 2000 ton beras, 750 ton lebih jagung, kacang ijo kurang lebih 750 ton ke berbagai wilayah di Negara Indonesia Timur yang kekurangan seperti; Flores, Sumba dan Timor, dan pada bulan yang sama telah dikirim sebanyak 80 ton gula pasir ke Manado (Berita Ekonomi, 15-31 Djanuari 1949). Pada bulan Maret 1949 oleh pemerintah NIT dibentuk Kantor Pengembangan Pengeluaran dalam Departemen Urusan Ekonomi, yang bertujuan mengembangkan hasil-hasil bumi penduduk, terutama peraturan yang membebaskan pengangkutan interinsuler bagi bahan makanan. Dua pekan sejak dikeluarkannya peraturan ini, telah terkirim ke berbagai tempat di wilayah NIT sebanyak 1112,5 ton beras, diantaranya 365.5 ton untuk pulau Irian, jagung 874 ton, dan ditambah 2 ton gula pasir (16-30 April 1949) ke berbagai daerah dalam wilayah Negara Indonesia Timur

Lebih jelasnya di bawah ini dikemukakan Tabel-3 yang memperlihatkan aktifitas di pelabuhan Makassar tahun 1949, sebagai berikut

**Tabel-3**

**Ikhtisar Aktivitas Kapal dan Perahu di Pelabuhan Makassar Tahun 1949**

| TIBA      |        |            |        |          |
|-----------|--------|------------|--------|----------|
| Bulan     | Kapal  |            | Perahu |          |
|           | Jumlah | Bruto m3   | Jumlah | Bruto m3 |
| Djanuari  | 76     | 800,000    | 127    | 16,000   |
| Pebruari  | 72     | 776,104    | 133    | 15,247   |
| Maret     | 72     | 868,076    | 250    | 23,423   |
| April     | 80     | 981,395    | 330    | 23,713   |
| Mei       | 79     | 1,054,445  | 402    | 26,757   |
| Djuni     | 66     | 810,307    | 316    | 22,451   |
| Djuli     | 74     | 896,506    | 242    | 21,311   |
| Agustus   | 66     | 725,767    | 270    | 32,178   |
| September | 74     | 852,505    | 330    | 26,461   |
| Oktober   | 69     | 887,416    | 300    | 22,791   |
| Nopember  | 74     | 869,264    | 367    | 26,913   |
| Desember  | 69     | 804,402    | 199    | 2,433    |
| Djumlah   | 871    | 10,326,187 | 3,266  | 259,679  |

Sumber: diolah dari *Warta Beita Ekonomi* 1-5 Djanuari 1949. h. 1

Apabila kita bandingkan angka-angka tahun 1949 di atas dengan angka-angka tahun 1948 (1.118 kapal dengan ukuran 9,4 miliun m3), maka nyatalah bahwa jumlah kapal-kapal itu telah sangat berkurang, walaupun demikian ukuran muatan dari setiap kapal yang masuk lebih bertambah dari tahun sebelumnya. Sedangkan jumlah perahu yang mengunjungi Makassar pada tahun 1949 secara

kuantitas juga mengalami peningkatan yang sangat berarti baik dari jumlahnya (1948: 2652), maupun dari jenis ukurannya (1948: 98.000m3).

Untuk lebih jelasnya, pada tabel-4 diperlihatkan sejumlah barang ekspor melalui pelabuhan Makassar menurut jenis barang selama tahun 1948 hingga tahun 1949, dapat dikategorikan menjadi:

**Tabel-4**

**Jenis Barang Ekspor Tahun 1948-1949 di Pelabuhan Makassar**

| Tahun | Jenis barang ekspor |         |           |           |             |
|-------|---------------------|---------|-----------|-----------|-------------|
|       | Rotan               | Bunga   | Pala      | Kopal     | Kopra       |
| 1948  | 9,052,927           | 473,565 | 1,103,407 | 3,424,286 | 99,510,501  |
| 1949  | 8,208,134           | 47,342  | 222,628   | 5,840,270 | 225,652,710 |
| 1949  | 7,001,720           | 185,119 | 328,730   | 3,280,000 | 61,694,398  |

Sumber: diolah dari *Arsip Nasional-Arsip Pribadi Moh. Saleh Lahade. Arsip Nasional Perwakilan Ujung Pandang.*

Lonjakan ekspor kopra pada akhir tahun 1948 seperti dalam tabel-4 di atas tidak terlepas dari pengaruh kebijakan pemerintah NIT pada akhir tahun 1949, yakni untuk pertama kalinya diterima Undang-undang pajak kopra oleh Badan Perwakilan Sementara NIT. Undang-undang ini bertujuan memperbaiki ketetapan pajak kecil (kleine aanslag), dan memberi dasar yang kuat kepada urusan keuangan daerah di berbagai daerah penghasil kopra, dengan jalan memberikan intensif tunjangan pertahun dari setiap daerah produsen kopra di wilayah NIT. Atas kebijakan undang-undang pajak tersebut, maka dari hasil kopra tahun 1948 telah memberikan tunjangan kepada; Minahasa berjumlah f 1.878.775.-, Sangihe dan Talaud f. 599.500.-, Maluku Utara f 930.750.-, Maluku Selatan f 311.450.-, Sulawesi Utara f 643.500.-, Sulawesi Tengah f 2.171.500.-, Flores f 199.325.-, dan Sulawesi Selatan f 225.000.- (Warta Berita Ekonomi, 1-15 Maret 1949). Dengan keluarnya kebijakan pemberian intensif bagi setiap daerah penghasil kopra di wilayah Indonesia Timur, gairah masyarakat dalam penanaman dan pemeliharaan tanaman ini semakin intensif.

Apabila dibandingkan angka-angka tahun 1949 di atas dengan angka-angka tahun 1948 (1.118 kapal dengan ukuran 9,4 miliun m<sup>3</sup>) dalam Warta Beria Ekonomi 1-5 Januari 1949, maka nyatalah bahwa jumlah kapal-kapal itu telah sangat berkurang, walaupun demikian ukuran muatan dari setiap kapal yang masuk lebih bertambah dari tahun sebelumnya. Sedangkan jumlah perahu yang mengunjungi Makassar pada tahun 1949 secara kuantitas juga mengalami peningkatan yang sangat berarti baik dari jum-

lahnya (1948: 2652), maupun dari jenis ukurannya (1948: 98.000m<sup>3</sup>) (Warta Beita Ekonomi 1-5 Djanuari 1949.: 1).

Lonjakan ekspor kopra pada akhir tahun 1948 tidak terlepas dari pengaruh kebijakan pemerintah NIT pada akhir tahun 1949, yakni untuk pertama kalinya diterima Undang-undang pajak kopra oleh Badan Perwakilan Sementara NIT. Undang-undang ini bertujuan memperbaiki ketetapan pajak kecil (kleine aanslag), dan memberi dasar yang kuat kepada urusan keuangan daerah di berbagai daerah penghasil kopra, dengan jalan memberikan intensif tunjangan pertahun dari setiap daerah produsen kopra di wilayah NIT (Arsip Pribadi Saleh Lahade, Arsip Nasional Perwakilan Ujung Pandang, 1949).

Atas kebijakan undang-undang pajak tersebut, maka dari hasil kopra tahun 1948 telah memberikan tunjangan kepada; daerah Minahasa berjumlah f 1.878.775.-, Sangihe dan Talaud f. 599.500.-, Maluku Utara f 930.750.-, Maluku Selatan f 311.450.-, Sulawesi Utara f 643.500.-, Sulawesi Tengah f 2.171.500.-, Flores f 199.325.-, dan Sulawesi Selatan f 225.000.- (Warta Berita Ekonomi, 1-15 Maret 1949). Dengan keluarnya kebijakan pemberian intensif bagi setiap daerah penghasil kopra di wilayah Indonesia Timur, gairah masyarakat dalam penanaman dan pemeliharaan tanaman ini semakin intensif.

Berdasarkan uraian perkembangan ekonomi di masa pemerintahan NIT, kopra merupakan salah satu primadona andalan ekspor dalam menopang perekonomian rakyat. Dalam uraian tersebut, memperlihatkan bahwa perkembangan produksi kopra

dunia dari tahun 1920 hingga tahun 1949 menunjukkan bahwa ekspor kopra Hindia Belanda menempati posisi pertama dari berbagai negara pengeksport kopra di dunia. Di Hindia Belanda sendiri, Sulawesi Selatan merupakan salah satu daerah pengeksport kopra utama. Pada tahun 1930-an volume ekspor daerah ini menduduki tempat pertama di luar Jawa, kemudian berturut-turut Menado, Kalimantan Barat dan Sumatera Barat (Christiaan Heersink, 1995: 263).

Pada masa depresi melanda dunia tahun 1930-an dan berbagai gejala politik di Sulawesi Selatan setelah kemerdekaan, daerah ini tetap mengandalkan kopra sebagai sumber pendapatan paling dominan yang mencapai 85 % terutama pada masa Negara Indonesia Timur hingga tahun 1949. Antara tahun 1920 hingga tahun 1949 terjadi perkembangan produksi kopra di dunia. Walaupun demikian, hasil dari kopra ini kebanyakan masuk dalam kantong pemerintah Hindia Belanda, dibandingkan yang masuk ke kas pemerintah NIT. Jumlah ini jauh lebih banyak dari pada defisit keuangan Indonesia Timur yang menyebabkan pemerintah mereka tergantung pada subsidi tahunan di Batavia (Kahin, 1995: 456).

Akibat dari peningkatan penghasilan rakyat dari komoditi kopra ini, maka pada tahun 1930-an di berbagai daerah telah didirikan Bank Kredit, seperti di Makassar, Bonthain, Selayar, kemudian Wadjo membentuk bank Rakyat sendiri, juga di Onderafdeling Mandar. Pada umumnya Bank Kredit ini bertujuan membantu para petani untuk membayarkan utangnya kepada tengkulak yang menghubungkan antara desa dan kota (Leirissa, 1994; 1,

Rasyid Asba, 1997). Sebagian dari hasil mereka digunakan untuk membiayai pendidikan keluarga mereka, naik haji dan menginvestasikan modal mereka melalui perluasan areal perkebunan.

Dalam laporan keuangan Perdana Menteri Nadjamuddin Daeng Malewa, mengatakan bahwa pada dasarnya Negara Indonesia Timur dalam pengertian ekonomi pada masa itu, adalah sehat berkat:

- a. Hasil pengeluarannya baik terhadap luar negeri maupun interinsuler.
- b. Hasil barang makanannya yang melebihi keperluannya sendiri
- c. Kesanggupannya menghasilkan didalam lingkungan penduduknya sendiri, yang tidak teruikat oleh perusahaan Barat (Arsip Nasiona, 1957).

Penjelasan Nadjamuddin Daeng Malewa di atas, dapat ditelusuri pada peningkatan ekonomi rakyat, yang secara kuantitas terlihat jelas pada masyarakat Sulawesi Selatan yang menunaikan ibadah haji ke Mekah, dimana kedudukan haji pada masyarakat Bugis-Makassar merupakan salah satu simbol status sosial yang mendapat tempat tinggi di antara status sosial lainnya, dan masuk pada golongan to-sugi (orang kaya).

Pada tahun 1947 jumlah masyarakat Sulawesi Selatan yang menunaikan haji sebanyak 1.369 orang, dan pada tahun 1949 meningkat menjadi 1475 orang. Memasuki tahun 1949 menurun drastis menjadi 682 orang, sedangkan tahun 1951 praktis tidak ada, baru pada tahun 1952 terdapat sebanyak 780 orang yang berangkat ke Mekah (Kementerian Penerangan RI, 1955: 615-622). Penurunan ditahun 1949-

an ini banyak dipengaruhi oleh situasi politik di Sulawesi Selatan yang tidak menentu akibat gejolak sosial, seperti "Peristiwa Andi Aziz" 5 April 1949.

### Simpulan

Dengan memperhatikan potensi hasil bumi daerah Sulawesi Selatan dan aktivitas perdagangan melalui kapal dan perahu, baik yang berlabuh maupun yang berangkat dari pelabuhan Makassar selama periode Negara Indonesia Timur (1946-1949), maka dapat dikatakan bahwa potensi ekonomi Sulawesi Selatan pada masa itu sangatlah memungkinkan sebagai penunjang sebuah negara federal. Faktor tersebut, ditopang oleh pendapatan negara dari hasil ekspor yang semakin meningkat dari tahun ke tahun melalui pelabuhan Makassar selama kurun waktu itu, sebagai hasil dari penataan sistem ekonomi yang berbasis lokal. Dengan demikian, peranan penentu kebijakan sebagai *agent of change* dalam memajukan ekonomi di Sulawesi Selatan pada masa NIT menempati posisi kunci.

Gejala semakin membaiknya tingkat kehidupan masyarakat di Sulawesi Selatan pada kurun waktu 1946-1949, ditandai dengan terpenuhinya kebutuhan hidup masyarakatnya, termasuk bahan makanan yang dipasok melalui daerah-daerah pedalaman di Sulawesi Selatan. Semua indikator tersebut didukung oleh semakin meningkatnya jumlah jemaah haji dari masyarakat Sulawesi Selatan dalam kurun waktu tersebut.

### Rekomendasi

Berkait dengan kondisi tersebut di atas, maka dalam rangka prespektif ke depan, terutama penerapan otonomi daerah di Sulawesi Selatan, maka pemerintah hendaknya:

1. Mengidentifikasi sumber-sumber ekonomi yang potensial untuk dikembangkan sebagai sumber unggulan lokal.
2. Membuat peraturan yang memungkinkan berkembangnya pengusaha lokal yang berbasis lokal, serta tidak mengandalkan piranti dari luar negeri.
3. Memberikan intensif bagi usaha-wan lokal, baik berupa; keringanan pajak, penambahan modal, maupun peningkatan gairah usaha lainnya.

### Daftar Pustaka

- Arsip Nasional. "Rade uitgesproken door den Minister-President Z.E. Nadjamoedin Dg Malewa bij gelegenheid van de 1ste zitting van het Parlement van Oost-Indonesië op 22-4-1957". Arsip Nasional Perwakilan Ujung Pandang
- Anak Agung Gde Agung. 1985. *Dari Negara Indonesia Timur Ke Negara Indonesia Serikat*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Asba, Rasyid. 1997. *Tata Niaga Kopra: Studi Tentang sejarah Ekonomi Politik Di Makassar 1920-1958*. Tesis Magister Universitas Indonesia. Jakarta: Universitas Indonesia.
- Berry, David. 1981. *Pokok-pokok Pikiran Dalam Sosiologi*. (terjemahan). Jakarta: Rajawali Pers.
- Creutzberg, Pieter dan van Laanen, J.T.M. (penyunting). 1987. *Sejarah Statistik Ekonomi Indonesia* (terjemahan). Jakarta: Yayasan obor
- Departemen of Economic Affairs. 1974. "The Economic Review of Indonesia, Copra in Easy Indonesia. Batavia Java". Vol. 1

- Dick, H.W. 1990. *Industri Pelayaran Indonesia: Kompetisi dan Regulasi*. (terjemahan) Jakarta: LP3ES.
- Harvey, Barbara Sillars. 1989. *Pemberontakan Kahar Muzakkar Dari Tradisi ke DI/TII*. (terjemahan). Jakarta: Pustaka Utama Grafiti.
- Kahin, George Mc.Turnan. 1995. *Refleksi Pergumulan Lahirnya Republik Nasionalisme dan Revolusi Indonesia*. (terjemahan). Jakarta: Universitas Sebelas Maret Press.
- Kementerian Penerangan RI, 1953. *Propinsi Sulawesi, Makassar: Kementerian Penerangan*
- Lapian, A.B. 1980. "Memperluas Cakrawala Melalui Sejarah Lokal" Prisma No. 8 Tahun IX Agustus 1980. Jakarta: LP3ES.
- Leirissa, R.Z. "Coprocontraten: An Indication of Economic Development in Minahasa During The Late Colonial Period". Amsterdam: Paper Presented at The Academy Colloquium. 20-22 September 1994.
- Lloyd, Christopher. 1993. *The Structure of History*. New York: Blackwell
- Majalah Warta Berita Ekonomi. 1-15 Djanuari 1949, 1-5 Januari 1949
- Pemberitaan Kempo, Selasa 18 Februari 1947, 28 April 1947
- Poelinggongang L, Edward. 1991. *Proteksi dan Perdagangan Bebas: Kajian Tentang Perdagangan Makassar Pada Abad ke 19, Disertasi*. Amsterdam: Centre Huisdrkkerij VU.
- Reid, Anthony. 1993. *Southeas Assia in the Age of Commerce 1450-1680. Volume Two: Expansion and Crisis*. Chiangmai: Silkworm Books
- van der Wal, S.L. 1976. *Officiele Bescheiden Betreffende de Nederlands-Indonesische Betrekkingen 1945-1949. Jilid II*. Martinus Nijhof: 'S Graven Hage