

SENGKETA MARITIM DI KALIMANTAN BARAT: DINAMIKA KESULTANAN, KEKUATAN EROPA, DAN ALIANSI BAJAK LAUT TAHUN 1811-1850

Ahmad Fauzan Baihaqi^{1*}, Bryna Rizkinta S²), Fauzan Syahru Ramadhan³),
Aditya Muara Panditra⁴)

^{1),2),3)}Departemen Sejarah, Universitas Diponegoro
Tembalang, Semarang, Indonesia

⁴⁾Departemen Sejarah Peradaban Islam, UIN Syekh Nur Djati
Cirebon, Indonesia

*Pos-el: ahmadfauzanbaihaqi25@lecturer.undip.ac.id (corresponding author)

Naskah diterima: 3 Juli 2025 - Revisi terakhir: 10 September 2025
Disetujui terbit: 22 September 2025 - Terbit: 25 November 2025

ABSTRACT

This article aims to investigate the roots of piracy on the west coast of Kalimantan during the 19th centuries, focusing on the complex interactions between the Pontianak and Sambas Sultanates and European powers. Challenging the common assumption that pirates in the region originated mainly from Sulu Mindanao and Bugis, this study employs a critical historical method to systematically analyze colonial sources and primary texts from the sultanates. The findings reveal that pirates on the west coast of Kalimantan were led by the Sultan and Prince Anom of the Sambas kingdom, who formed an alliance with the Ilanun to attack traders in Pontianak, Mempawah, and Banjar. Additionally, pirate activity was found around Sukadana Bay by the Tanjung Pura community due to the collapse of the Sukadana Kingdom's maritime power resulting from Dutch East Indies colonial expansion. The study highlights the complex interplay between political power dynamics and the challenges of piracy in the region, shedding light on sensitive issues in the collective memory of the local population. These findings contribute to a deeper understanding of Borneo's maritime history and the socio-political factors that shaped piracy during the colonial period, emphasizing the need for a new approach in studying the maritime world of the Indonesian archipelago, particularly the coastal areas of West Kalimantan.

Keywords: *Pirates, Pontianak, Sambas, West Coast of Kalimantan*

ABSTRAK

Artikel ini bertujuan untuk menyelidiki akar-akar perompakan di pesisir barat Kalimantan pada abad ke-19, dengan fokus pada interaksi kompleks antara Kesultanan Pontianak dan Sambas dengan kekuatan Eropa. Menantang anggapan umum bahwa perompak di wilayah tersebut berasal terutama dari Sulu Mindanao dan Bugis, studi ini menggunakan metode historis kritis untuk menganalisis secara sistematis sumber-sumber kolonial dan teks-teks primer dari kesultanan-kesultanan tersebut. Temuan menunjukkan bahwa pembajakan di pesisir barat Kalimantan dipimpin oleh Sultan dan Pangeran Anom dari Kerajaan Sambas, yang membentuk aliansi dengan *Ilanun* untuk menyerang pedagang di Pontianak, Mempawah, dan Banjar. Selain itu, aktivitas pembajakan juga ditemukan di Teluk Sukadana

oleh komunitas Tanjung Pura akibat runtuhnya kekuatan maritim Kerajaan Sukadana akibat ekspansi kolonial Hindia Belanda. Studi ini menyoroti interaksi kompleks antara dinamika kekuasaan politik dan tantangan perompakan di wilayah tersebut, menerangi isu-isu sensitif dalam memori kolektif penduduk lokal. Temuan ini berkontribusi pada pemahaman yang lebih dalam tentang sejarah maritim Borneo dan faktor-faktor sosio-politik yang membentuk perompakan selama periode kolonial, menekankan perlunya pendekatan baru dalam mempelajari dunia maritim Kepulauan Indonesia, khususnya wilayah pesisir Kalimantan Barat.

Kata kunci: Bajak Laut, Pontianak, Sambas, Pantai Barat Kalimantan

PENDAHULUAN

Sengketa maritim adalah kata pembuka dalam topik artikel ini yang bermaksud untuk melihat dinamika kemaritiman yang jarang terlihat dalam kaca mata Sejarah Indonesia. Pesisir Barat Kalimantan adalah saksi sejarah bagaimana kekuatan Sultan bertengkar atas wilayah teritorial ekonomi dengan melibatkan perompak bajak laut yang kemudian dimanfaatkan campur tangan kolonial Inggris dan Belanda. Pada era sebelumnya kita mengetahui bahwa reaksi kerajaan-kerajaan lokal terhadap penetrasi Barat di abad 16-18 M ialah dengan perlawanan total, dan memang harus diakui kekalahan di bidang teknologi khususnya persenjataan membuat orang-orang barat mampu menaklukkan pelabuhan-pelabuhan penting tetapi yang tersulit adalah Kesultanan Aceh yang baru takluk di akhir abad ke-19 M (Reid, 2007). Sisanya yang masih bertahan adalah kesultanan yang menjalani perjanjian-perjanjian dengan pihak Belanda yang sebetulnya sangat merugikan pihak kerajaan, dan dari sinilah imperialisme Barat dimulai dengan politik *divide et impera* (Schrieke, 2016).

Sepintas mungkin tulisan ini melihat bagaimana pesimisme dunia kemaritiman di Pantai-pantai Nusantara pasca monopoli VOC. Bila merelevansikan dengan teori G.J. Resink bahwa melalui pendekatan hukum kita dapat mengetahui benang merah dari untaian panjang sejarah kolonial, yaitu selalu adanya konflik interpretasi terhadap ketentuan yang telah dirumuskan tentang “kedaulatan” dan “kekuasaan” (Resink, 2012). Konflik ini bukan hanya sekedar bagaimana masing-masing orang menafsirkan ketentuan itu, tetapi juga yang lebih penting adanya otoritarianisme melalui ketentuan resmi dengan kenyataan di lapangan (Resink, 1985; Knapp, 1996).

Kuatnya tekanan VOC bukan karena kepandaian berdagang tetapi kekuatan angkatan laut mereka yang turut serta dalam setiap perdagangan VOC. Mereka paham betul bahwa untuk memonopoli perdagangan tidak cukup kebijakan, namun juga turut sertanya kapal-kapal seperti *Galleon* dan *Brigantijn* dengan cannon besarnya (Lapian, 2013). *Galleon* adalah kapal layar besar berlayar persegi yang digunakan terutama dari abad ke-15 hingga ke-18, dikenal karena ukurannya yang besar dan penggunaannya dalam perdagangan maupun

perang, terutama oleh Spanyol. Di sisi lain, *Brigantijn* adalah kapal layar berlayar dua tiang yang lebih kecil, disukai oleh bajak laut dan lainnya karena kecepatan dan kelincahannya, terutama di perairan yang lebih dangkal (Lapian, 2013).

Hal ini pernah diungkapkan oleh Laksamana angkatan laut AS “Mahan” bahwa sebuah bangsa maritim seperti Inggris, Perancis dan Belanda bisa menjadi sangat kuat di dunia pada kurun abad ke 18-19 M karena angkatan lautnya. Atas dasar inilah Abdurrachman Hamid sambil mengutip tulisan Mahan menjadikannya rujukan teori “Mahan” mengenai pentingnya peran angkatan laut dalam mendukung perkembangan sebuah Negara maritim (Hamid, 2013). Secara umum makna teori Mahan merujuk pada *magnum opus* tahun 1980, Kapten Alfred Thayer Mahan, seorang dosen sejarah angkatan laut dan presiden Akademi Perang Angkatan Laut Amerika Serikat, menerbitkan buku berjudul *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783*, sebuah analisis revolusioner tentang pentingnya kekuatan angkatan laut sebagai faktor dalam kemunculan Kekaisaran Britania. Dua tahun kemudian, ia menyelesaikan volume tambahan berjudul *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793–1812* (Mahan, 1980).

Mahan berargumen bahwa kendali Inggris atas lautan, dikombinasikan dengan penurunan kekuatan laut pesaing-pesaing Eropa utamanya, membuka jalan bagi Inggris untuk muncul sebagai kekuatan militer, politik, dan ekonomi dominan di dunia. Mahan dan beberapa politisi Amerika terkemuka percaya bahwa pelajaran ini dapat diterapkan pada kebijakan luar negeri AS, terutama dalam upaya memperluas pasar AS di luar negeri. Dekade 1890-an ditandai dengan ketidakstabilan sosial dan ekonomi di seluruh Amerika Serikat, yang mencapai puncaknya dengan terjadinya depresi ekonomi antara tahun 1893 dan 1894. Publikasi buku-buku Mahan mendahului banyak kekacauan yang terkait dengan dekade 1890-an, tetapi karyanya mendapat respons positif dari banyak intelektual dan politisi terkemuka yang khawatir tentang tantangan politik dan ekonomi periode tersebut serta berkurangnya peluang ekonomi di benua Amerika (America, 2005; Mahan, 1980).

Kembali dalam masalah topik penelitian bahwa dampak dari kolonialisme lautan ini adalah kesenjangan serta kemunculan perompak dalam perdagangan yang pada umumnya terjadi dalam lalu lintas lautan. Cerita tentang bajak laut di perairan Asia Tenggara, khususnya Kalimantan Barat, erat kaitannya dengan konstelasi politik antara kerajaan-kerajaan Maritim Nusantara dan Eropa. Hal ini sebagaimana temuan kami bahwa permasalahannya adalah aliansi bajak laut terjadi seperti menjadi perompak bersenjata ternyata sebagai perpanjangan tangan kekuasaan Sultan yang berseberangan. Hal ini yang terjadi antara Pontianak pemilik bandar dagang paling ramai dengan Kerajaan Sambas sebagai kerajaan yang lebih tua dari Pontianak (Library, 1811). Konflik ini justru melibatkan aliansi perompak sebagai kelompok oposisi dan pemilik bandar yang menjaga kepentingannya justru mengikutsertakan kekuatan Eropa yakni Raffles dari Inggris (Campo, 2003).

Abad 18-19 M adalah periode dinamis perebutan kuasa atas laut pesisir Barat Kalimantan. Hal ini ditandai dengan tiga hal: *yang pertama*, Inggris pada awalnya telah mendirikan loji di Teluk Barat, namun kekuasaan berganti setelah VOC mampu mengendalikannya. *Kedua*, dampak geopolitik di Eropa Barat dan runtuhnya VOC tahun 1799, kuasa dari Eropa beralih ke tangan Inggris dengan deklarasinya atas pengambil alihan wilayah Jawa dan kawasan Selat di Sumatera antara tahun 1811-1816 M (Library, 1811). *Ketiga*, dua kesultanan besar pesisir Barat Kalimantan antara Sambas dan Pontianak terlibat perebutan kuasa atas hak perdagangan dan berdampak memilih koalisi antara dengan perompak laut atau dengan para raja lautan dari Eropa. *Keempat*, adalah fase pengambil alihan penuh wilayah pesisir ke tangan Hindia Belanda pada tahun 1850 menandai hegemoni Belanda atas wilayah ini (Larsen, 2012; Ahmad, 1982).

Dalam historiografi modern, isu bajak laut Pantai Barat Kalimantan jarang mendapat perhatian dalam studi sejarah maritim Asia Tenggara, meskipun terdapat banyak karya tentang topik ini, seperti disertasi Adrian B. Lopian tentang eksistensi bajak laut di Pantai Timur Kalimantan (Lopian, 2013). Serta Alamsyah dkk (Alamsyah, 2020), yang menulis tentang aktivitas bajak laut dari Sulu, Filipina, Bajau, dan Bugis sebagai jaringan etnis pelaut yang dianggap sebagai pelaku pembajakan di perairan Asia Tenggara, khususnya Kalimantan Barat. Tinjauan literatur lain dari Huidhes Mary dalam tulisannya yang terbit di *Archipel* tahun 1998 tentang konflik dua Sultan di teritorial Pontianak antara daerah Muara dan daerah pedalaman (Sanggau) (Mary, 1998). Namun tulisan ini tidak secara kritis membahas seperti yang kami bahas mengenai konflik antara segitiga aliansi bajak laut, Kesultanan Sambas dan Pontianak serta Eropa.

Karya besar James F. Warren juga menambah pengetahuan sejarah tentang dinamika maritim Melayu terkait kelompok bajak laut yang sering disebut Iranun dan Balangingi, menyatakan bahwa wilayah Sulu lebih dari sekadar kelompok etnis, melainkan transformasi budaya dari Raja Laut yang stabil, namun penetrasi kolonial mengubah mereka menjadi perompak laut. Namun minim perhatian terhadap regional Pantai Barat Kalimantan (Warren J. F., 2002). Nicholas Tarling, seorang sejarawan Inggris, juga menyoroti dinamika maritim bajak laut di perairan kepulauan Nusantara, yang tidak dapat dipisahkan dari imperialisme Belanda dan Inggris di Asia Tenggara pada abad ke-19 Masehi (Tarling, 1963), hanya saja pembahasannya terlalu generatif. Namun, sekali lagi kita perlu menyoroti kebutuhan akan pendekatan baru dalam mempelajari dunia maritime Nusantara khususnya kawasan wilayah pesisir Kalimantan Barat. Dalam analisis ini, kita dapat melihat konfigurasi antara bajak laut yang diberi label negatif oleh Eropa karena mengganggu kepentingan politik perdagangan mereka dan bajak laut yang diciptakan oleh penguasa lokal untuk bersaing dalam pengambil alihan perekonomian suatu wilayah (Campo, 2003).

Abad ke-19 M dianggap sebagai masa kegelapan bagi rute perdagangan laut yang menghubungkan pintu masuk ke kota pelabuhan Kalimantan (Atsushi, 2010; Warren J. F.,

2007). Salah satu sebabnya menurut Furnivall, akibat penurunan volume perdagangan merupakan salah satu indikator melemahnya ekonomi Hindia Belanda pada periode ini di bawah kendali Raffles (Furnivall, 2009). Dalam penelitiannya, Alamsyah menyebutkan bahwa *Iranun* dan *Balangingi* adalah dua kelompok bajak laut yang aktif di Laut Sulawesi dan Kalimantan Timur, berasal dari Sulu (Filipina) dari abad ke-18 M hingga awal abad ke-19. Mereka bahkan mendirikan basis di sepanjang pantai Mindanao dan pantai barat Kalimantan (Alamsyah, 2020). Namun, menurut Lopian banyaknya aktivitas bajak laut di sepanjang pantai timur dan barat Kalimantan akibat ketidakstabilan dan kesenjangan perdagangan (Lopian, 2013).

Permasalahan hal ini mendorong beberapa kerajaan di Kalimantan Barat untuk membentuk aliansi dengan angkatan laut Inggris dan Belanda guna melawan aktivitas bajak laut, yang dianggap mengganggu perekonomian mereka (Black, 1985). Namun, aliansi ini sering dianggap lebih merugikan bagi kerajaan-kerajaan lokal daripada mendatangkan keuntungan bagi pribumi. Dinamika maritim ini adalah dasar penulisan artikel dan menjadi isu yang layak untuk dibahas sebagai salah satu isu sensitif dalam memori kolektif masyarakat.

METODE PENELITIAN

Ruang lingkup penelitian ini adalah sejarah maritim Pantai Barat Kalimantan pada abad ke-19 M. Penulis menggunakan metode sejarah kritis, yang meliputi; heuristik, verifikasi, interpretasi, dan historiografi (Abdurrahman, 1999; Kuntowijoyo, 2003). Penelitian ini dilakukan secara mendalam dengan menelusuri sumber-sumber kolonial dan arsip surat-menyurat antara Raja Pontianak di Kalimantan Barat dan Gubernur Jendral Inggris di Batavia Raffles. Sumber data diperoleh dari Arsip Perpustakaan Britania Raya dan Perpustakaan Nasional, baik dalam format cetak maupun digital (British Library Archive, 1814).

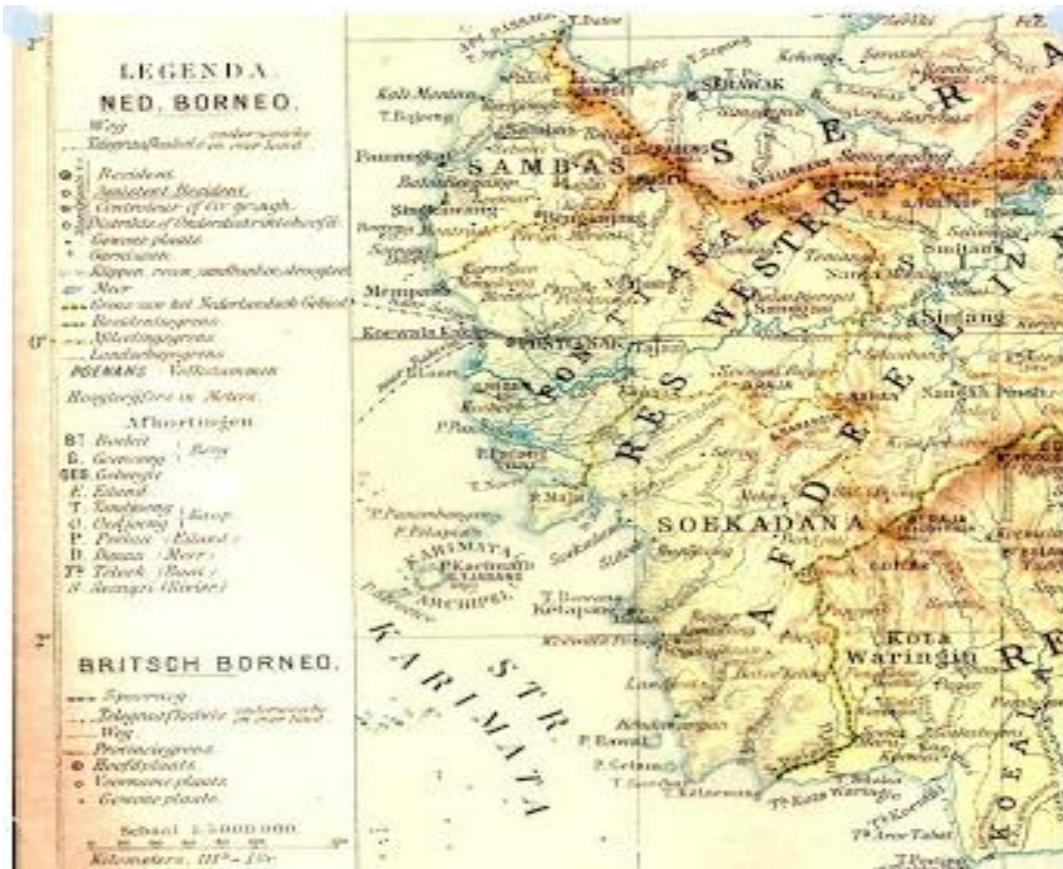
Untuk memperkuat analisis penelitian ini, kami menggunakan pendekatan sejarah politik. Meskipun isu-isu yang dibahas di sini didominasi oleh peristiwa terkait perjuangan ruang ekonomi dan transformasi sosial, penulis menganggap faktor aliansi dalam perjuangan kekuasaan teritorial lebih mendalam dengan analisis sejarah politik. Kerangka kerja ini menganalisis struktur sosial hubungan kekuasaan dan kelompok-kelompok antagonis bajak laut yang dianggap pemberontak (Lloyd, 1993; Burke, 2016), serta proses perlawanan terhadap hegemoni suprastruktur, yaitu para Sultan di pesisir barat Kalimantan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Gambaran Umum Pesisir Barat Kalimantan

Selama era kolonial, Pantai Barat Kalimantan (sekarang Kalimantan Barat, Indonesia) ditandai dengan daerah pesisir dengan permukaan datar dan berawa serta sistem sungai yang luas. Daerah ini terdiri dari campuran hutan gambut dan hutan mangrove, dengan wilayah

pedalaman yang beralih menjadi daerah berbukit dan akhirnya pegunungan. Wilayah ini terkenal dengan banyaknya percabangan sungai yang berfungsi sebagai rute transportasi secara vital. Pamornya kalah dari Pantai Timur Sumatera maupun Pantai Utara Jawa. Bahkan di jalur lintas Borneo sumber-sumber historiografi maritim Indonesia lebih menitikberatkan peran Banjarmasin sebagai bandar jalur dagang di Selatan Kalimantan (Susilowati, 2011; Leirissa, 1984). Dalam catatan Knapp wilayah Kalimantan secara region hanya sebatas objek ekspor perdagangan dari bahan-bahan hasil perkebunan di Jawa antara abad ke 17-18 M. (Knapp, 1996).



Gambar 1. Peta Kota-kota besar di delta Muara Sungai Pantai Barat Kalimantan Tahun 1812
Sumber: *Geillustreerde Encyclopaedie*, (Prins, 1888)

Sebelum periode kolonial Pesisir Barat Borneo hidup atas nama satu rumpun Melayu menghubungkan jalur pesisir dari Serawak, Sambas, Mempawah hingga Sukadana. Kekuatan politik tumbuh lebih awal di sebelah Utara yakni Kesultanan Brunei Darussalam. Garis demarkasi baru jelas tergambar saat dua kekuatan kompeni bertarung antara Inggris dan Belanda membagi garis batas antara Serawak dan Sambas pada abad ke-19 M (Mirawati, 2015).

Pontianak dan Sambas (Mary, 1998). Hampir semua kota pelabuhan di Pesisir Barat Kalimantan dekat dengan delta muara sungai, karena sungai jalur paling optimal untuk menjelajahi wilayah pedalaman. Secara geografis Pesisir Barat Kalimantan adalah jalur memutar dari Selat Malaka menuju Laut Cina Selatan. Meskipun terkesan cukup strategis secara geografis maupun geopolitik namun minim mendapatkan perhatian catatan sejarah sebagai bandar jalur perdagangan sutra (Prins, 1888; Larsen, 2012).

Secara tersirat wilayah ini pamornya kalah dari Pantai Timur Sumatera maupun Pantai Utara Jawa. Bahkan di jalur lintas Borneo sumber-sumber historiografi maritim Indonesia lebih menitikberatkan peran Banjarmasin sebagai Bandar jalur dagang di Selatan Kalimantan (Susilowati, 2011; Leirissa, 1984). Dalam catatan Knapp wilayah Kalimantan secara region hanya sebatas objek ekspor perdagangan dari bahan-bahan hasil perkebunan di Jawa antara abad ke 17-18 M (Knapp, 1996). Namun, catatan penjelajah asal Portugis Tome Pires tahun 1511 dan Antonio Pigafetta tahun 1524 telah menulis hubungan dagang antara Malaka dan Borneo. Tome Pires menyebutnya sebagai Pulau Tengah yang besar setelah semenanjung Melayu sebuah gugusan pulau menuju wilayah Timur (Cartesao, 1944). Sedangkan Antonio Pigafetta menggambarkan kesibukan Kota Brunei sebagai bandar jalur perdagangan tertua di Pulau ini yang memiliki jaringan dagang Asia Tenggara (Reid, 2011).

Catatan dari peziarah Belanda T.F.M Richter telah menuliskan pengalaman perjalanannya antara tahun 1805-1817 melewati Pantai Barat Kalimantan menuju Laut Cina Selatan (Bongardt, 1825) sebagai berikut.

“Deze zeer gunstige wind voerde ons buitengewoon schielijk door de Chinesche-zee, tot de plaats onzerbestemming. Gedurende deze reize viel er weinig merkwaardigs voor. Op een derkleine eilanden, aan de noord-westzyde van Borneo gelegen, merkten wij eene groote verwoesting op, die door eenenorkaan in debosschen veroorzaakt was.”

“Angin yang sangat mendukung ini membawa kami dengan sangat cepat melintasi Laut Cina ke tempat tujuan. Selama perjalanan ini, ada beberapa keanehan. Di salah satu pulau kecil yang terletak di sisi Pantai Barat Laut Kalimantan, kami melihat kehancuran besar yang disebabkan oleh badai di debo.”

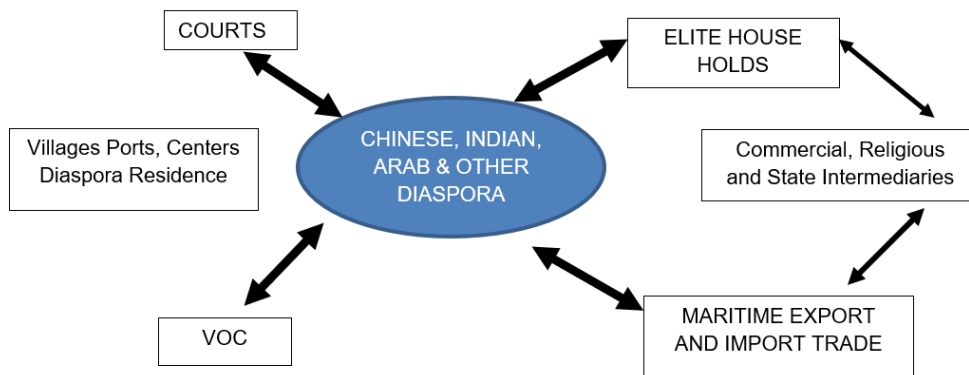
Hal ini menandai sulitnya masuk menuju gerbang delta muara Pesisir Barat Kalimantan. Meskipun Ricklefs pernah menyebut Teluk Sukadana pernah menjadi loji Inggris abad ke-17 M (Ricklefs, 2005). Kondisi lautan di tengah khatulistiwa memang sering mendapat gangguan cuaca. Namun keragu-raguan atas catatan peziarah Belanda perlu kita kritisi tentang peradaban Pesisir Barat Kalimantan, karena sejak abad ke 18 M telah berdiri beberapa Kota Maritim dengan otoritas Kerajaan Sambas, Pontianak dan Sukadana (Irwin, 2014).

2. Dinamika Maritim di Kalimantan Barat

Dalam beberapa studi tentang bajak laut di Asia Tenggara, khususnya di zona rawan antara Laut Cina Selatan, Filipina, dan Pantai Barat Kalimantan, lonjakan perdagangan dan peningkatan aliran komoditas antara Asia Tenggara, Tiongkok, dan Eropa pada abad ke-17

M menjadi latar belakang utama (Roelofsz, 1962; Warren J. F., 2007). Menurut Lopian, kedatangan dan eksploitasi Eropa, serta perbudakan, memiliki dampak sosial yang signifikan, termasuk bentuk perlawanan dari penduduk asli (Lopian, 2013). Perjanjian sewenang-wenang yang dipaksakan kepada raja-raja Nusantara oleh VOC memiliki dampak merugikan jangka panjang (Alamsyah, 2020).

Pada abad ke-18 kita akan mendapatkan dinamika perdagangan yang unik pada tanah Kalimantan Barat. Dari analisis berikut kita akan memperlihatkan bagaimana pertemuan antara para diaspora saudagar Tionghoa, Saudagar Arab dan pendatang dari Eropa.



Gambar 2. Arus Perdagangan Maritim Asia Tenggara Abad ke 18
Kenneth R.Hall. (Hall, 2014)

Pada diagram diatas menggambarkan bagaimana pola umum dalam arus perdagangan Asia Tenggara abad ke 17 Masehi. Hal ini ditenggarai juga turut mempengaruhi pengaruh besar dalam melihat dinamika perdagangan di Pantai Barat Kalimantan. Realitas historis ini dapat kita lihat dalam tiga hal; *Pertama*, arus lalu lintas perdagangan dari kalangan diaspora China yang banyak bermukim di Singkawang dan sekitarnya. *Kedua*, dominasi diaspora pedagang Arab hingga membuka satu wilayah Muara Sungai Kapuas menjadi Kota Pelabuhan kemudian mendirikan Kesultanan Islam Pontianak. Dan *Ketiga*, yang terakhir adalah bagaimana campur tangan kompeni perebutan pengaruh antara VOC Belanda dan EIC Inggris demi kepentingan ekonomi politiknya (Hall, 2014; Larsen, 2012).

Berbicara tentang raja-raja di kepulauan ini, Kalimantan Barat memiliki jumlah sultanat atau kerajaan Islam terbanyak di Borneo. Dalam penelitian arkeologi Islam, beberapa di antaranya ditemukan di wilayah Sambas, Pontianak, Tanjungpura, Kubu, Matan, Landak, Singkawang, Simpang, Sukadana, Mempawah, dan Ketapang. Di sisi lain, pengembangan strategis Pantai Barat Kalimantan sebagai rute perdagangan dan pelayaran didukung oleh wilayah pedalaman seperti Sambas, Pontianak, Tanjung Pura, dan Sukadana (Mary, 1998).

Pelabuhan Sukadana memiliki aktivitas ekonomi paling ramai di Pantai Barat Kalimantan, namun cukup berisiko dari segi keamanan karena sering menjadi sasaran serangan bajak laut (Atsushi, 2010). Salah satu ciri khas Kesultanan Kalimantan adalah bahwa kesultanan-kesultanan besar termasuk dalam kategori kerajaan mulut delta sungai (Susilowati, 2011). Sambas, sebagai salah satu Kerajaan Maritim Melayu yang terletak di Pantai Barat Kalimantan, memiliki ibu kotanya di Delta Sungai Sambas Kecil (Mirawati, 2015).

a. Kesultanan Sambas

Kerajaan Sambas satu diantara Kerajaan Melayu di Kalimantan Barat yang eksis pada abad ke-18-19 M. Kerajaan ini memiliki sumber ekspor bahan pangan dan dikelompokkan sebagai kerajaan delta sungai strategis sebagai bandar perdagangan. Wilayahnya saat ini menjadi daerah perbatasan pintu masuk ke wilayah Malaysia. Kerajaan ini memiliki jaringan perdagangan dan politik yang cukup kuat di regional pesisir Barat dan Utara Kalimantan, baik dengan Kesultanan di wilayah Serawak maupun Kesultanan Brunei Darussalam di sebelah Utara (Larsen, 2012).

Kerajaan ini didirikan oleh migran dari Semenanjung Malaya dan Sumatra, yang dikenal sebagai kelompok pedagang dan bajak laut (Ismail, 1994). Kedekatannya dengan Laut Cina Selatan menjadikannya lokasi strategis untuk rute pelayaran dan perdagangan (Larsen, 2012). Meskipun warganya heterogen namun di wilayah pantai dominasi Melayu, Dayak dan Bugis cukup kental di daerah ini. Di daerah pedalaman (*hinterland*) orang-orang Dayak berperan secara agrikultur menjaga kestabilan bahan pangan untuk swasembada maupun untuk mengirimbkan ke wilayah muara. Dalam hal perdagangan dan politik peran kontrol kesultanan dalam membuat perjanjian dagang dengan Saudagar Cina dan Belanda untuk menguatkan koneksi perdagangan mereka (Ismail, 1994; Larsen, 2012).

Dampak perdagangan di pedalaman territorial Sambas adalah diaspora etnis Cina serta akulturasi perkawinan silang antara Dayak dan perempuan etnis Tionghoa. Namun mereka sukses dalam mengembangkan perekonomian Sambas. Kearifan lokal (*local genius*) Dayak dalam menjaga ekosistem bidang agrikultur wilayah *hinterland* turut membantu perekonomian wilayah ini. Namun semua berubah setelah Eropa mengintervensi wilayah ini. Area Sambas jatuh perlahan pada abad ke-19 M dan secara penuh pada tahun 1850 Hindia Belanda berhasil mengambil alih penuh area perdagangan di Perairan Pantai Barat Kalimantan (Ismail, 1994). Seperti di daerah kota-kota pelabuhan Jawa etnis Tionghoa tumbuh subur dalam arus perdagangan di Kota-kota Pesisir Barat Kalimantan. Mereka memilih menjadi pengusaha atau pekerja kasar demi menghidupi diri ketimbang ikut arus perebutan kekuasaan atau pendirian sebuah imperium baru dan memilih pendekatan kepada penguasa setempat untuk menjaga kepentingan ekonominya serta menghindari konflik horizontal (Baihaqi, 2024; Mirawati, 2015).

Selain hasil kebutuhan dari Perkebunan Sambas, sebenarnya juga memiliki hasil pertambangan bersama Mempawah, namun dominasinya dalam jalur perdagangan kemudian tergeser oleh Kesultanan Pontianak di sebelah Selatan. Para diaspora Tionghoa banyak mengambil pekerjaan sebagai buruh tambang di wilayah *hinterland* Kerajaan Sambas untuk penunjang daerah pelabuhan (Ismail, 1994). Aktivitas perdagangan di Pelabuhan Sambas didominasi oleh Kesultanan Sambas hingga tahun 1816. Penetapan Pelabuhan Sambas sebagai pelabuhan bebas merupakan hasil dari intervensi pemerintah kolonial terhadap Kesultanan Sambas. Peristiwa ini menandai berakhirnya kekuasaan penuh Kesultanan Sambas atas perdagangan laut di Pelabuhan Sambas. Transformasi Pelabuhan Sambas dari pelabuhan bebas menjadi pelabuhan ekspor-impor umum tidak secara signifikan mengubah aktivitas perdagangan secara keseluruhan (Mirawati, 2015).



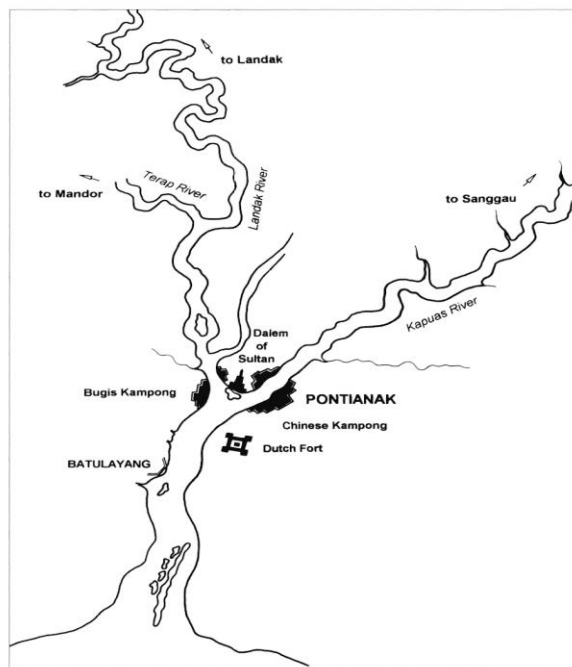
Gambar 3. Teritorial Hindia Belanda di Kalimantan Barat tahun 1900
Sumber: Map of West Borneo Dornseiffen C. 1900

b. Kesultanan Pontianak

Imperium maritim selain Sambas sebenarnya juga ada Mempawah dan Sukadana di Tanjung Pura, namun kekuatan terbesar yang bersaing kuat adalah Pontianak. Berbeda dengan Kesultanan Sambas, kali ini tentang kesultanan termuda yakni Pontianak, yang

terletak di selatan Sambas (yang kemudian menjadi Ibu Kota Kalimantan Barat). Letaknya di Kelurahan Batu layang tepian utara Sungai Kapuas. Pendirinya adalah seorang Syarif Arab yang berasal dari Hadramain, seorang cendekiawan dan pedagang yang mendirikan pelabuhan perdagangan di lokasi geografis yang strategis (Firmanto, 2012). Meskipun demikian pendirinya dianggap dari heterogenitas etnis Bugis, dan Arab. Sang pendiri Syarif Al-Kadrie diketahui memiliki leluhur pertalian darah dengan bangsawan Bugis Opu Daeng Manambo yang berasal dari Kerajaan Luwuk (Mary, 1998; Firmanto, 2012).

Raja Ali Haji dalam *Tuhfat Al-Nafis* menuliskan bahwa konsolidasi kuasa dan pedagang Bugis cukup kuat membentuk kekuatan di Mempawah dan Pontianak (Ahmad, 1982). Sebagai kesultanan termuda yang didirikan pada tahun 1771 di pesisir Barat Pulau Borneo, Pontianak secara alami membutuhkan legitimasi dan perlindungan. Hal ini disebabkan oleh banyaknya aksi bajak laut di wilayah pesisir antara Teluk Sukadana dan Pantai Barat Kalimantan, serta sepanjang rute menuju Mempawah dan Banjar (British Library Archive, 1814).



Gambar 4. Jalur Dagang Delta Muara Sungai Kapuas, dan Sungai Landak, Lokasi Kesultanan Pontianak. Sumber: (Mary, 1998)

Pendirian Kesultanan Pontianak bukanlah hanya oleh seorang Abdulrahman, namun juga terdapat kongsi kelompok mantan perompak laut. Kesultanan ini seringkali mendapatkan atensi atau perhatian baik dari VOC atau Belanda maupun Raffles dari Inggris. Bahkan keturunan sultan berikutnya sering bersiasat mengajak koalisi dengan dua kelompok Eropa tersebut (Mary, 1998).

Di sisi lain, sejalan invasi Inggris ke Jawa pada tahun 1811 kekuasaan Belanda kala itu mulai melemah di pulau-pulau luar Jawa, termasuk dalam hal ini Kalimantan. Oleh karena itu, pemerintah kolonial Inggris mulai mengambil kendali atas sejumlah wilayah seperti di Kalimantan Barat pada periode tersebut, yang dalam hal ini membuka jalan bagi ekspansi kolonial Inggris di wilayah itu.

Inggris, dalam hal ini kemudian terlibat dalam peluncuran aktivitas penumpasan bajak laut yang kemudian cukup marak berlangsung pada saat itu. Dimana kala itu, bajak laut yang ditumpas seringkali berkelindan dengan agensi kuasa lokal dari Kerajaan-kerajaan yang saling bersaing satu sama lain (Irwin, 2014).

3. Aliansi Bajak Laut & Konflik Maritim

Pertumbuhan pusat perdagangan di Delta Sungai Kapuas yang jelas menguntungkan Kesultanan Pontianak menarik banyak pedagang Bugis, Arab dan Melayu untuk menetap di lahan sisi sungai, bahkan Belanda telah mendirikan loji di sana (Bongardt, 1825). Sejarah pembentukan aliansi bajak laut di sepanjang Pantai Barat Kalimantan pada abad ke-18 dan ke-19 M dapat dikaitkan dengan beberapa faktor yang saling terkait, meliputi dinamika ekonomi, politik, dan budaya di Asia Tenggara. Konteks historis wilayah ini sebagai pusat perdagangan maritim memainkan peran yang signifikan (Atsushi, 2010).

Selama periode ini, Asia Tenggara dikenal karena pentingnya dan strategisnya akibat kekayaan sumber daya seperti rempah-rempah dan posisinya di sepanjang rute perdagangan utama. Kekuatan maritim di Asia Tenggara membangun dan mengoperasikan kapal-kapal laut yang memfasilitasi perdagangan dan aktivitas ekonomi di wilayah tersebut (Manguin, 1980). Jaringan perdagangan ini menjadikan wilayah tersebut sebagai pusat perdagangan yang ramai, menarik berbagai kelompok, termasuk bajak laut, yang ingin memanfaatkan kekayaannya.

Bajak laut dalam konteks ini dapat dilihat sebagai perpanjangan dari struktur sosial-ekonomi di Asia Tenggara. Sejarah ekonomi kawasan ini menunjukkan bahwa masyarakat Asia Tenggara terlibat secara mendalam dalam perdagangan maritim, yang tidak hanya mendukung perdagangan sah tetapi juga perompakan sebagai aktivitas ekonomi yang layak (Ricklefs, 2010). Pantai Barat Borneo, dengan kedekatannya dengan jalur laut vital dan pusat perdagangan, menawarkan perompak lokasi strategis dan peluang ekonomi untuk membentuk aliansi dan mengkoordinasikan aktivitas mereka secara efektif (Young, 2007).

Selain itu, lanskap politik Asia Tenggara pada masa modern awal sering ditandai oleh perubahan dalam kekuasaan dan pengaruh di antara penguasa lokal. Hal ini sering menyebabkan periode kendali negara yang lemah, terutama di wilayah maritim. Akibatnya, bajak laut dapat memanfaatkan kondisi ini, menemukan perlindungan di wilayah yang tidak terkendali atau kendali longgar, dan bahkan menerima dukungan dari penguasa lokal yang

diuntungkan dari aktivitas mereka melalui pembagian keuntungan atau dengan menggunakan mereka sebagai pasukan laut informal melawan rival (Manguin, 1980).

Struktur sosial dan ikatan budaya bersama di antara komunitas maritim juga memfasilitasi pembentukan aliansi. Masyarakat maritim Asia Tenggara, yang akrab dengan laut dan tuntutan nya, memandang pembajakan sebagai strategi yang dapat diterima untuk memperoleh sumber daya dan kekayaan (Young, 2007; Manguin, 1980). Akibatnya, pembajakan terintegrasi ke dalam spektrum yang lebih luas dari perdagangan dan politik di wilayah tersebut.

Meskipun faktor-faktor ini secara kolektif berkontribusi pada pembentukan dan keberlanjutan aliansi bajak laut di sepanjang Pantai Barat Kalimantan, upaya untuk mengurangi aktivitas pembajakan secara historis berfokus pada penguatan kontrol negara dan tata kelola maritim. Dinamika ini mewakili tantangan berkelanjutan dalam menyeimbangkan kepentingan ekonomi dengan kerangka regulasi untuk menekan pembajakan maritim (Young, 2007).

Pada abad ke-19 M, kolaborasi antara Inggris dan Belanda bersama Kesultanan Pontianak memainkan peran penting dalam menangani perompakan di Asia Tenggara, khususnya di wilayah sekitar Pontianak. Inggris dan Belanda, yang didorong oleh kepentingan ekonomi dan keamanan, terlibat dalam upaya menekan perompakan yang mengancam perdagangan maritim mereka (Mary, 1998). Perusahaan Hindia Timur Inggris dan Belanda, yang telah membangun kepentingan perdagangan yang signifikan di wilayah tersebut, berupaya memastikan keselamatan pelayaran kapal-kapal mereka. Hal ini memerlukan penekanan terhadap pembajakan, yang merajalela di Kepulauan Melayu dan perairannya. Kesultanan Pontianak, yang secara strategis terletak di sepanjang rute perdagangan Laut Jawa dan Laut Cina Selatan, menjadi pemain kunci dalam upaya tersebut. Kerja sama kesultanan dengan kekuatan Eropa dipengaruhi oleh kepentingan bersama dalam menjaga stabilitas regional dan melindungi perdagangan mereka (Black, 1985; Larsen, 2012).

Namun, realita yang sering terjadi efektivitas inisiatif ini sering kali dihadapkan pada dinamika politik yang kompleks di kawasan tersebut. Interaksi antara kekuatan kolonial dan kesultanan lokal ditandai oleh kerja sama dan ketegangan, karena masing-masing pihak berusaha melindungi dan memperluas pengaruh serta kendali mereka atas rute perdagangan regional. Meskipun demikian, kemitraan antara Inggris, Belanda, dan Kesultanan Pontianak menandai periode penting dalam upaya historis untuk memerangi pembajakan di Asia Tenggara (Young, 2007). Meskipun fakta ini sebenarnya adalah kemampuan diplomasi Pontianak memanfaatkan dua imperium Eropa (Mary, 1998).

Hal ini sebagaimana terlihat timbulnya ketegangan di wilayah Pesisir Barat Borneo antara Sambas dan Pontianak. Pada 6 Februari 1814, Sultan Syarif Kasim Alkadrie mengirim permintaan bantuan kepada penguasa Jawa saat itu Raffles, untuk memberantas bajak laut di

pantai barat Kalimantan, yang dalam pandangan Alkadrie dipimpin oleh Sultan dan Pangeran Anom dari Sambas, kerajaan tetangga di utara (British Library Archive, 1814). Jika menarik ke belakang sejak awal pertumbuhan Pontianak juga telah banyak pertikaian dengan perahu dari Sambas dan Mempawah. Pontianak sendiri pertama-tama meminta bantuan kekuatan VOC untuk menguatkan basis perdagangannya pada abad ke-18 M. Namun karena perdagangannya merugi dan kekuatan VOC menurun akhir abad ke-18 M di Kalimantan Barat, Pontianak mengalihkan ketergantungan bantuan (Mary, 1998).

Kekuatan Inggris yang dominan antara tahun 1811-1816 cukup kuat memberantas perompak dari Kesultanan Sambas yang sebelumnya telah membentuk aliansi dengan bajak laut (*ilanun*) untuk menyerang kekayaan pedagang di wilayah Pontianak, Mempawah, dan Banjar. Syarim Kasim, otoritas di Pontianak, mengancam Raffles bahwa jika dia tidak bertindak segera, Inggris akan menderita kerugian dalam kerja sama mereka (British Library Archive, 1814).

Pada tiga tahun kemudian, setelah Pontianak mengalami tekanan eksternal yang luar biasa dari para bajak laut, Raja Syarif Kasim melaporkan kepada Raffles bahwa wilayah dari Pontianak hingga Sambas kini aman dan tidak lagi dapat diganggu oleh para bajak laut (British Library Archive, 1814). Hal ini ditengarai karena pada rentang 1812-1813, Inggris melalui armadanya melancarkan ekspedisi ke Sambas dan beberapa wilayah lainnya untuk menumpas aktivitas bajak laut yang dipimpin Pangeran Anom. Setelahnya, terjadi perjanjian gencatan senjata, yang walaupun hal tersebut tidak menghentikan aktivitas perompakan yang dilakukan oleh para bajak laut di sepanjang pesisir Kalimantan barat sepenuhnya (Irwin, 2014).

Hal ini pada akhirnya menandakan bahwa komitmen antara aliansi kerajaan dan otoritas Eropa di kepulauan pada saat itu terbukti cukup membantu dalam memberantas aktivitas bajak laut di lepas Pantai Borneo dan sepanjang rute perdagangan darat. Meskipun situasi kemudian kembali normal, Perusahaan Hindia Timur Belanda masih meremehkan kemampuan Inggris untuk memberantas bajak laut di Kalimantan, karena mereka masih terlalu fokus pada bagian timur Borneo daripada bagian barat (Black, 1985). Selama lima tahun (1811-1816) ketika Inggris menguasai laut di kepulauan Indonesia, periode ini dianggap sebagai masa paling menantang dalam menjamin keamanan rute pelayaran dan perdagangan dari aktivitas bajak laut (Thomas, 2014).

D. SIMPULAN

Kesimpulan yang dapat ditarik dari analisis dalam artikel di atas mengenai dinamika antara penguasa baik dari kelompok lokal dengan Eropa. bahwa Kerajaan Sambas yang berseteru dengan Pontianak serta Eropa Inggris dan Belanda serta bajak laut di Pantai Barat Kalimantan dapat dilihat dalam beberapa hal yakni: pertama, kondisi ekonomi yang buruk seringkali memaksa kelompok-kelompok tertentu, baik pelaut maupun kerajaan, untuk

menjadi bajak laut. Kedua, intervensi Eropa, baik Belanda maupun Inggris, berkontribusi pada pertumbuhan perlawanan lokal dengan menjadi bajak laut di Pantai Barat Kalimantan. Ketiga, konstelasi politik di antara kerajaan-kerajaan di Pantai Barat Kalimantan melibatkan persaingan untuk mengamankan posisi strategis sebagai pusat perdagangan ekonomi guna membentuk kemitraan yang saling menguntungkan dengan pihak asing.

Studi tentang dinamika maritim di Pantai Barat Kalimantan ini tentu memiliki implikasi bagi pemahaman kita tentang sejarah baru identitas bajak laut. Bajak laut yang sering kita anggap sebagai lawan, tetapi kita dapat melihat bahwa kerajaan-kerajaan masa lalu dapat bersekongkol dengan perampok laut untuk kepentingan ekonomi mereka sendiri.

Ucapan Terima Kasih

Ucapan terima kasih kepada semua tim penulis dan dukungan Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdurrahman, D. (1999). *Metode Penelitian Sejarah*. Jakarta: Logos Wacana Ilmu.
- Ahmad, R. A. (1982). *The Precious Gift (Tuhfat Al-Nafis)*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.
- Alamsyah, e. (2020). *Migrasi, Diaspora dan Bajak Laut Bugis*. Semarang: Penerbit Tiga Media.
- America, D. o. (2005). Mahan's The Influence of Sea Power upon History: Securing International Markets in the 1890s. New York, United States. Haettu 31. July 2025 osoitteesta <https://history.state.gov/milestones/1866-1898/mahan#:~:text=Mahan%20argued%20that%20British%20control,opportunity%20on%20the%20American%20continent>.
- Any Rahmayani, I. M. (2015). *Aktivitas Perdagangan Di Pelabuhan Sambas Tahun 1833-1930*. Pontianak, Kalimantan Barat: Kepel Press. Noudettu osoitteesta <https://www.pustaka-bpkxii.org/pustaka/>
- Atsushi, O. (2010). "Pirates or Entrepreneurs?" The Migration and Trade of Sea People in Southwest Kalimantan c 1770-1820. *Journal of Indonesia*, 67-95. Noudettu osoitteesta <https://www.jstor.org/stable/20798233>
- Baihaqi, A. F. (2024). The Dutchman, Chinese Klonthong, Javanese Skippers in Trade on the North Coast of Java in the 18th Century. *Jurnal Masyarakat Maritim*, 26-135. doi:<http://dx.doi.org/10.31629/jmm.v8i2.7269>
- Black, I. (1985). The "Lastposten": Eastern Kalimantan and the Dutch in the Nineteenth and Early Twentieth Centuries. *Journal of Southeast Asian Studies*, 16(2), 281-291. Noudettu osoitteesta <http://www.jstor.org/stable/20070868>
- Bongardt, A. (1825). *T.F.M. Richter's Zee en Land Reizen in De Jaren 1805-1817*. F.B. Hollingerus Pijpers.
- British Library Archive. (1814). *Letter of Sultan of Pontianak Syarif Kasim to T.S. Raffles in Batavia dated 6 February 1814*. London: British Library Archive.

- Burke, P. (2016). *Sejarah dan Teori Sosial*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Campo, J. N. (2003). Discourse without Discussion: Representations of Piracy in Colonial Indonesia 1816-1825 . *Journal of Southeast Asian Studies*, 34(2), 199-214. Noudettu osoitteesta <http://www.jstor.org/stable/20072502>
- Cartesao, A. (1944). *The Suma Oriental of Tome Pires*. University of Texas: Hayklut Society.
- Firmanto, A. (2012). Jejak Sejarah Kesultanan Pontianak: Kajian Inskripsi Situs Makam Batu Layang. *Jurnal Lektur Keagamaan*, 10(2), 249-278. doi:<https://doi.org/10.31291/jlk.v10i2.182>
- Furnivall, J. (2009). *Hindia Belanda: Studi Tentang Ekonomi Majemuk*. (S. Berlian, Käänt.) Jakarta: Freedom Institute.
- Hall, K. R. (2014). European Southeast Asia Encounters with Islamic Expansionism, circa 1500-1700: Comparative Case Studies of Bantenm Ayutthaya, and Banjarmasin in the Wider Indian Ocean Context. *Journal of World History*, 25(2), 229-262. Noudettu osoitteesta <http://www.jstor.org/stable/43818481>
- Hamid, A. (2013). *Sejarah Maritim Indonesia*. Yogyakarta: Ombak.
- Irwin, G. (2014). *Nineteenth Century Borneo: A Study in Diplomatic Rivalry*. Leiden: BRILL.
- Ismail, M. G. (1994). Trade and State Power: Sambas(West Borneo) in The Early Nineteenth Century. Teoksessa G. Schutte, *State and Trade in The Indonesian Archipelago* (ss. 141-149). Leiden: KITLV Press.
- Knapp, G. J. (1996). *Shallow Waters, Rising Tide: Shipping and Trade in Java Around 1775*. Leiden: KITLV Press.
- Kuntowijoyo. (2003). *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana Yogyakarta.
- Lapian, A. B. (2013). *Orang Laut, Raja Laut, Bajak Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX* . Depok: Komunitas Bambu.
- Larsen, I. (2012). The First Sultan of Sarawak and His Links to Brunei and the Sambas Dynasty, 1599–1826: A Little-known Pre-Brooke History. *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, 85(2), 1-16. Noudettu osoitteesta <http://www.jstor.org/stable/24894>
- Leirissa, R. (1984). *Sejarah Sosial Daerah Kalimantan Selatan*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional, Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional.
- Library, B. A. (1811). *Letter from T.S. Rafles to a Kingdom of Java (22 Zulkaidah 1225(8 Januari 1811)*. London: British Library.
- Lloyd, C. (1993). *The Structure of History*. Cambridge, Masschusetts: Blackwell Publishers.
- M.C. Ricklefs, L. B. (2010). *A New History of Southeast Asian*. London UK: Macmillan Education UK.
- Mahan, A. T. (1980). *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*. Boston: Boston University Press.
- Manguin, P. (1980). The Southeast Asian Ship: An Historical Approach. *Journal of Southeast Asian Studies*, 266-276. doi:<https://doi.org/10.1017/s002246340000446x>

- Mary, S. H. (1998). The First Two Sultans of Pontianak. *Archipel: L'horizon nousantarien*, 1, 273-294. doi:doi : <https://doi.org/10.3406/arch.1998.3491>
- Prins, A. W. (1888). *Geïllustreerde Encyclopædie: Woordenboek voor wetenschap en kunst, beschaving en nijverheid*. Amsterdam: Brinkman.
- Reid, A. (2007). *Asal Mula Konflik Aceh: Dari Perebutan Pantai Timur Sumatera hingga Akhir Kerajaan Aceh Abad ke-19*. (M. Maris, Käänt.) Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Reid, A. (2011). *Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga 1450-1680: Jaringan Perdagangan Global (Osa/vuosik. II)*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Resink, G. (1985). Sejarah Perkembangan Kedudukan Hukum Swapraja Di Pulau Madura. Teoksessa T. Abdullah, *Sejarah Lokal Indonesia* (ss. 248-249). Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Resink, G. (2012). *Bukan 350 Tahun di Jajah*. (J. Rizal, Käänt.) Depok: Komunitas Bambu.
- Ricklefs, M. (2005). *Sejarah Indonesia Modern*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Roelofs, M. M. (1962). *Asian Trade and European Influences in the Indonesia Archipelago Between 1500 and About 1630*. The Hague: Martinus Nijhoff.
- Schrieke, B. (2016). *Kajian Historis Sosiologis Masyarakat Indonesia (Osa/vuosik. II)*. Yogyakarta: Ombak.
- Susilowati, E. (2011). Peranan Jaringan Sungai sebagai Jalur Perdagangan di Kalimantan Selatan pada paroh kedua Abad XIX. *Jurnal Citra Lekha*, 1(1), 1-8. Noudettu osoitteesta <https://ejournal.undip.ac.id/index.php/cilekha/article/view/3409>
- Tarling, N. (1963). *Piracy and Politics in the Malay World: A Study of British Imperialism in Nineteenth Century South East Asia*. London: Donald Moore Gallery.
- Thomas, J. H. (2014). Merchants and Maritime Marauders: The East India Company and The Problem of Piracy in The Eighteenth Century. *The Great Circle*, 36(1). Noudettu osoitteesta <http://www.jstor.org/stable/24583021>
- Warren, J. F. (2002). *Iranun and Balangigi: Globalization, Maritime Raiding, and the Birth of Ethnicity*. Quezon City: New Day Publishers.
- Warren, J. F. (2007). A Tale of Two Centuries The Globalization of Maritime Raiding and Piracy in Southeast Asia at The End of The Eighteenth and Twentieth Centuries. Teoksessa P. Boomgaard, *World of Water: Rain, Rivers and Seas in Southeast Asian Histories* (ss. 125-152). Leiden: KITLV.
- Young, A. (2007). *Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia*. Institute of Southeast Asian Studies. doi:<https://doi.org/10.1355/9789812307316>