

LAPORAN PENELITIAN

PELAYARAN NIAGA ORANG BUTON PADA ABAD XX



UNIVERSITAS TERBUKA

Oleh
Drs. A n w a r, M.Pd.


UNIT PROGRAM BELAJAR JARAK JAUH
UNIVERSITAS TERBUKA
KENDARI
1998

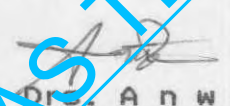
LEMBAR PENGESAHAN
LAPORAN HASIL PENELITIAN

- | | |
|------------------------|---|
| 1. a. Judul Penelitian | : Pelayaran Niaga Orang Buton
Pada Abad XX |
| b. Bidang Penelitian | : Sosial |
| 2. Ketua Peneliti | : |
| a. Nama Lengkap | : Drs. Anwar, M.Pd. |
| b. NIP | : 131 679 663 |
| c. Pangkat/Gol/Ruang | : Penata Tk.I/III/d |
| d. Jabatan Sekarang | : Lektor |
| e. Fakultas | : Keguruan dan Ilmu Pendidikan |
| 3. Jumlah Tim Peneliti | : 1 (satu) orang |
| 4. Lama Penelitian | : 85 Jam/16 Jam Minggu |
| 5. Biaya Penelitian | : Rp. 3.456.000, |

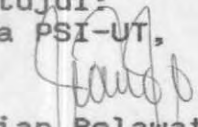
Kendari, 18 Agustus 1998
Ketua Peneliti,

Mengetahui
Kepala UPBJJ-UT Kendari,

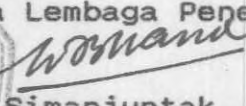

Drs. Tibe Hafid, M.Pd.
NIP. 130 289 042


Drs. Anwar, M.Pd.
NIP. 131 679 663

Menyetujui:
Kepala PSI-UT,


Dr. Tian Belawati
NIP. 131 569 974

Menyetujui:
Ketua Lembaga Penelitian UT,


WBP. Simanjuntak, M.Ed., Ph.D.
NIP. 130 212 017

PRAKATA

Puji syukur peneliti panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena atas limpahan rahmat dan taufiqnyalah sehingga penelitian ini dapat diselesaikan tepat pada waktunya.

Berbagai hambatan yang ditemui dalam pelaksanaan penelitian ini, seperti medan yang relatif jauh dari tempat peneliti serta keterlambatan dana, namun berkat adanya kerja sama dan bantuan dari Kepala UPBJJ-UT Kendari, sehingga rintangan tersebut dapat diselesaikan dengan baik.

Peneliti menyadari bahwa penelitian ini dapat terwujud berkat bantuan dari berbagai pihak. Untuk itu, melalui lembar ini peneliti menyampaikan terima kasih dan penghargaan kepada semua pihak yang telah memberikan bantuannya dalam rangka penelitian ini, khususnya kepada pihak sponsor yang telah memberikan dana sehingga penelitian ini dapat terselenggara dengan baik, demikian pula Kepala UPBJJ-UT Kendari yang senantiasa dapat memberikan jalan keluar dari berbagai hambatan yang dialami peneliti dalam rangka pelaksanaan penelitian ini.

Penelitian ini tentu tidak luput dari kekurangannya, oleh karena itu peneliti mengharapkan saran dan kritikan kepada segenap pembaca, sehingga dalam penelitian selanjutnya dapat dijadikan bahan masukan sekaligus upaya perbaikan penelitian ini.

Semoga hasil penelitian ini dapat bermanfaat dalam rangka pengembangan ilmu, khususnya kajian sejarah kemaritiman Indonesia.

Kendari, 17 Agustus 1998
Peneliti,

A n w a r

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
PRAKATA	iii
DAFTAR ISI	iv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
A. Konsep Kemaritiman Indonesia	7
B. Hasil-Hasil Penelitian Tentang Pelayaran Niaga Indonesia	10
BAB III TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	15
A. Tujuan Penelitian	15
B. Manfaat Penelitian	15
BAB IV METODE PENELITIAN	17
A. Pendekatan	17
B. Teknik Pengumpulan Data	17
C. Teknik Analisis Data	17
BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN	19
A. Latar Belakang Pelayaran Niaga Orang Buton...	19
1. Letak Geografis	19
2. Keadaan Alam	20
3. Falsafah Hidup Orang Buton Tentang Pelayaran dan Perdagangan	21
B. Peta Pelayaran Niaga dan Pola Pemukiman Orang Buton	25

C. Teknologi Navigasi	30
1. Teknologi Navigasi yang Digunakan	30
2. Jenis dan Ukuran Perahu/Kapal	35
3. Tempat Pembuatan Perahu/Kapal	44
D. Barang Komoditi	46
1. Barang Komoditi Ekspor	46
2. Barang Komoditi Impor	48
E. Posisi Pelabuhan Bau-Bau	49
F. Perkembangan Sosial Ekonomi Masyarakat Buton Akibat Pelayaran Niaga	67
BAB VI PENUTUP	72
A. Simpulan	72
B. Saran	74
DAFTAR PUSTAKA	76
JENIS-JENIS ALAT TRANSPORTASI LAUT DI KABUPATEN BUTON ...	79
PETA JALUR PELAYARAN NIAGA ORANG BUTON ABAD XX	87

UNIVERSITAS TERBUKA

DAFTAR TEBEL

Tabel	Halaman
1. Banyaknya jarangka, Soppe dan Sampan Menurut Kecamatan tahun 1994	39
2. Banyaknya Lambo Tanpa Bermotor Menurut Kecamatan Tahun 1994	40
3. Banyaknya Lambo Bermotor Menurut Kecamatan Tahun 1994	41
4. Banyaknya Perahu layar Motor Menurut Kecamatan Tahun 1994	42
5. Banyaknya Kapal Motor Menurut Kecamatan Tahun 1994..	43
6. Banyaknya Kapal Penangkap Ikan Menurut Kecamatan Tahun 1994	43
7. Banyaknya Kendaraan Laut Menurut Jenisnya Tahun 1994-1996	44
8. Pola Jaringan Angkutan Laut Dalam/Luar Negeri Dari Pelabuhan Bau-Bau Tahun 1997	51
9. Perkembangan Arus Kunjungan Kapal Menurut Jenis Pelayaran Tahun 1990-1996	52
10. Perkembangan Produktivitas Pelabuhan Bau-Bau Tahun 1988-1997	53
11. Perkembangan Arus Penumpang yang Turun Naik Menurut Jenis Pelayaran Tahun 1990-1996	54
12. Perkembangan Produktivitas Pelabuhan Wanci Tahun 1993-1997	55
13. Perkembangan Produktivitas Pelabuhan Boepinang Tahun 1993-1997	56
14. Perkembangan Produktivitas Pelabuhan Banabungi Tahun 1993-1997	57
15. Perkembangan Produktivitas Pelabuhan Jembatan Batu Tahun 1993-1997	58
16. Perkembangan Produktivitas Pelabuhan Kasipute Tahun 1993-1997	59

17. Perkembangan Produktivitas Pelabuhan Sikeli Tahun 1993-1997	60
18. Perkembangan Produktivitas Pelabuhan Dongkala Tahun 1993-1997	61
19. Perkembangan Produktivitas Pelabuhan Kaledupa Tahun 1993-1997	62
20. Perkembangan Produktivitas Pelabuhan Lasalimu Tahun 1993-1997	63
21. Perkembangan Produktivitas Pelabuhan Waha/Usuku Tahun 1993-1997	64
22. Perkembangan Produktivitas Pelabuhan Pertamina Tahun 1993-1997	65
23. Perkembangan Produktivitas Pelabuhan Popalia Tahun 1993-1997	66
24. Produk Domestik Regional Bruto Kabupaten Buton dan Posisi Transportasi Laut Atas Dasar Harga Berlaku Tahun 1989-1993	69
25. Distribusi Persentase PDRB Kabupaten Buton dan Posisi Transportasi Laut Atas Dasar Harga Berlaku Tahun 1989-1993	69

UNIVERSITAS TERBUKA

BAB I PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Kegiatan kemaritiman mewarnai perekonomian masyarakat Indonesia sejak zaman pra kolonial. Budaya berlayar sambil berdagang (pelayaran niaga) telah menjadi bagian dari budaya bangsa Indonesia yang merupakan negara kepulauan. Berbagai suku bangsa telah menempatkan pelayaran ini menjadi bagian dari kehidupannya atau menjadi mata pencaharian utamanya salah satu diantaranya adalah suku Buton yang ada di Sulawesi Tenggara.

Beberapa aspek dari sejarah maritim ini telah diungkap oleh para ahli sejarah diantaranya Lapian (1987), Poelinggoman (1991), Zuhdi (1991), Sedyawati (1992), Sulistiyono (1994), Indriyanto (1995), namun pengkajian mereka umumnya lebih cenderung kepada perkembangan kota pelabuhan, kecuali Lapian yang mengkaji tentang Bajak Laut. Belum ada yang mengkaji secara khusus tentang pelayaran niaga orang Buton khususnya selama periode abad ke-20 ini, padahal peran yang sangat strategis dari pelayar ini tidak dapat diabaikan, karena melalui kegiatan merekalah akhirnya terjadi jalinan budaya dan arus barang dari satu daerah ke daerah lainnya khususnya melalui laut.

Suku Buton adalah salah satu suku bangsa di Sulawesi Tenggara yang dikenal sebagai pelayar. Ia dikenal di kawasan Timur Indonesia sebagai suku maritim yang dapat menyamai kegiatan pelayaran dan perdagangan orang Bugis/Makassar dan Mandar.

Oleh karena itu Zuhdi (1997) mengajukan suatu konsep yaitu BBM: Bugis, Butun (Buton), Mandar ketiganya sebagai suku bangsa maritim. Mereka secara bersama-sama menjelajahi perairan Nusantara bahkan sampai di luar batas-batas wilayah Nusantara (Ligvoet, 1877; Heren, 1972), seperti ke Pantai Marege (Australia), Mindanao (Philipina), Malaysia, Singapore dan bahkan sampai ke Cina (Tamburaka, 1996).

Meskipun aktivitas suku bangsa ini belum banyak tercatat dalam literatur, namun secara faktual peran mereka di bidang pelayaran niaga tidak dapat disangsikan lagi, misalnya di beberapa daerah Nusantara ditemukan pemukiman/kampung Buton di pesisir pantai. seperti: Tanjung Buton di Kepulauan Natuna, di Luwuk Sulawesi Tengah, Ternate, Mindanao (Philipina) (Tamburaka, 1996). Pemukiman mereka itu merupakan salah satu indikator kemajuan pelayaran mereka sejak zaman pra-kolonial, bahkan cenderung mengalami kemunduran selama masa kolonial Belanda karena adanya pembatasan dalam beberapa dimensi pelayaran.

Sejak tahun 1906 ketika Belanda berhasil menempatkan Buton di bawah administrasi pemerintahannya secara langsung dengan menempatkan wakilnya di Buton melalui pembentukan Afdeling Buton van Laiwui yang berpusat di Buton, maka sejak saat itu pemerintah kolonial berusaha menata administrasi wilayahnya termasuk kegiatan pelayaran dan perdagangan, pembatasan muatan, jalur/tujuan pelayaran, pungutan bea ekspor impor, dan izin

berlayar. Kegiatan ini bagi pelayar dianggap suatu hambatan kegiatan pelayaran niaga mereka yang sebelumnya mereka mendapatkan kebebasan dari pemerintahan Kesultanan. Akhirnya para pelayar niaga Buton berusaha mempertahankan kebebasan dengan tidak menga-

baikan aturan dari pemerintah melalauai pelayaran langsung secara ilegal ke berbagai daerah di Indonesia dan bahkan ke luar negeri seperti Singapura, Malaysia, dan Philipina, namun tidak sedikit mereka mengalami kesulitan dalam menembus blokade laut pemerintah Belanda. Dengan demikian periode ini melahirkan suatu ciri dalam aktivitas pelayaran niaga orang Buton yang berlangsung sampai dengan akhir abad ke-20 ini. Aktivitas pelayaran niaga mereka masih tetap berlanjut dan dapat sampai ke negara tetangga Singapura, Malaysia, Pilipina, dan Australia baik secara legal maupun secara illegal.

Sebelum kedatangan VOC, perairan Sulawesi Tenggara sudah dikenal tiga jalur pelayaran ke timur melalui Buton (1) Jalur Makassar Selat-Tiworo-Wawonii-Bungku-Banggai-Ternate, dengan kemungkinan singgah di Selayar-Sinjai-Kabaena-Poleang/Rumbia-Tinanggea-Moramo-Kendari, (2) Jalur Makassar-Bau-Bau-Wakatobi (Kepulauan Tukang Besi)-Buru-Ambon-Banda, (3) Jalur pelayaran dari Jawa-Flores. Sesudah kedatangan VOC sampai masa Hindia Belanda, jalur 2 dan 3 lebih banyak digunakan, sedangkan pelayar Bugis/Makassar lebih sering menggunakan jalur 1 dan kadang-kadang jalur 3 (Zuhri, 1994).

Selain faktor strategis yang berada pada jalur pelayaran, posisinya pada Selat Buton yang terlindung dapat menarik pelayar untuk singgah di Buton, juga didukung fasilitas pelabuhan Bau-Bau yang berada pada muara sungai dan menawarkan persediaan air minum untuk bekal para pelayar.

Pentingnya posisi Buton dan peran para pelayar Buton sehingga Lopian (1997) mengajukan suatu pernyataan tentang perlunya diteliti kerajaan-kerajaan di Sulawesi Tenggara dalam kaitannya

dengan Sulawesi Selatan dan Maluku, serta hubungannya seperti Banggai di utara dan Nusa Tenggara di selatan. Ia pun mengakui aktivitas pelayaran orang Buton sebagai salah satu suku bangsa bahari di Sulawesi Tenggara.

Tingginya dinamika masyarakat Buton untuk mencari nafkah di luar daerahnya seperti ditemukan hasil penelitian Barlian (1994) sehingga ia membagi mereka atas tiga kategori, yaitu (1) pedagang, (2) pelayar, dan (3) perantau. Mereka ini pada dasarnya adalah pelayar dalam melakukan kegiatannya pasti mereka menggunakan alat transportasi laut. Selanjutnya dijelaskan bahwa para pedagang dan pelayar ini selalu kembali ke daerah asalnya secara reguler, sedangkan para perantau banyak diantaranya yang tidak pernah pulang ke daerah asalnya, bahkan ada diantara mereka yang menikah lagi di perantauan meskipun di daerah asalnya meninggalkan istri dan anak.

Secara umum menurut tinjauan ekonomi, para keluarga pelayar dan pedagang merasakan adanya kemajuan dalam pemenuhan kebutuhan hidup mereka sehari-hari, namun bagi keluarga perantau tidak demikian halnya, meskipun pada kenyataannya yang bersangkutan telah mengalami kemajuan ekonomi yang cukup jauh di negeri orang (Barlian, 1994). Ketiga kategori perantauan orang Buton tersebut dilakukan baik dalam wilayah negara Republik Indonesia maupun pada wilayah negara tetangga seperti Malaysia, Singapura, Philipina, dan Australia.

Mencermati beberapa pernyataan tersebut, dipandang perlu adanya suatu kajian empiris tentang latar belakang aktivitas pelayaran nigrara orang Buton selama abad XX dan dampaknya terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat Buton dewasa ini.

Melihat fenomena pelayaran niaga orang Buton periode ini nampaknya memiliki ciri tersendiri yang membedakan dengan periode sebelumnya dan mewarnai perkembangan sampai pada akhir abad ke-20, sehingga perlu dicermati secara detail melalui pendekatan ilmiah dengan melihat beberapa variabel yang terkait dengan pelayaran niaga mereka.

Variabel dimaksud mulai dari latar belakang mereka melakukan pelayaran, meliputi faktor geografisnya yang dikelilingi oleh laut, dan potensi alamnya yang gersang, daratannya penuh dengan batuan yang sulit ditanami komoditi yang bernilai ekonomi; wilayah atau jalur-jalur pelayaran niaga atau daerah/pelabuhan yang menjadi tujuan pelayarannya; teknologi navigasi yang digunakan seperti jenis dan ukuran perahu, sistem pembuatan perahu, sistem pelayaran termasuk menentukan musim dan pasar yang potensial; barang dagangan yang dijadikan komoditi baik barang ekspor maupun impor; posisi pelabuhan atau daerah sebagai pelabuhan utama di daerah Buton, arus bongkar muat dan volume perdagangan; pola perantauan termasuk pola pemukiman di daerah perantauan; kemudian perlu pula dicermati dampak pelayaran niaga terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat Buton yang akhir-akhir ini cenderung mengalami peningkatan.

Variabel tersebut perlu dikaji secara cermat untuk mengetahui kronologis perkembangan pelayaran niaga orang Buton sebagai salah satu suku bangsa yang berjiwa maritim, dan telah memainkan peran yang cukup besar terhadap perkembangan pelayaran dan perdagangan di Sulawesi Tenggara dan kawasan Timur Indonesia.

B. PERUMUSAN MASALAH

Penelitian ini perlu mengkaji secara empiris permasalahan seputar pelayaran niaga yang telah dilakukan oleh orang Buton pada abad XX sebagai suatu episode sejarah yang memiliki ciri tersendiri yang kemudian memberi warna bagi perkembangan perekonomian masyarakat Buton khususnya dan Sulawesi Tenggara umumnya.

Secara operasional masalah penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Apa yang melatarbelakangi pelayaran niaga orang Buton?
2. Bagaimana peta jalur pelayaran niaga orang Buton termasuk peta persebaran dan pola pemukiman orang Buton di luar wilayah Kabupaten Buton baik di wilayah Indonesia, maupun di luar negeri?
3. Bagaimana teknologi navigasi yang digunakan dalam kegiatan pelayaran niaga orang Buton termasuk jenis dan ukuran perahu?
4. Apa saja barang komoditi dagang mereka baik ekspor maupun impor, termasuk sistem perdagangan yang digunakan?
5. Bagaimana posisi pelabuhan Bau-bau sebagai pelabuhan utama di daerah Buton dalam menunjang pelayaran niaga orang Buton?
6. Bagaimana perkembangan kehidupan sosial ekonomi masyarakat Buton sebagai akibat kegiatan pelayaran niaga mereka?

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Konsep Kemaritiman Indonesia

Istilah maritim dari bahasa Inggris *maritime* berarti: maritim atau bahari. Dari kata ini kemudian lahir istilah *maritime power* yaitu negara maritim atau negara samudera. Konsep maritim dalam penelitian ini adalah segala aktivitas pelayaran dan perniagaan/perdagangan yang berhubungan dengan kelautan atau disebut pelayaran niaga. Pelayaran dapat dikelompokkan dalam dua golongan yaitu (1) pelayaran niaga (2) pelayaran non niaga. Istilah pelayaran niaga menurut Salim (1994) adalah usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan pada angkutan air atau angkutan laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang dan barang dagangan dari suatu tempat ke tempat lain. Usaha pelayaran niaga sering disebut *Shipping Business* atau *Commercial Shipping*, sedangkan perusahaan pelayaran yang mengusahakan kapal disebut *Shipping Company*. Pelayaran niaga dibagi atas Pelayaran Nasional (domestik) dan Pelayaran Internasional; Pembagian lain berdasarkan atas wilayah operasi, terdiri atas: (1) pelayaran rakyat atau dikenal dengan armada semut, (2) pelayaran lokal yaitu tidak lebih radius 200 mil, (3) pelayaran pantai (*coastal shipping*) atau pelayaran Nusantara, dan (4) pelayaran samudera (*ocean going shipping*). Pada bulan Nopember 1988 ditetapkan dua jenis pelayaran yaitu: pelayaran domestik dan pelayaran samudera.

Semangat bahari bangsa Indonesia sejak zaman kuno, sehingga lahir istilah "Zaman Bahari" yang sinonim dengan zaman kuno (Poesponegoro, 1984). Kenyataan tersebut akhirnya lahir konsep

dari nenek moyang kita "Kuasailah lautan Indonesia sebagai syarat untuk menuju kebesaran bangsa dan negara, kemudian sebagai dasar untuk menguasai pelayaran dan ekonomi dunia (Wonsonohadi, 1957). Kenyataan tersebut mendapat pengakuan baik bangsa Indonesia sendiri maupun bangsa asing seperti Raffles seorang berkebangsaan Inggris dalam bukunya *History of Java (1896)* menyatakan bangsa Indonesia sebagai pelaut-pelaut yang terlatih dan berpengalaman (Cansil, 1984). Seorang berkebangsaan Inggris lainnya Sir Walther Raleigh pada abad ke-16 menyatakan "Siapa yang menguasai lautan, dialah yang menguasai kekayaan dunia dan oleh karenanya dia juga menguasai dunia itu (Poesponegoro, 1984). Kemahiran bangsa Indonesia di laut sepanjang sejarah sehingga lahir semboyan Angkatan Laut RI *Jalesveva Jayamahe, artinya: di Laut kita jaya* (Wonsonohadi, 1957).

Sebagai salah satu cara untuk merealisasikan semboyan itu, maka Lowis (1983) menyatakan "Perahu atau kapal telah meningkatkan peranan dalam peristiwa dunia baik pada masa damai maupun perang". Hasil penelitian Anwar (1989) yang berhasil mengidentifikasi 11 jenis alat transportasi laut tradisional di daerah Kendari. Demikian pula hasil penelitian yang sama menyimpulkan bahwa nama dan bentuk perahu pribumi tersebut telah banyak mendapat pengaruh asing (Persia, Portugis, Belanda, dan Inggris), akan tetapi tidak sedikit pula istilah maritim pribumi yang telah diadopsi oleh bangsa asing termasuk Eropa.

Karya Lindbland (1997) tentang situasi perdagangan luar Jawa pada Abad XIX diantaranya banyak menyebut pelayaran niaga orang Bugis dari Makassar ke Singapura dan Malaysia serta beberapa daerah lainnya di Nusantara. Diungkapkan pula peranan Makassar

sebagai pusat perdagangan orang Bugis, demikian pula volume perdagangan antara Sulawesi dan Singapura. Pelayaran orang Bugis ini terkait langsung dengan pelayaran orang Buton yang banyak mensuplai komoditi ke Makassar yang selanjutnya dibawa oleh para pelayar Bugis. Demikian pula peranan Maluku sebagai pusat perdagangan (suplai) rempah-rempah sejak zaman VOC (Purwaka, 1993). Keadaan itu menempatkan Buton sebagai jalur pelayaran sehingga semakin memotivasi orang Buton untuk mengembangkan pelayaran niaga antara Maluku dengan wilayah lain di Nusantara. Bagian lain Purwaka (1993) menyatakan bahwa angkutan penumpang di Indonesia bukan hanya dilakukan kapal penumpang, tetapi juga oleh kapal-kapal kargo, kapal lokal, kapal perintis, dan perahu.

Pada mulanya saudagar yang berdagang ke negeri seberang menyediakan kapalnya sendiri untuk mengangkut barang dagangannya, juga memimpin sendiri kapalnya atau bertindak sebagai nakhoda (Purba, 1997). Kemudian berkembang seperti sekarang yaitu: (1) pengusaha kapal yang menyediakan jasa transportasi, (2) saudagar yang memanfaatkan jasa transportasi yang disediakan oleh pengusaha kapal, dan (3) nakhoda sebagai pegawai pengusaha kapal, bertugas memimpin kapal dan juga sebagai wakil .pm1

pengusaha kapal di pelabuhan/kota lain untuk mengurus keperluan kapal.

Komponen dalam sistem pelayaran niaga, dari setiap periode mengalami perkembangan sesuai dengan kebutuhan masyarakat akan pelayanan transportasi dalam bidang perdagangan melalui angkutan air.

B. Hasil-Hasil Penelitian Tentang Pelayaran Niaga Indonesia

Kajian tentang kegiatan pelayaran niaga atau kemaritiman telah dibahas oleh beberapa orang peneliti. Untuk mengetahui dimensi-dimensi mana saja yang telah dikaji, maka perlu diberikan beberapa hasil penelitian tersebut.

Karya A.B. Lopian (1987) tentang Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut, menjelaskan aktivitas bajak laut pada abad ke-19 yang dikatakannya spesifik karena teknik pelayaran pada saat itu mengalami perubahan. Dalam Disertasi ini juga berusaha dibuktikan, bahwa kegiatan bajak laut merupakan masalah yang wajar terjadi pada masyarakat maritim. Hal ini terjadi karena memang ada hubungan langsung antara kegiatan bajak laut dengan naiknya konjungtur setempat.

Keunikan tulisan ini karena ia berusaha mengulas tentang bajak laut yang belum banyak dikaji oleh para ahli selama ini. Selanjutnya dikatakan bahwa kegiatan kelautan merupakan hal yang selalu dilakukan oleh masyarakat maritim dan sudah barang tentu akan memberikan ciri khas yang membedakannya dengan masyarakat pedalaman.

Karya E.L. Boelinggoman (1991) tentang Proteksi dan Perdagangan Bebas di Makassar pada Awal Abad ke-19. Disertasi ini kaya informasi tentang perdagangan laut di Makassar yang terkait dengan kedudukan Makassar sebagai kota pelabuhan terbesar di kawasan timur Indonesia. Makassar menjadi titik temu perdagangan laut antara wilayah barat (Kalimantan, Jawa, Sumatera, Malaka, Asia Selatan, dan Eropa) dengan timur (Maluku dan Irian Jaya) dan utara (Philipina, Jepang, dan Cina) serta wilayah selatan (Nusa-tenggara dan Australia). Selanjutnya dikatakan, sejak VOC mengua-

sai bandar ini, maka kegiatan perdagangan menunjukkan kecenderungan yang menurun bahkan hingga tahun 1846 sebagai periode kemerosotan hingga mencapai titik kesunyian. Dengan fakta ini Belanda berusaha meningkatkan peran pelabuhan Makassar guna kepentingan kolonialnya.

Selanjutnya dikatakan pula konflik antara *berdagang sendiri* versus *perdagangan bebas*, antara *pelabuhan bebas* versus *politik pintu terbuka*, dan *pelabuhan bebas* versus *pelabuhan bebas pula*. Tak terkecuali dengan pembaharuan terhadap kebijakan dagang seperti pemberian izin ekspor-impor, pendirian badan dagang asing, dan sebagainya. Demikian pula usaha untuk melumpuhkan kekuatan sosial yang mengganggu kebijakan dagangnya termasuk pengiriman ekspedisi militer terhadap kerajaan tradisional yang masih memegang kekuatan di laut dan masih menjalin hubungan dengan kekuatan di Makassar.

Susanto Zuhdi (1991) dalam Tesis S2-nya membahas tentang Perkembangan Pelabuhan Cilacap Jawa Tengah 1830-1940, yang meliputi kebijakan pemerintah kolonial Belanda, persaingan antar pelabuhan, ekspor-impor, dan penetrasi ekonomi Jepang.

Karya Edi Sedyawati dkk (1992) tentang Tuban: Kota Pelabuhan di Jalur Sutra, antara lain mengungkapkan kondisi sosiografis dan perkembangannya meliputi kondisi eksternal dan internal, lingkungan fisik, wilayah pantai dan pedalaman, serta hubungan dengan negara-negara lain. Kegiatan perdagangan dan kelompok sosial meliputi pedagang, barang-barang dagangan. Secara singkat karya ini sangat penting dalam menginformasikan bagian tertentu dari perdagangan laut.

Karya Indriyanto (1995) tentang Pelabuhan Rembang 1820-1900, mengungkapkan tentang tradisi kemaritiman Rembang dan posisi strategis pelabuhan Rembang sejak masa Majapahit sampai 1900-an. Posisi pelabuhan Rembang berada pada salah satu lokasi dalam jaringan perdagangan laut di pantai utara Jawa yang sekaligus menghubungkan dengan pelabuhan-pelabuhan lain di luar Jawa. Sejak dikuasai oleh Belanda pada dasawarsa kedua abad ke-19 sistem pengelolaan berjalan secara sederhana karena kondisi keuangan yang terbatas. Akibat kebijakan politik perdagangan laut yang diterapkan pemerintah kolonial tahun 1850 menyebabkan turunnya nilai ekspor. Bergesernya pintu ekspor-impor di pantai utara Jawa pada pelabuhan Batavia, Semarang, Surabaya dan Cirebon menyebabkan Rembang hanya sebagai pelabuhan komplemen.

Karya Singgih Tri Sulistyono (1994) tentang Perkembangan Pelabuhan Cirebon dan Pengaruhnya Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Kota Cirebon 1859-1930, mengungkapkan antara lain bahwa perkembangan pelabuhan Cirebon terkait dengan berkembangnya ekspor-impor, penambahan penduduk, sempitnya lahan pertanian, akhirnya sektor pertanian semakin tidak populer, justru melahirkan profesi baru di perkotaan yaitu para pedagang dan pelayar yang justru makin populer.

Karya Anwar (1989) tentang Teknologi Transportasi Laut Tradisional di Daerah Kendari, antara lain mengungkapkan tentang jenis-jenis perahu dan ukurannya yang digunakan oleh para pelayar yang memasuki pelabuhan di daerah Kendari. Selanjutnya diungkapkan pula suku bangsa termasuk Buton dan jenis barang dagangan

yang dibawah oleh para pelayar niaga yang memasuki wilayah Kendari sejak abad ke-19 sampai awal abad ke-20.

Segenap karya sejarawan tersebut belum ada yang secara khusus mengungkapkan tentang pelayaran niaga orang Buton selama periode abad ke-20. Dengan mencermati karya tersebut menempatkan posisi pelayaran niaga orang Buton semakin penting karena posisi geografisnya yang strategis pada jalur pelayaran Nusantara dan dunia yang menghubungkan Kawasan Timur Indonesia (Sulawesi Tengah, Sulawesi Utara, Maluku dan Irian) dengan kawasan Barat Indonesia (Makassar, Jawa, Kalimantan, dan Sumatera) serta pelayaran dunia yaitu antara India, Malaka, Singapura dengan Philipina dan Australia.

Berdasarkan sumber tertulis dan fenomena yang ada dewasa ini menunjukkan bahwa selain Suku Bugis/Makassar yang memegang peranan penting dalam pelayaran niaga, maka orang Buton juga dikenal sebagai salah satu suku bangsa yang gemar berlayar dan berdagang dari satu pulau ke pulau lain di Nusantara. Selanjutnya Zuhdi (1997) yang mengutip pendapat Fox mengajukan suatu konsep akronim yaitu BBM (Bugis, Butun, Mandar). Ia menyatakan bahwa ketiga suku bangsa itu memiliki peran yang cukup besar dalam pelayaran niaga di Kawasan Timur Indonesia. Dalam *Negarakertagama* (1365) menyebutkan Buton dalam satu rangkaian dengan Makassar, Banggai dan pulau-pulau lain di bagian timur sebagai daerah yang sudah berhubungan dengan Majapahit (Zuhdi, 1994).

Sumber tertua tentang pelayaran niaga orang Buton menyatakan bahwa pada awal abad ke-10 sampai ke-13 Kerajaan Butun di timur laut Mindanao telah mempunyai hubungan dagang dengan Cina, Campa, dan Borneo (Zuhdi, 1997). Selanjutnya sumber lain menunjukkan

bahwa perdagangan keramik pada abad ke-10 melalui perairan timur Sulawesi terus ke selatan ke Selat Buton atau Selat Tiworo menuju Sulawesi Selatan (Zuhdi, 1997).

Berdasarkan berbagai sumber tersebut, maka cukup beralasan untuk menggali lebih jauh tentang salah satu sisi sejarah kemaritiman orang Buton khususnya pelayaran niaga dalam abad terakhir ini yang merupakan suatu episode sejarah yang masih dapat menyajikan fakta otentik tentang berbagai dimensi pelayaran niaga orang Buton, baik di daerah asalnya maupun di luar wilayah administratif Kabupaten Buton, bahkan sampai ke luar batas administratif wilayah negara Republik Indonesia.

UNIVERSITAS TERBUKA

BAB III

TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

A. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui perkembangan pelayaran niaga orang Buton sepanjang abad XX. Secara operasional tujuan penelitian ini meliputi latar belakang orang Buton melakukan pelayaran niaga, peta jalur pelayaran niaga mereka termasuk kota/pelabuhan yang menjadi tujuan pelayaran mereka, teknologi navigasi yang digunakan dalam kegiatan pelayaran niaga mereka termasuk jenis dan ukuran perahu mereka, komoditi yang dijadikan barang dagangan meliputi ekspor dan impor, posisi pelabuhan Bau-Bau sebagai pelabuhan utama di daerah Buton dalam menunjang pelayaran niaga mereka, pola pelayaran dan pemukiman di perantaraan, perkembangan perekonomian Orang Buton sebagai akibat kegiatan pelayaran niaga.

B. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari temuan penelitian ini ada dua, yaitu manfaat teoritis dan manfaat praktis.

Manfaat teoritis yaitu diharapkan dapat mengungkap suatu temuan yang memperkaya literatur sejarah nasional, khususnya pada bidang ekonomi sekaligus dapat menjadi bahan banding bagi para peneliti selanjutnya yang berminat untuk mengkaji fokus yang sejenis.

Manfaat praktis ditujukan kepada pemerintah daerah dan pihak Departemen/Instansi terkait untuk dapat mempertimbangkan temuan penelitian ini dalam rangka pembinaan dan pengembangan masyarakat

desa dan perkembangan perhubungan, industri dan perdagangan yang menjadi bagian dari kehidupan sebagian besar masyarakat Buton.

UNIVERSITAS TERBUKA

BAB IV

METODE PENELITIAN

A. Pendekatan

Penelitian ini merupakan penelitian sejarah yang menggunakan pendekatan sosial ekonomi. Untuk itu fokus kajiannya banyak mengadopsi istilah dan konsep sosial dan ekonomi.

B. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dalam berbagai cara, yaitu:

1. Studi kepustakaan, yaitu kajian sumber-sumber sejarah berupa bahan tertulis selain dokumen dalam berbagai persi.
2. Wawancara, yaitu melakukan wawancara dengan para pelaku pelayaran niaga dan pejabat yang terkait dengan pelayaran dan perdagangan.
3. Pengamatan, yaitu dilakukan terhadap geografi, keadaan alam, teknologi yang digunakan dan kegiatan pelayaran niaga yang ada di Buton dan beberapa daerah lain yang menjadi tujuan pelayaran orang Buton.
4. Studi dokumen, yaitu dilakukan baik di Buton pada Pelabuhan Bau-Bau, Kantor Bupati, maupun di Kendari pada Kantor Statistik.

C. Teknik Analisis Data

Untuk memperoleh data yang akurat, maka peneliti membuat catatan lapangan yang selanjutnya disederhanakan/disempurnakan dan diberi kode data dan masalah. Pengkodean data dilakukan berdasarkan hasil kritik yang dilakukan, data yang sesuai dipi-

sahkan dengan kode tertentu dari data yang tidak sesuai dengan masalah penelitian atau data yang diragukan kebenarannya. Data yang diperoleh selanjutnya diuji secara triangulasi atau cek ulang dengan menggunakan lebih dari satu metode, peneliti, dan sumber data (Patton, 1980). Oleh karena itu peran pembantu peneliti sangat diperlukan khususnya dalam melakukan triangulasi peneliti dan pencarian sumber-sumber sejarah.

Setelah dilakukan uji triangulasi, selanjutnya dibuatlah analisis secara kualitatif dengan membuat penggolongan dan periodisasi data secara sistematis. Sebagai tahap akhir ialah pembuatan laporan atau kisah sejarah.

UNIVERSITAS TERBUKA

BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Latar Belakang Pelayaran Niaga Orang Buton

1. Faktor Geografis

Wilayah Buton (Kabupaten Dati II Buton Sekarang) meliputi sebagian kecil Jaziran Tenggara Pulau Sulawesi (Poleang dan Rumbia) Kawasan Selatan Pulau Buton, Kawasan Selatan Pulau Muna, Pulau Kabaena, gugusan pulau kecil yang tersebar di kawasan barat dan timur Pulau Buton. Wilayah ini berada pada posisi astronomi antara 4,30 derajat Lintang Selatan dan 6 derajat Lintang Selatan, dan atau antara 120,30 Bujur Timur dan 125 Bujur Timur, dengan batas-batas:

- a. Sebelah Utara dengan Kabupaten Muna, Kendari, dan Kolaka.
- b. Sebelah Selatan dengan Laut Flores
- c. Sebelah Timur dengan Laut Banda
- d. Sebelah Barat dengan Teluk Bone.

Luas wilayah Kabupaten Buton 54.190 Km persegi, terdiri atas 6.463 Km persegi wilayah daratan (11,93%), dan 47.727 Km persegi wilayah perairan (88,07%).

Berdasarkan posisi geografis dan astronomi tersebut, maka wilayah Kabupaten Dati II Buton itu merupakan daerah pesisir pantai yang strategi bagi pelayaran dan perdagangan karena berada pada jalur pelayaran dan perdagangan Nusantara dan mancanegara, yang menghubungkan antara kawasan barat dan timur Nusantara, dan antara Benua Asia (Asia Tenggara dan Selatan) dengan Benua Australia dan Acoeania. Posisi ini telah berlangsung lama sejak

berkembangnya perdagangan rempah-rempah di Maluku yang menjadi komoditi perdagangan internasional kemudian wilayah Wakatobi (Buton Kepulauan) juga menjadi salah satu pusat produksi rempah-rempah (cengkeh dan pala) ini ditandai dengan adanya istilah timpu pala. Dengan posisi tersebut menyebabkan tumbuhnya beberapa pelabuhan kecil dan menjadi pangkalan pelayar Buton.

2. Keadaan Alam

Sebagian besar wilayah daratan Kabupaten Buton merupakan daerah berbukit, dengan lereng curam, punggung bukit bergelombang dengan kemiringan rata-rata di atas 40%. Permukaan tanah umumnya berbatu-batu, bergunung-gunung dengan profil tanah yang agak dangkal. Meskipun demikian, masih ada beberapa lahan yang profil tanahnya relatif dalam, seperti di Kecamatan Lasalimu, Kabaena, Kapontori, Bungu, Rumbia, dan Polang. Di lokasi ini dimungkinkan adanya pengembangan pertanian tanaman pangan dan perkebunan.

Berdasarkan hasil survey diketahui bahwa dari luas kawasan 464.300 Ha lahan, yang dapat dibudidayakan hanya seluas 162.535 Ha (35,01%), yang terdiri atas lahan pertanian tanaman pangan seluas 58.500 Ha (12,60%), lahan perkebunan seluas 101.030 Ha (21,76%), dan lahan untuk pertambakan 3.000 Ha (0,65%). Dari luas perairan sebanyak 47.727, dengan berbagai jenis kekayaan laut berupa: ikan, teripang, japing-japing, lola, agar-agar, dan berbagai hasil laut lainnya.

Hasil survey menunjukkan bahwa perairan laut Kabupaten Buton sangat potensial dengan kemampuan sumber daya perikanan 75.000 ton pertahun, sedangkan tingkat pemanfaatan baru mencapai 34,5%.

Berdasarkan keadaan alam tersebut, menunjukkan adanya keterbatasan lahan dibanding dengan wilayah perairan, demikian pula wilayah daratan juga sangat terbatas yang cocok untuk pertanian. Keadaan ini mendorong orang Buton untuk mengalihkan pandangannya ke laut khususnya melalui pelayaran dan perdagangan maritim (pelayaran niaga) ke berbagai kawasan Nusantara dan mancanegara.

3. Falsafah Hidup Orang Buton Tentang Pelayaran dan Perdagangan

Bagi sebagian orang Buton pelayaran merupakan suatu kebutuhan, betapa tidak mereka hidup dikelilingi oleh laut, karena sebagian penduduk Kabupaten Buton bermukim di pulau-pulau kecil atau di pulau Buton yang berada di pesisir pantai. Mereka sejak kecil telah bersahabat dengan lingkungannya yaitu perairan, didorong pula oleh keadaan tanahnya yang berbatu-batu, sehingga masyarakat memusatkan perhatiannya kepada pelayaran niaga.

Para pelayar Buton memegang prinsip bahwa bagaimanapun kehidupan mereka di negeri orang, mereka tetap berkeinginan untuk kembali ke negeri sendiri (di Buton). Oleh karena itu sebelum berangkat mereka diberi pesan dari orang tua agar di negeri orang tetap menjaga diri, menjaga nama baik keluarga, dan tetap ingat untuk kembali ke kampung halaman pada suatu waktu. Pesan tersebut diungkapkan dalam suatu syair lagu: Kupehawaki lipungku temo sahinahakongku, wita curuano reangku ypoia ynpano Wolio. Kulinsusu liputinadeakono syara, ingkitamo mongurano bomo wunangusakono. Mau yrame kolipuno, larongku day Kulinsusu. Kubansule kubaawa tesahinaangku, cinangku tetamangku hinaku kolumpe inda. Artinya: Aku ingat kampung halamanku dan keluargaku. Kulinsusu tanah tumpah

daraku yang letaknya di bagian Utara Wolio (Buton). Kulisusu kampung yang didirikan oleh syara (pemerintah), dan kita yang masih muda wajib membangun dan mempertahankannya. Biar ramai kampung lain (negeri rantau) tetapi hati dan jiwaku hanya ada di Kulisusu. Saya akan pulang untuk bertemu dengan sanak keluarga, ibu dan bapakku tidak bisa saya lupakan.

Semangat kebaharian orang Buton tercermin dari motto yang merupakan falsafah hidup berlayar dalam Bahasa Kulisusu berbunyi: Key tekaarakoako pangaawa, hinang imoiko betobansule mpendua artinya: kalau layar sudah terkembang, maka tidak baik untuk kembali sebelum tiba di tempat tujuan.

Sebagai rangkaian kegiatan pelayaran, maka sebelum berangkat berlayar, diawali dengan pemilihan bari baik, membaca do'a selamat, dan dilepas/diantar oleh orang yang dituakan, bahkan sebelumnya yaitu pada saat perahu baru diluncurkan ke laut atau sebelum melakukan pelayaran terlebih dahulu diadakan acara selamatan berupa acara berzanji yang diiringi dengan do'a selamat oleh para orang yang dituakan dilengkapi dengan hidangan yang manis dan gurih. Sekembalinya dengan selamat kemudian diadakan acara selamatan yang juga diiringi dengan pembacaan berzanji.

Keberanian Orang Buton berlayar diakui oleh orang Bugis yang juga dikenal sebagai pelayar ulung di Kawasan Timur Nusantara ini, salah seorang informan (Pelayar Bugis) menyatakan bahwa para pelayar Buton berani berlayar tanpa modal uang,

setelah sampai di negeri orang, perahunya di dok kemudian mereka mencari modal dengan jalan berkebun (memetik bunga cengkeh dan mengolah minyak kayu putih di Ambon), mengolah kelapa menjadi kopra di Banggai (Sulawesi Tengah), mengolah kayu dan rotan di Taliabo (Maluku), menjadi nelayan (memasang sero dan memancing), dari hasil inilah kemudian dijadikan modal/muatan perahu. Demikian pula dalam pelayaran, mereka dapat berlayar dalam waktu lama, karena perbekalan mereka dapat tahan lama seperti kasoami, kengku, dan jagung.

Terbukti bahwa pelayaran niaga Orang Buton bukan hanya dilakukan oleh para pemuda dan orang tua, tetapi termasuk para remaja dan anak-anak, dan tidak terbatas pada para penganggur yang tidak sekolah lagi atau penduduk yang tidak terikat oleh dinas sebagai pegawai negeri, tetapi hampir merata untuk segenap lapisan masyarakat termasuk pemuda/remaja yang masih duduk di bangku sekolah/perguruan tinggi, dan juga para pegawai negeri.

Dewasa ini ada fenomena baru dari kalangan sebagian pemuda Buton bahwa merasa tidak jantan kalau belum pernah menginjakkan kakinya di negara lain. Oleh sebab itu pada musim libur panjang bagi anak sekolah, banyak yang melakukan kunjungan ke luar negeri khususnya ke Malaysia dan Singapura. Umumnya mereka memasuki negara tetangga itu tanpa paspor (pendatang haram), mereka dapat sampai di negara tersebut berkat informasi dari para pendahulunya atau atas bantuan para keluarga yang telah bermukim di negeri tersebut. Gejala ini juga terdapat pada sebageian suku Bugis di Sulawesi Selatan, termasuk peneliti sendiri yang pada tahun 1974 saat masih duduk di bangku kelas VI Sekolah

Dasar telah melakukan kunjungan muhibah ke Malaysia Timur selama 3 bulan tanpa menggunakan surat-surat resmi berupa paspor dan visa.

Gejala yang sama bagi pegawai negeri, terungkap saat peneliti melakukan wawancara insidental terhadap mahasiswa peserta ujian Universitas Terbuka di Buton, diantara para peserta ujian itu ada 4 orang (semuanya pegawai negeri) mengaku pernah melakukan pelayaran niaga ke Malaysia dan Singapura. Mereka mengaku melakukan perjalanan ke luar negeri itu pada saat musim libur sekolah atau meminta cuti tahunan, bahkan ada satu orang mengaku hampir setiap tahun melakukan kegiatan yang sama dengan alasan menambah pendapatan, mengingat pekerjaannya sebagai guru SD, dianggap belum cukup meningkatkan taraf hidupnya. Informan terakhir itu mengaku melakukan pengerahan tenaga kerja dari Buton ke Malaysia/Singapura dengan melalui Riuu, sehingga surat-surat diselesaikan di Riuu sebelum menyeberang ke Malaysia atau Singapura.

UNIVERSITAS TERBUKA

B. Peta Pelayaran Niaga dan Pola Pemukiman Orang Buton

Pelayaran Orang Buton dimulai jauh sebelum abad XX dan mereka telah berhasil menjelajahi segenap pantai wilayah Nusantara bahkan sampai ke luar negeri seperti Semenanjung Malaysia, Singapura, Kalimantan Utara (Sabah, Serawak, dan Brunai), Philipina, dan Cina.

Pelayaran di Nusantara dapat dijumpai di setiap pelabuhan yang ada, demikian pula hampir setiap wilayah pantai/pelabuhan ditemukan pemukiman orang Buton, misalnya istilah Kampung Butung dapat dijumpai di Kendari, Luwuk Sulawesi Tengah, Ambon, Kalimantan Utara, dan beberapa daerah lainnya di Nusantara, apakah menyebut kampung itu sebagai Kampung Butung atau tidak, tetapi yang pasti bahwa di beberapa daerah pantai atau sekitar pelabuhan ditemukan tempat pemukiman orang-orang Buton.

Peta pelayaran orang Buton dapat digolongkan pada empat arah angin, yaitu barat, timur, utara, dan selatan.

Pertama, pelayaran menuju barat dilakukan pada musim angin timur dengan melalui jalur Kepulauan Buton kemudian menyusuri Selat Selayar langsung menuju masuk Selat Madura hingga tiba di pelabuhan Gresik atau Probolinggo, dan selanjutnya ada yang terus menuju Singapura, Johor, Pulau Pinang di Malaysia Barat. Pelayaran Keluar negeri, mereka menggunakan perahu soppe. Untuk sampai ke negara itu umumnya dengan cara ilegal, misalnya untuk masuk ke Singapura ia menggunakan taktik menunggu di perbatasan untuk mempelajari situasi yang tepat, biasanya mereka menyamar dengan terlebih dahulu berlabuh di hutan bakau untuk menghindari kejaran/intaian dari patroli ALRI, dan mereka menggunakan

perahu sampan dengan menyamar sebagai nelayan yang sedang menangkap ikan dengan menggunakan pancing atau panah. Pada saat yang sama Toke dari Singapura datang, mereka memberi kode dan setelah bertemu dengan toke, diberilah informasi bahwa anda (pelayar Buton) dapat masuk pada jam 01.00-02.00 saat patroli ALRI sedang tidur. Pada waktu yang sama datang pula Kapal Motor dari Singapura untuk menarik perahu milik pelayar Buton untuk mempercepat proses pelayaran memasuki perairan Singapura, penarikan biasanya dimulai sejak di wilayah perairan Indonesia. Sekiranya ditemukan oleh Patroli ALRI, meskipun Kapal Motor itu telah memasuki wilayah perairan Singapura tetapi perahu Buton masih dalam wilayah perairan Indonesia maka Patroli ALRI masih berhak memotong tali penarik dan selanjutnya menggiring perahu Buton untuk diproses secara hukum. Sedangkan ke Serawak rute mengikuti rute pertama yaitu dari Buton, Selat Selayar, Selat Karimata ke pesisir barat Kalimantan Barat sampai ke Serawak Malaysia Timur.

Rute pelayaran, dalam keadaan normal atau angin timur yaitu melalui Selat Selayar, Selat Karimata, Kepulauan Riu, dan sampai ke Singapura. Tetapi dalam musim Barat maka pelayaran dilakukan dengan sistem gergaji (opal), yaitu dari Buton, ke Flores, Bali, Gresik, Kepulauan Riau, dan ke Singapura. Demikian pula rute pelayaran ke Semenanjung Malaysia khususnya di wilayah negara bagian Johor, namun setelah Malaysia merdeka kegiatan pelayaran ke wilayah ini jarang dilakukan.

Pelayaran ke Cina diungkapkan oleh dua orang imporman yang pernah melakukan pelayaran ke Cina, informan pertama seorang nakhoda yang pernah melakukan pelayaran ke Cina selama 12 kali

pelayaran, dan informan lain yang merupakan salah seorang *sawinya* (ABK) mengaku telah melakukan pelayaran ke Cina sebanyak 8 kali pelayaran. Mereka menyebutkan rute pelayarannya yang menggunakan perahu layar tanpa mesin, yaitu melalui rute dari Buton-Selat Selayar-Selat Karimata-Laut Cina Selatan dengan menyusuri Pesisir Timur Semenanjung Malaysia-Pesisir Timur Thailan, menyeberangi Teluk Siam, ke Pesisir Selatan Kamboja, menyusuri pesisir Timur Vietnam-Hongkong sampai ke daratan Cina (Kanton, Changhai dan menyusuri sungai sampai di Peking). Di Negeri Cina para pelayar Buton biasanya tinggal selama 4-6 bulan bekerja di perkebunan kapas dan perahu mereka didok, sambil menunggu angin utara untuk kembali ke Buton dengan rute seperti tersebut tadi atau melalui rute Cina-Kepulauan Jepang-Kepulauan Philipina-Laut Sulawesi-Kepulauan Maluku/Pesisir Timur Sulawesi-sampai kembali di Buton. Di negeri Cina ini belum ada berita yang diperoleh tentang pemukiman orang Buton.

Kedua, pelayaran menuju timur ke Maluku, Irian Jaya, dan Kepulauan Pasifik seperti ke Negara Palau. Pelayaran menuju kawasan ini dimulai dari Kepulauan Buton melalui Kepulauan Maluku, Irian Jaya, Papu Nugini, dan beberapa negara di Kawasan Pasifik Selatan seperti Kepulauan Palau, Samoa, Kaledonia Baru.

Ketiga, pelayaran menuju utara ke Sulawesi Tengah (Banggai dan Toli-Toli), Sulawesi Utara (Gorontalo, Bitung, dan Manado), sebagian diantara mereka ada yang melakukan pelayaran langsung ke Malaysia Timur melalui Tarakan, Nunukan (Kalimantan Timur), ke Kalimantan Utara ini melalui rute Buton, Pesisir Timur Pulau Sulawesi, Selat Makassar, Tarakan/Nunukan ke Sabah (Tawau, Lahadatu, dan Sandakan) di Malaysia Timur bahkan

sampai ke Negara Brunai Darusaalam. Di beberapa wilayah ditemukan pemukiman etnis Buton termasuk di dalamnya suku Muna, mereka bekerja dalam berbagai sektor kehidupan bahkan diantara mereka telah ada yang menjadi warga negara Malaysia. Sebagian lagi dalam arah pelayaran ini menuju ke Philipina Selatan melalui Kepulauan Sulawesi Utara dan Maluku.

Keempat, pelayaran menuju ke selatan yaitu melalui rute Kepulauan Buton, Flores, Solor, Sumbawa, Kupang, Dilli, dan bahkan diantara mereka tidak sedikit melakukan pelayaran sampai ke perairan Benua Ausralia atau diapntai Utara Benua Australia.

Pola pemukiman mereka umumnya tidak jauh dari pelabuhan, dan hidup berdampingan dengan pemukiman Orang Bugis/Makassar. Mereka bermukim dengan sistem koloni yaitu pola pemukiman mereka berkelompok sesuai dengan etnisnya, tidak berbaur secara bebas dengan penduduk etnik lainnya. Tetapi mereka dapat hidup berdampingan dengan koloni Orang Bugis/Makassar, ini dapat diterima karena kedua etnik ini memiliki persamaan latar belakang sosial ekonomi yaitu sistem mata pencaharian sebagai pelayar/nelayan dan pedagang.

Kelompok etnis Buton di luar wilayah Buton dapat dibagi atas 3 kategori, yaitu: pedagang, pelayar, dan perantau. Para pedagang ini merupakan perkembangan dari pelayaran yang melakukan perdagangan dengan tidak terikat lagi pada satu jenis perahu/motor saja, melainkan mereka membawa barang dagangannya dengan menyewa kendaraan sendiri baik melalui carteran maupun melalui jalur reguler.

Kelompok pelayar, yaitu mereka yang masih tetap bertahan dengan pelayaran sambil membawa barang dagangan sendiri untuk

diperjualbelikan di negeri tujuan untuk selanjutnya ditukar dengan barang dagangan yang akan dibawa pulang ke beberapa pelabuhan di Indonesia. Kelompok perantau, yaitu mereka yang melakukan pelayaran dengan menumpang perahu/kapal pada rute reguler atau melalui pelayaran tradisional orang Buton, mereka ini setelah sampai di Malaysia umumnya tinggal untuk beberapa tahun atau menetap seterusnya karena kawin di negeri rantau ini, meskipun diantara mereka ada yang telah memiliki istri dan anak di Buton. Ketiga kelompok orang Buton yang ada di luar wilayah Buton selain tersebar di beberapa pelabuhan/pulau di Indonesia, juga ditemukan di Malaysia, Philipina, dan Singapura, bahkan di Australia, dan negara-negara Pasifik Selatan.

Pelayaran ke Philipina dilakukan melalui rute Buton-Kepulauan Maluku ke Davao di Philipina Selatan. Para pelayar niaga orang Buton di Philipina akhirnya membentuk koloni (pemukiman) yang semakin berkembang dewasa ini karena semakin banyak generasi muda dan keluarga pemukim itu yang mengikuti jejak keluarganya terdahulu bermukim di Philipina, bahkan dalam perjuangan rakyat Moro untuk mendapatkan otonomi tidak sedikit bantuan diberikan oleh para pemukim etnis Buton. Simpatisan orang Buton selain karena perjuangan terjadi di wilayahnya juga karena adanya kesamaan latar mereka yaitu agama Islam.

Pelayaran ke Australia dan negara-negara Pasifik Selatan dilakukan dalam rangka berdagang dan mencari hasil laut yang dapat diekspor ke luar negeri melalui pelabuhan-pelabuhan di kawasan Barat Indonesia atau dibawa langsung ke luar negeri (Malaysia, Singapura, dan Cina). Dalam pelayaran ini diantara mereka pun ada yang tidak bermaksud kembali lagi ke kampung

halamannya dan menjadi penduduk negara yang bersangkutan. Fenomena historis itu, sering menjadi isu regional dewasa ini tentang kecenderungan pelanggaran wilayah perairan Australia dan negara-negara Pasifik Selatan oleh para pelayar Indonesia asal Buton. Tradisi tersebut sulit diatasi karena informasi tentang keberhasilan pelayaran dan perdagangan pendahulunya masih menjadi pegangan bagi para pelayar Buton dewasa ini, bahkan terkesan semakin berani untuk mengarungi samudera berkat semakin majunya alat transportasi dan peralatan navigasi di laut, mendorong mereka untuk melestarikan tradisi pendahulunya.

C. Teknologi Navigasi

1. Teknologi Navigasi Yang Digunakan

Para pelayar Buton sebelum ditemukannya kompas, mereka menggunakan tanda-tanda alam dan perasaan. Tanda-tanda alam seperti: bentuk awan, keadaan langit, warna dan jenis air laut, pantulan sinar matahari atau cahaya bulan, letak bintang di langit, hembusan angin, letak pulau, gunung, tanjung, teluk, dan selat. Demikian pula dengan intuisi, mereka dapat mengetahui jika akan adanya bahaya yang mengancam. Inilah yang dijadikan kompas dalam pelayaran mereka.

Pelayar Buton (Tomia) mengenal istilah *Pilotase* yaitu seorang navigator dapat memperhitungkan posisinya cukup dengan melihat berbagai tanda alam yang tampak di darat, *rawe* yaitu kotoran di laut, dan kabut di udara. Seorang navigator dapat melakukan perhitungan deduksi dengan melihat kedudukan matahari, bulan, dan bintang. Mereka mengenal dua bintang utama sebagai sinyal yaitu *vituo ndea* atau *vituo anamorunga* dan *vituo*

koruo. *Vituo ndea* terbit di sebelah timur pada waktu subuh yang menunjukkan waktu pagi akan tiba, bintang ini juga disebut bintang *wajar*. *Vituo ndea* ini muncul kembali di sebelah barat ketika matahari terbenam dan disebut *vituo anamorunga* atau bintang anak-anak. *Vituo koruo* artinya bintang lima. Hilangnya *vituo ndea*, para pelayar dapat berpedoman pada *vituo koruo* atau *lima koruo*.

Mengenai peranan bulan dalam pelayaran adalah selain sebagai penunjuk arah, juga digunakan sebagai tanda pasang surut dan pasang naik air laut. Terbit dan terbenamnya bulan menandakan pasang surut dan sebaliknya mulai terbitnya bulan sampai tegaknya bulan akan diikuti oleh naiknya air laut. Hal ini membuktikan bahwa pelayar memahami hubungan antara bulan dan bumi.

Dalam hubungan dengan teknik pelayaran, masyarakat Buton (Tomia) mengenal 8 macam *wande* (angin), yaitu: (1) *wande sangia* artinya angin utara, (2) *wande salata* artinya angin selatan, (3) *wande waha* artinya angin barat, (4) *wande timu* artinya angin timur, (5) *wande barasumba* artinya angin barat daya, (6) *wande baramolanga* artinya angin barat laut, (7) *wande wakanpopo* artinya angin timur laut, dan (8) *wande beteapariama* artinya angin tenggara.

Selain macam-macam angin yang disebut di atas ada lagi jenis angin lain yang disebut *subu-subu* dan *wande olo*. *Subu-subu* adalah angin yang bertiup pada waktu subuh yang bertiup dari darat ke laut pada waktu subuh. Sedangkan *wande olo* adalah angin yang bertiup dari laut ke darat pada waktu siang.

Perkembangan pelayaran niaga Orang Buton sejalan dengan ditemukannya teknik berlayar opal *pabelo*=bahasa Tomia atau *apala*=bahasa Kulisusu yang sebelumnya hanya dikenal teknik berlayar *Bangunturu*=bahasa Tomia atau *Pasamba*=bahasa Kulisusu dan teknik *peletanga*=bahasa Tomia. *Bangunturu/pasamba* adalah teknik berlayar lurus yaitu arah angin datang dari belakang. *Peletanga* pelayaran dengan posisi menyilang dan membentuk sudut antara 90-180 derajat. Berlayar *pabelo/apala (opal)* adalah teknik berlayar bersiku-siku sampai di tempat tujuan. Dalam teknik *apala* ini diperlukan keahlian dalam mengarahkan haluan sebab arah angin datang hampir dari muka (membentuk sudut antara 0-90 derajat). Demikian pula penggunaan pompa untuk mengeluarkan air dari dalam perahu yang sebelumnya digunakan timbah (*kalobi* dari bahasa Tomia) dari tempurung kelapa atau dari *hollu* yang sering digunakan sebagai wadah penyimpanan air) yang memakan waktu dan tenaga cukup banyak.

Bagi pelayar Buton juga dikenal aturan pelayaran niaga yang dalam etnis Kaledupa disebut Te Atoro Nulangkea (Aturan Pelayaran), yang dibagi atas empat bagian, yaitu:

a. Te Atoro Nuru Nubangka (Aturan Ganti Rugi Perahu)

Hukum ini mengatur tentang ganti rugi perahu, jika mengalami kecelakaan selama pelayaran, yaitu pada saat seseorang meminjam perahu semua sawi (awak perahu) bersama nakhoda dan pemilik perahu yang menyampaikan ketentuan ganti rugi yaitu disebutkan besarnya. Sedangkan ketentuan kecelakaan yang harus ganti rugi adalah: (1) Jika perahu menabrak karang dan karang berada di haluan perahu maka ganti ruginya

adalah sebesar perjanjian saat peminjaman; (2) Jika letak perahu menyamping karang, maka besar ganti ruginya adalah setengah dari ketentuan ganti rugi; (3) Jika perahu posisinya membelakangi karang, maka besar ganti rugi adalah setengah dari ketentuan ganti rugi.

Ketentuan tersebut hanya berlaku untuk kecelakaan karena kesalahan manusia/nakhoda (*human error*), dan tidak berlaku untuk kecelakaan seperti kerusakan peralatan perahu, cuaca buruk, ombak besar/ arus deras, dan disambar petir.

b. Te Atoro Nupedaga (Aturan Perdagangan)

Dalam ketentuan ini modal merupakan alat yang digunakan dalam transaksi jual-beli yang dapat berupa uang atau barang. Suatu kongsi pelayaran atau suatu perahu memiliki modal tertentu, baik modal sendiri maupun pinjaman, Jika modal pinjaman ditentukan bunganya 3-4% selama satu musim atau satu kali pelayaran. Apabila modal dan bunganya tidak dapat dikembalikan sesuai dengan ketentuan, maka perhitungannya harus naik. Jika sama sekali tidak dapat dibayar maka tetap menjadi utang seterusnya.

c. Te Atoro Nu Paraki (Aturan Angkutan Barang)

Ketentuan ini mengatur tentang barang yang akan diangkut dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain dengan jasa angkutan ditetapkan sesuai kesepakatan antara kedua belah pihak.

d. Te Atoro Nupodawu-dawua (Aturan Pembagian Hasil)

Ketentuan ini mengatur tentang besarnya keuntungan yang diperoleh dan kerugian yang diderita dalam pelayaran dan perdagangan untuk seluruh awak perahu. Hasilnya dibagi tiga,

yaitu: satu bagian untuk pemilik perahu, dan dua bagian untuk sejumlah awak perahu. Khusus untuk awak perahu dibagi untuk masing-masing: (1) nakhoda sebesar satu setengah bagian, (2) sawi (juru mudi dan juru batu) masing-masing sebesar satu bagian, dan (3) *didana* atau juru masak setengah dan atau satu bagian.

Sedangkan untuk perahu motor pembagiannya adalah: satu bagian untuk pemilik perahu, satu bagian untuk pemilik mesin perahu, satu bagian untuk seluruh awak perahu yang selanjutnya dibagi lagi atas: Nakhoda dan bass motor memperoleh satu setengah bagian, sawi/ABK masing-masing mendapat satu bagian, dan juru masak memperoleh setengah bagian. Selain itu para awak perahu motor ini juga mendapat persen/bonus dari pemilik perahu motor. Sedangkan kerugian akibat pelayaran ini ditanggung bersama sesuai dengan porsi keuntungan yang seharusnya diperoleh. Sedangkan besarnya kerugian adalah sama dengan pembagian keuntungan kecuali juragang hanya satu bagian.

Ada kecenderungan perahu layar Orang Buton tidak dicat sebagaimana halnya perahu layar suku bangsa lainnya, fenomena ini merupakan ciri khas perahu layar Orang Buton yang dapat dikenali dari jauh. Akan tetapi sampai penelitian ini berakhir belum ditemukan alasan secara pasti motif yang menyebabkan mereka tidak memberi cat pada perahunya, kecuali pada akhir abad XX khususnya pada tahun 1980-an mereka mulai memberikan cat perahunya dalam berbagai motif warna.

2. Jenis dan Ukuran Perahu/Kapal

Pada awal abad XX perahu para pelayar niaga Orang Buton umumnya jenis *koli-koli*, *jarangka*, *pajala*, *soppe*, dan *Lambo*. Jenis perahu ini memiliki ciri masing-masing yang akan diperikan sebagai berikut:

1. *Koli-koli* ini juga disebut sampan umumnya digunakan selain di pesisir pantai juga bagi kelengkapan perahu layar lain dalam pelayaran nusantara dan mancanegara. Kapasitas angkutnya antara 1-10 orang.
2. *Jarangka*, bentuknya mirip dengan *koli-koli* tetapi *jarangka* memiliki jadik sebelah-menyebelah atau hanya sebelah saja umumnya terbuat dari satu batang kayu saja. Kapasitas angkutnya antara 1-3 ton. Organisasi personilnya adalah juragang dan 2 orang sawi (dapat disesuaikan berdasarkan kebutuhan).
3. *Pajala*, jenis perahu ini pada mulanya dipakai untuk menangkap ikan, namun dalam perkembangannya fungsi perahu ini meningkat yaitu dapat dijadikan sebagai angkutan barang dengan rute jarak jauh. Kapasitas angkutnya antara 2-4 ton. Organisasinya peronilnya sama dengan *jarangka*.
4. *Soppe* bentuknya mirip dengan *pajala*, hanya berbeda pada haluan dan buritannya yaitu bentuknya lurus pada *soppe*, sedangkan *pajala* bentuknya melengkung, layarnya berbentuk *tandaki* (persegi empat). Jenis perahu ini dengan model panta kadera (pantat kursi) yang berkapasitas angkut antara 3-10 ton. Organisasi personilnya adalah nakhoda, juru mudi, juru masak, juru layar, dan juru pompa. Jenis/ukuran seperti ini

cukup ideal untuk dipakai dalam pelayaran internasional ke mancanegara karena dapat menyamar dan atau bersembunyi pada saat mendapat intaian para petugas perairan perbatasan. Demikian pula kebutuhan modal tidak begitu besar, sebab para pelayar Buton umumnya pemilik modal sendiri khususnya pada periode awal sampai pertengahan abad XX.

5. *Lambo*, merupakan ciri khas perahu layar dari Buton Kepulauan (Wakatobi) yang kemudian berkembang ke segenap penjuru Nusantara. Jenis perahu ini cukup praktis bila dibanding dengan pinisi dari Bugis, meskipun fungsinya sama dalam pelayaran niaga nusantara dan mancanegara. Kapasitas angkutnya antara 20-80 ton. Organisasi personilnya terdiri atas 10 orang yaitu: punggawa, nakhoda, juru tulis, juru mudi, juru layar, juru timbang, juru batu, juru jangkar, juru pompa, dan juru masak.

Pada tahun 1960-an muncul jenis kapal yang disebut *palari* yang diadopsi dari jenis perahu Bugis/Makassar, jenis perahu ini memiliki kapasitas angkut 80 ton ke atas. Organisasi personilnya terdiri atas 25 orang atau lebih, yaitu masing-masing: punggawa (1 orang), nakhoda (1 orang), juru tulis, juru mudi, juru layar, juru batu, juru timbang, juru jangkar, juru pompa, juru masak. Kehadiran jenis perahu ini lebih mendinamiskan perkembangan teknologi pembuatan perahu di Buton sehingga lahir jenis *pajala bertiang dua* yang memakai layar pembantu di bagian depan yang berbentuk segi tiga yang disebut *jipu* (layar jip).

Pada periode yang sama muncul pula jenis kapal *nade* yang bersal dari Sumatera. Bentuknya mirip dengan *lambo*, hanya bentuk layarnya yang berbeda. Dalam perkembangannya, para pelayar Buton lebih cenderung mengubah bentuk layar *lambo*

kepada layar *nade* karena lebih praktis, yaitu hanya memakai satu tiang layar tanpa ada yang membentang di atas yang disebut *cangking*. Kapasitas angkut dan organisasi personilnya sama dengan *lambo*.

Perkembangan lainnya adalah dikenalnya pompa untuk mengeluarkan air dari dalam perahu yang sebelumnya digunakan timbah, serta peralatan lainnya seperti tali temali yang sebelumnya memakai tali dari sabut kelapa berubah menjadi tali plastik dan kawat. Perubahan bahan layar yang sebelumnya terbuat dari agel yang disebut *karoro* berubah menjadi bahan dari kain.

Perkembangan bentuk badan perahu yang sebelumnya memakai *wangka panta kadera* (buritannya seperti bentuk kursi yang bersiku) yaitu buritannya menyerupai kursi, akan tetapi terdapat kelemahannya yaitu buritannya kurang tahan terhadap gelombang laut dan mudah bocor sehingga dapat mengganggu ketahanan perahu. Akibat kelemahan itu, mendorong lahirnya inovasi kepada model lain yang kemudian disebut *wangka panta bebe* (buritannya bentuk ekor bebe). Bentuk terakhir ini merupakan pembaharuan yang sekarang ini mewarnai perahu layar masyarakat Buton. Dalam perkembangan terakhir setelah dikenalnya perahu layar bermotor badan perahu kembali mengalami perubahan yang dikenal dengan *panta sekoci*, perubahan ini dimaksudkan untuk mempermudah pemasangan mesin perahu/kapal.

Pada tahun 1974 mulailah diperkenalkan perahu layar yang bertenaga mesin (PLM) yang diikuti bantuan dari pemerintah dalam bentuk pemberian kredit pengadaan mesin kapal (motorisasi). Pada mulanya ditanggapi skeptis oleh sebagian pelayar dengan alasan penghematan, tetapi lama-kelamaan setelah menge-

tahui hasilnya, akhirnya timbul kesadaran dari masyarakat pelayar hingga akhir abad XX ini hampir setiap perahu layar juga dilengkapi dengan mesin, tanpa meninggalkan layar sehingga kedua-duanya digunakan dalam pelayaran. Kemudian dekade terakhir abad XX ini juga berkembang KM (Kapal Motor) yang berkapasitas angkut sampai 300 ton. Jenis terakhir ini umumnya digunakan dalam pelayaran Nusantara dan Mancanegara. Sejalan dengan perkembangan teknologi tersebut, pengetahuan astronomi tradisional masih tetap memegang peranan penting dalam dunia pelayaran niaga Orang Buton. Akhirnya tercipta perpaduan antara pengetahuan tradisional dan pengetahuan modern yang keduanya bersumber pada gejala alam yang ada.

Kehadiran jenis perahu/kapal yang bekapasitas angkut semakin besar, penemuan jenis layar dan teknik pelayaran, serta pemanfaatan mesin kapal, semakin memperkuat dan memperlancar kegiatan pelayan niaga orang Buton baik dalam pelayaran Nusantara maupun ke mancanegara seperti Singapura, Malaysia, Philipina, Australia, dan ke negara-negara Pasifik Selatan. Demikian pula volume perdagangan ekspor-impor semakin meningkat baik jenis maupun jumlahnya.

Secara umum jumlah dan jenis sarana transportasi laut di Daerah Tk. II Buton dapat dirinci seperti tergambar dalam tabel berikut ini.

Tabel 1
BANYAKNYA JARANGKA, SOPPE DAN SAMPAN MENURUT KECAMATAN
TAHUN 1994

No Kecamatan	Bermotor			Tidak Bermotor		
	Jarangka	Soppe	Sampan	Jarangka	Soppe	Sampan
1 Binongko					15	350
2 Tomia	1	5		45	23	282
3 Kaledupa		39			58	357
4 Wangi-Wangi			37		5	663
5 Lasalimu					3	383
6 Pasarwajo					6	788
7 Sampolawa				46	20	188
8 Batauga	40	15	42	45	3	458
9 Sorawolio						0
10 Bungi	25			5		143
11 Kapontori			1			236
12 Gu		15	39	9	3	381
13 Lakudo		1				444
14 Mawasangka	39		72	28	10	568
15 Kabaena Timur				119	330	197
16 Kabaena	40	10		270		42
17 Poleang Timur	17	12		20		220
18 Poleang	49					305
19 Rumbia	9	30	25	115	4	120
20 Wolio				36	1	168
21 Betoambari	6			7		236
Kabupaten Buton	228	133	216	1.075	481	6.529

Sumber: Kabupaten Buton Dalam Angka 1994

Tabel 2
BANYAKNYA LAMBO TANPA BERMOTOR MENURUT KECAMATAN
TAHUN 1994

No	Kecamatan	Kapasitas Muatan (Ton)					Jumlah	
		0-4	5-9	10-14	15-19	20-24		25+
1	Binongko				25	15	52	92
2	Tomia	1	12	12	9	9	5	48
3	Kaledupa		18	5	4	3		30
4	Wangi-Wangi	6	7	11	13	13	10	60
5	Lasalimu							0
6	Pasarwajo			13	17			32
7	Sampolawa				9	26	79	114
8	Batauga		2	2	9	20	8	39
9	Sorawolio							0
10	Bungi							0
11	Kapontori							0
12	Gu				1			1
13	Lakudo							0
14	Mawasangka							0
15	Kabaena Timur		4	7				11
16	Kabaena		3	1				4
17	Poleang Timur							0
18	Poleang							0
19	Rumbia							0
20	Wolio							0
21	Betoambari			1				1
Kabupaten Buton		7	46	64	67	96	152	432

Sumber: Kabupaten Buton Dalam Angka 1994

Tabel 3
BANYAKNYA LAMBO BERMOTOR MENURUT KECAMATAN TAHUN 1994

No	Kecamatan	Kapasitas Muatan (Ton)					Jumlah	
		0-4	5-9	10-14	15-19	20-24		25+
1	Binongko						0	
2	Tomia	5	9	20	10	10	20	74
3	Kaledupa		2					2
4	Wangi-Wangi							0
5	Lasalimu							0
6	Pasarwajo	2	1					3
7	Sampolawa	24	9	1		1	3	38
8	Batauga							0
9	Sorawolio							0
10	Bungi							0
11	Kapontori							0
12	Gu	15	3					18
13	Lakudo							0
14	Mawasangka							0
15	Kabaena Timur							0
16	Kabaena					2	4	6
17	Poleang Timur		5					5
18	Poleang							0
19	Rumbia							0
20	Wolio							0
21	Betoambari	2			3			5
Kabupaten Buton		48	29	21	13	13	27	151

Sumber: Kabupaten Buton Dalam Angka 1994

Tabel 4
BANYAKNYA PERAHU LAYAR MOTOR MENURUT KECAMATAN
TAHUN 1994

No	Kecamatan	Kapasitas Muatan (Ton)					Jumlah	
		0-4	5-9	10-14	15-19	20-24		25+
1	Binongko		8		15	10	33	66
2	Tomia			2	7	17	8	32
3	Kaledupa							0
4	Wangi-Wangi	8	6	7	6			27
5	Lasalimu							0
6	Pasarwajo							0
7	Sampolawa							0
8	Batauga							0
9	Sorawolio							0
10	Bungi							0
11	Kapontori							0
12	Gu							0
13	Lakudo							0
14	Mawasangka	41	3					44
15	Kabaena Timur	4						4
16	Kabaena		48					48
17	Poleang Timur							0
18	Poleang					2	4	6
19	Rumbia				9			9
20	Wolio		1				2	3
21	Betoambari		4	5				9
Kabupaten Buton		53	70	14	37	29	45	248

Sumber: Kabupaten Buton Dalam Angka 1994

Tabel 5
BANYAKNYA KAPAL MOTOR MENURUT KECAMATAN
TAHUN 1994

No	Kecamatan	Kapasitas Muatan (Ton)					Jumlah
		0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	
1	Kaledupa	5	8	1	1	1	18
2	Wangi-Wangi				18	21	44
3	Kapontori		6				6
4	Lakudo	3				1	4
5	Mawasangka	4	18	32	13	13	10
6	Kabaena Timur		3	2	3		1
7	Poleang Timur		3	1			4
8	Poleang					3	3
9	Betoambari			2	3	2	7
Kabupaten Buton		12	38	38	38	11	55

Sumber: Kabupaten Buton Dalam Angka 1994

Tabel 6
BANYAKNYA KAPAL PENANGKAP IKAN MENURUT KECAMATAN
TAHUN 1994

No	Kecamatan	Kapasitas Muatan (Ton)					Jumlah
		0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	
1	Kaledupa	1		2			3
2	Wangi-Wangi		12	5			17
3	Pasarwajo	9					9
4	Kapontori		14				14
5	Kabaena Timur	3					3
6	Kabaena		5				5
7	Poleang Timur		5				5
8	Poleang		10				10
9	Rumbia	4	1				5
10	Betoambari			22			22
Kabupaten Buton		17	47	29	0	0	0

Sumber: Kabupaten Buton Dalam Angka 1994

Berdasarkan data dari Kantor Statistik Kabupaten Buton menunjukkan dari periode 1990-1994 ke periode 1994-1996 mengalami perkembangan jenis kendaraan laut seperti tampak dalam tabel berikut ini.

Tabel 7
BANYAKNYA KENDARAAN LAUT MENURUT JENISNYA TAHUN 1994-1996

No Jenis Kendaraan Laut	1994	1995	1996
1 Kapal Penangkap Ikan	93	143	193
2 Kapal Motor	222	250	377
3 Perahu Lambo Bermotor	151	190	171
4 Perahu Lambo Tidak Bermotor	432	397	271
5 Perahu Layar Motor	248	222	313
6 Jarangka	1.303	1.195	553
7 Soppe	614	513	254
8 Jonson	222	140	158
9 Speed Boat	17	8	9
10 Sampan	6.745	6.919	7.500
11 Pincara	2	33	5
12 Katinting			201
Jumlah	10.049	10.112	10.004

Sumber: Kabupaten Buton Dalam Angka 1996

Berdasarkan tabel tersebut menunjukkan bahwa alat transportasi yang merupakan inovasi seperti Kapal Motordan Kapal Penangkap Ikan mengalami peningkatan, sebaliknya alat transportasi yang bersifat tradisional seperti Perahu Lambo tidak bermotor mengalami penurunan.

3. Tempat Pembuatan Perahu/Kapal

Umumnya pembuatan perahu dilakukan di daerah Buton sendiri yaitu pada daerah-daerah sekitar pelabuhan tepatnya pada lokasi satker-satker sekarang ini. Bahan baku perahu tersedia di daerah Buton sendiri berupa kayu bitti, bintangor, dan kayu

lain yang tahan dengan air laut, pengadaannya yaitu pada mulanya para tukanglah yang memilih dan mengadakan kayu untuk bahan baku, namun dalam perkembangan terakhir dapat dipesan kepada para pengolah kayu yang umumnya telah menyiapkan khusus untuk kebutuhan ini.

Para tukang kayu atau pembuat perahu selain terdapat tukang khusus yang hanya berada di darat, juga dari juragang itu sendiri, sehingga tidak sedikit juragang itu memiliki fungsi ganda yang selain dapat menjalankan perahu, juga dapat membuat dan memelihara perahu. Kenyataan ini memperkuat semangat kebaharian orang Buton dalam mengarungi samudera karena jika terjadi kerusakan kecil dapat diperbaiki oleh kalangan mereka sendiri. Bahkan juragang juga memiliki fungsi lain yaitu sebagai dukun atau orang yang dituakan baik di laut maupun dikampung/daratan karena umumnya mereka ini memiliki berbagai pengetahuan dan pengalaman baik berupa keterampilan maupun yang bersifat mistik-relegius seperti pengobatan berbagai penyakit.

Pengadaan barang perlengkapan perahu seperti layar pada mulanya dibuat dari agel yang dianyam oleh masyarakat setempat yang biasa dikenal dengan istilah *layar karoro*, demikian pula jangkar terbuat dari kayu yang dilengkapi/diikat dengan batu, pengikat dari akar/kulit kayu, tali yang terbuat dari sabut kelapa atau rambut aren, dan dari rotan yang dapat diperoleh di daerah Buton sendiri, akan tetapi seiring dengan perkembangan teknologi maka sejak tahun 70-an pengadaan bahan tersebut umumnya dilakukan dengan membeli dipasaran sehingga berubahlah bentuknya mulai dari layar karoro menjadi layar kain dan nilon,

jangkar kayu/batu berubah menjadi jangkar besi, dari akar dan rotan beralih kepada tali nilon dan kawat.

D. Barang Komoditi

1. Barang Komoditi Ekspor

Barang komoditi ekspor yang dibawa oleh para pelayar niaga Buton adalah, rotan, damar, agel, kopra, cengkeh, pala, teripang, dan berbagai hasil laut lainnya. Barang komoditi tersebut untuk kebutuhan ekspor ke luar negeri, seperti: rotan, damar, kopra, cengkeh, pala, kulit binatang, dan teripang diekspor ke Singapura. Ekspor ke Malaysia berupa kopra, dan rotan, sedangkan ke Cina diekspor agel dan teripang.

Barang komoditi tersebut baik diambil dari wilayah Buton sendiri seperti rotan, damar, kopra, agel, dan kulit buaya (di Lasalimu), atau diambil dari wilayah lain Nusantara seperti kopra dari Sulawesi Tengah, cengkeh dan pala dari Kepulauan Maluku. Rotan, damar, dan agel dari daratan Sulawesi Tenggara, sedangkan teripang dan berbagai hasil laut (lola, japing-japing, agar-agar, dan penyu) diambil dari perairan Sulawesi Tenggara, Sulawesi Tengah, Maluku, perairan Negara Australia, dan Negara-negara Pasifik Selatan lainnya. Para pelayar Buton mengemukakan alasan mereka melakukan pelayaran ke wilayah perairan Negara Australia dan Pasifik Selatan karena di perairan ini populasi dan mutu hasil lautnya lebih baik dibanding dengan di perairan Nusantara. Hasil laut ini, selain ada yang diolah terlebih dahulu, ada juga yang langsung dijual kepada para pedagang tanpa melalui pengolahan mereka sendiri. Meskipun harganya lebih mahal yang telah diolah.

Sejak tahun 1926 dimulai perdagangan kopra, cengkeh, dan pala dari Kepulauan Maluku ke kawasan Barat Nusantara sampai ke Singapura dan Malaysia, pada mulanya mendapat rintangan dari pemerintah Belanda, karena keuntungannya berlipat ganda sehingga para pelayar harus melakukan pelayaran secara ilegal khususnya ke Singapura dan Malaysia. Fenemone tersebut berlanjut sampai akhir abad XX ini, para pelayar niaga orang Buton tetap melakukan pelayaran niaga ke Singapura, Malaysia, Philipina, dan pelayaran ke Australia serta wilayah Pasifik lainnya untuk mendapatkan hasil laut.

Dalam perkembangan pelayaran pada akhir abad XX, jenis barang ekspor itu meningkat baik volume maupun jenisnya, misalnya penambahan komoditi kerang mutiara bahkan terakhir ini ditenak/dibudidayakan oleh masyarakat setempat. Selain itu, juga berkembang perdagangan komoditi jambu mete, kayu balok, dan kayu papan. Ketiga jenis barang ini umumnya diekspor ke berbagai kota di Nusantara.

Para pelayar buton selain mengangkut barang dagangan juga mengangkut penumpang baik dalam pelayaran niaga maupun dalam pelayaran reguler. Pada awal abad XX pelayaran hanya dipokuskan pada pelayaran niaga, sehingga jika ada orang yang menumpang biasanya tidak ditagih biaya, kecuali atas kesadaran sendiri penumpang untuk membalas jasa, dan biasanya dibalas dengan barang dan bukan dengan uang. Tetapi pada akhir abad XX, khususnya setelah beroperasinya PLM pada tahun 70-an, maka mulailah diterapkan tarif untuk setiap penumpang diawali dari pelayaran reguler untuk khusus penumpang misalnya antara pelabuhan

Bau-bau - Raha - Kendari, kemudian berkembang pula pada pelayaran niaga untuk siapa saja yang menumpang pada pelayaran itu, meskipun pada pelayaran niaga umumnya tidak ditentukan tarifnya dan umumnya lebih murah dibanding dengan tarif reguler.

2. Barang Komoditi Impor

Pada awal abad XX barang komoditi impor dari mancanegara masih terbatas pada keramik, dan tekstil, kemudian pada pertengahan abad XX meningkat baik volume maupun jenis barang termasuk berbagai jenis elektronik. Keramik (guci, mangkuk, dan piring) didatangkan dari Cina dan Thailand yang ditukar/imbal beli dengan agel dan kopra ini berlangsung sampai pertengahan abad XX. Elektronik (mesin kapal, motor, TV, kulkas, radio, video, mesin cuci, mesin jahit), tekstil yang lebih dikenal dengan akronim RB (Rombongan) didatangkan dari Singapura dan Malaysia (Johor, Pulau Penang, dan Tawau di Sabah Malaysia Timur). Kedua jenis barang tersebut didatangkan oleh para pelayar dari negara tetangga dengan cara ilegal, pelayaran langsung ke kedua negara tersebut semakin berkembang berkat kemajuan teknologi navigasi (kompas, jenis layar, dan mesin kapal) yang menggunakan berbagai alat elektronik modern yang dapat mempermudah informasi dan komunikasi, mempercepat transportasi serta semakin memperbesar volume angkutan dapat lebih meningkatkan pendapatan para pelayar.

Barang-barang komoditi impor itu selain dijual di wilayah Buton juga dapat di jual di daerah lain seperti di Kendari, Muna, Sulawesi Tengah, Maluku, Irian Jaya, Nusa Tenggara Timur, dan Timor-Timur.

Khusus untuk wilayah Buton barang sejenis kecuali RB, juga didatangkan dari Ujung Pandang, Surabaya, dan Jakarta. Selain itu barang kebutuhan yang diimpor untuk wilayah Buton adalah gula pasir, beras, garam, berbagai barang kebutuhan sehari-hari, bahan bangunan (semen, besi, kapur, dan sebagainya) juga didatangkan dari kota yang sama dan beberapa kota lain di Indonesia.

E. Posisi Pelabuhan Bau-Bau

Pelabuhan Bau-bau sebagai salah satu pelabuhan alam dengan koordinat lokasi:

o	!	!!	
05 - 27	-	24	LS
o	!	!!	
122 - 36	-	52	BT

Letak tersebut berada pada posisi silang pelayaran antara Kawasan Barat dan Kawasan Timur Indonesia, dengan kedalaman antara 7-11 meter, dan alur pelayaran antara 20-60 meter, sehingga tidak memerlukan pengerukan dan dapat secara maksimal untuk kegiatan bongkar/muat, dan embarkasi/debarkasi penumpang.

Pada tahun 1984 Pelabuhan ini telah disinggahi selain perahu dan kapal barang, juga kapal PT. PELNI yaitu KM. Rinjani. Karena perkembangan arus penumpang dan barang, sehingga dibangunlah fasilitas sebagai berikut:

1. Pada tahun anggaran 1988/1989 dibangun dermaga beton, trestle beton, dolphin 2 buah.
2. Pada tahun anggaran 1989/1990 dibangun Talud dan diresmikan pada tanggal 13 Maret 1990 oleh Presiden Soeharto ditandai

dengan prasasti yang dipasang pada Talud sebelah timur terminal penumpang.

3. Pada tahun anggaran 1990/1991 pembangunan terminal penumpang, reservoir air, jaringan pipa, genset/rumah pompa.
4. Pada tahun 1993, status pelabuhan ini mengalami peningkatan dari kelas V meningkat menjadi kelas III berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM.35 Tahun 1993 tanggal 19 Januari 1993. Pada tahun 1998 ini telah memiliki satuan kerja yang berlokasi di ibu kota kecamatan sebanyak 12 satuan kerja, yaitu: Banabungi, Wanci, Kasipute, Boepinang, Sikeli, Dongkala, Lasalimu, Kaledupa, Wala, Usuku, Popalia, Jembatan Batu, dan Pertamina.

UNIVERSITAS TERBUKA

Tabel 8
POLA JARINGAN ANGKUTAN LAUT DALAM/LUAR NEGERI
DARI PELABUHAN BAU-BAU TAHUN 1997

NO	J A R I N G A N	T U J U A N
1	Antar Pulau di Propinsi Sulawesi Tenggara	a. Bau-Bau - Wanci - Tomia - Kaledupa - Binongko b. Bau-Bau - Raha - Kendari c. Bau-Bau - Kabaena d. Bau-Bau - Kasipute e. Bau-Bau - Boepinang
2	Antar Pulau di Luar Propinsi	a. Bau-Bau - Maluku b. Bau-Bau - Irian Jaya c. Bau-Bau - Sulawesi Tengah d. Bau-Bau - Sulawesi Utara e. Bau-Bau - Sulawesi Selatan f. Bau-Bau - Jawa Timur g. Bau-Bau - Jakarta h. Bau-Bau - Riau - Sumut i. Bau-Bau - NTB - Bali j. Bau-Bau - NTT - Timtim
3	Antar Negara	a. Bau-Bau - Davao (Philipina)

Sumber: Kantor Pelabuhan Bau-Bau 1998

Tabel 9
PERKEMBANGAN ARUS KUNJUNGAN KAPAL MENURUT
JENIS PELAYARAN TAHUN 1990-1996

Jenis Pelayaran/Tahun	Banyaknya	D.W.T
1. Nasional		
1990	1.315	4.315.770.350
1991	640	2.248.903.600
1992	1.660	4.632.281.043
1993	1.615	-
1994	1.620	-
1995	1.198	-
1996	2.631	2.999.377 (GT)
2. Rakyat		
1990	900	120.052.710
1991	410	55.922.445
1992	664	127.151.063
1993	754	-
1994	894	-
1995	609	-
1996	1.140	61.777 (GT)
3. Khusus		
1990	74	196.052.270
1991	30	134.754.130
1992	68	149.235.065
1993	56	-
1994	35	-
1995	24	-
1996	32	31.900 (GT)

Sumber: Kabupaten Buton Dalam Angka 1996

Perkembangan pelayaran seperti tampak tersebut menunjukkan bahwa aktivitas pelayaran rakyat masyarakat Buton mengalami perkembangan dalam 7 tahun terakhir. Ini suatu fenomena yang memberi harapan akan prospek pengembangan pelayaran rakyat Buton khususnya dan pelayaran nasional umumnya.

Tabel 10
PERKEMBANGAN PRODUKTIFITAS PELABUHAN BAU-BAU TAHUN 1988-1997

NO	KEGIATAN	T A H U N									
		1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
1	Ship Call	1742	1891	3330	6497	7534	2391	2734	3371	3809	4673
2	a. GRT						2052982	2669661	2842020	3014743	3161028
	b. Rata-rata GRT						859	976	843	791	676
3	Penumpang (total)	137004	205030	280610	366434	400341	321283	340476	382826	407367	418185
	a. Tiba	67614	106260	138325	171337	184582	144682	164530	192772	181444	196357
	b. Berangkat	69390	98770	142294	195097	215759	176601	175946	196054	225925	221828
4	Barang (Total/ton)	47120	37828	98737	104585	191612	69514	77073	69792	83401	95005
	a. Bongkar	34290	26112	51360	55886	80046	56803	55812	54100	64037	70916
	b. Muat	12830	11716	47377	48699	111566	12711	21261	15344	19364	24089
5	Ekspor/Impor										
	a. Ekspor							2120	1339	30143	35497
	b. Impor										

Sumber: Kantor Pelabuhan Bau-Bau 1998

UNIVERSITAS TERBUKA

Tabel 11
 PERKEMBANGAN ARUS PENUMPANG YANG TURUN NAIK
 MENURUT JENIS PELAYARAN TAHUN 1990-1996

Jenis Pelayaran/Tahun	Turun (orang)	Naik (orang)
1. Nasional		
1990	121.541	128.033
1991	78.648	64.096
1992	152.392	169.892
1993	142.234	167.860
1994	154.848	164.703
1995	168.692	168.948
1996	176.094	219.407
2. Rakyat		
1990	7.551	9.048
1991	3.027	5.960
1992	6.154	9.234
1993	5.783	6.109
1994	8.464	7.100
1995	4.833	4.290
1996	4.899	6.003
3. Khusus		
1990	781	781
1991	384	384
1992	750	750
1993	208	204
1994	-	-
1995	180	180
1996	504	504

Sumber: Kabupaten Buton Dalam Angka 1996

Tabel 12
PERKEMBANGAN PRODUKTIFITAS PELABUHAN WANCI
TAHUN 1993-1997

NO	KEGIATAN	T A H U N				
		1993	1994	1995	1996	1997
1	Ship Call	430	504	661	864	1298
2	a. GRT	27743	23819	34528	44446	74096
	b. Rata-rata GRT	65	65	52	51	57
3	Penumpang (total)	10071	12090	29754	34956	62593
	a. Tiba	5339	5508	13389	17074	31048
	b. Berangkat	4732	6582	15365	17882	31545
4	Barang (Total/ton)	1852	1674	4165	2637	3377
	a. Bongkar	1605	1414	3906	2191	2355
	b. Muat	247	260	259	446	1022
5	Ekspor/Impor					
	a. Ekspor					
	b. Impor					

Sumber: Kantor Pelabuhan Bau-Bau 1998

Fasilitas pelabuhan Satker Wanci ini yaitu kedalaman kolam pelabuhan 7,5 M, kedalaman alur pelayaran 7 M, dermaga beton 706 M², lapangan penumpukan 300 M², jalan pelabuhan sepanjang 230,70 M.

Tabel 13
PERKEMBANGAN PRODUKTIFITAS PELABUHAN BOEPINANG
TAHUN 1993-1997

NO	KEGIATAN	TAHUN				
		1993	1994	1995	1996	1997
1	Ship Call	335	376	520	622	556
2	a. GRT	20458	22964	25315	37156	32737
	b. Rata-rata GRT	61	61	49	60	58
3	Penumpang (total)	3788	5969	7719	10255	9127
	a. Tiba	1865	3079	3895	5081	4563
	b. Berangkat	1923	2890	3824	5174	4564
4	Barang (Total/ton)	1233	1506	616	336	244
	a. Bongkar	672	796	208		38
	b. Muat	561	710	407	336	226
5	Ekspor/Impor					
	a. Ekspor					
	b. Impor					

Sumber: Kantor Pelabuhan Bau-Bau 1998

Fasilitas pelabuhan Satker Boepinang ini yaitu kedalaman kolam pelabuhan 7 M, kedalaman alur pelayaran 6 M, dermaga beton 304 M² dengan kapasitas dermaga beton 2,5 ton, lapangan penumpang 300 M², lapangan parkir 300 M², dan jalan pelabuhan sepanjang 1.986 M.

Tabel 14
PERKEMBANGAN PRODUKTIFITAS PELABUHAN BANABUNGI
TAHUN 1993-1997

NO	KEGIATAN	T A H U N				
		1993	1994	1995	1996	1997
1	Ship Call	261	204	146	299	229
2	a. GRT	48376	54608	56956	72395	88707
	b. Rata-rata GRT	129	268	390	242	389
3	Penumpang (total)	66		17		3031
	a. Tiba	34		9		1272
	b. Berangkat	32		7		1759
4	Barang (Total/ton)	94213	114417	116507	127730	155672
	a. Bongkar	86	20	269	41	370
	b. Muat	94127	114397	116238	127689	155302
5	Ekspor/Impor					
	a. Ekspor					
	b. Impor					

Sumber: Kantor Pelabuhan Bau-Bau 1995

Fasilitas pelabuhan Satker Banabungi ini yaitu kedalaman kolam pelabuhan 7 M, kedalaman alur pelayaran 6 M, dermaga beton 304 M² dengan kapasitas dermaga beton 2,5 ton, lapangan penumpang 300 M², lapangan parkir 300 M², dan jalan pelabuhan sepanjang 1.986 M.

Tabel 15
PERKEMBANGAN PRODUKTIFITAS PELABUHAN JEMBATAN BATU
TAHUN 1993-1997

NO	KEGIATAN	T A H U N				
		1993	1994	1995	1996	1997
1	Ship Call	4575	4118	3998	3797	3232
2	a. GRT	18247	20926	22428	18355	17385
	b. Rata-rata GRT	4	5	6	5	5
3	Penumpang (total)	56612	57522	49702	43135	36048
	a. Tiba	28026	28064	24799	21669	17989
	b. Berangkat	28586	29458	24903	21466	18059
4	Barang (Total/ton)	8533	20398	9078	7364	6969
	a. Bongkar	5693	9801	4363	3577	3242
	b. Muat	2894	10597	4715	4687	3727
5	Ekspor/Impor					
	a. Ekspor					
	b. Impor					

Sumber: Kantor Pelabuhan Bau-Bau 1998

Fasilitas pelabuhan Satker Jembatan Batu ini yaitu kedalaman kolam pelabuhan 6 M, kedalaman alur pelayaran 6 M, dermaga beton 304 M2 dengan kapasitas dermaga beton 2,5 ton, lapangan penumpang 75 M2, lapangan parkir 50 M2, dan jalan pelabuhan sepanjang 600 M.

Tabel 16
PERKEMBANGAN PRODUKTIFITAS PELABUHAN KASIPUTE
TAHUN 1993-1997

NO	KEGIATAN	T A H U N				
		1993	1994	1995	1996	1997
1	Ship Call	442	339	408	389	397
2	a. GRT	2653	29175	8126	9601	10544
	b. Rata-rata GRT	6	9	20	25	26
3	Penumpang (total)	7663	8354	10206	9889	9255
	a. Tiba	4105	4337	5245	5011	4632
	b. Berangkat	3558	4019	4961	4878	4623
4	Barang (Total/ton)	1278	655	1254	1646	1695
	a. Bongkar	5481	232	464	705	779
	b. Muat	730	423	790	941	916
5	Ekspor/Impor					
	a. Ekspor					
	b. Impor					

Sumber: Kantor Pelabuhan Bau-Bau 1998

Fasilitas pelabuhan Satker Kasipute ini yaitu kedalaman kolam pelabuhan 3 M, kedalaman alur pelayaran 3 M, dermaga beton 30 M2 dengan kapasitas dermaga beton 1,5 ton, lapangan penumpang 50 M2.

Tabel 17
PERKEMBANGAN PRODUKTIFITAS PELABUHAN SIKELI
TAHUN 1993-1997

NO	KEGIATAN	T A H U N				
		1993	1994	1995	1996	1997
1	Ship Call	593	661	708	652	688
2	a. GRT	54701	24795	18685	39025	28869
	b. Rata-rata GRT	92	38	26	60	41
3	Penumpang (total)	19570	17938	17228	19235	11215
	a. Tiba	9111	8968	7952	9871	5663
	b. Berangkat	10459	8970	9276	9364	5552
4	Barang (Total/ton)	5695	3049	2647	3655	5264
	a. Bongkar	2991	1259	1466	2370	2565
	b. Muat	2704	1790	1181	1285	2699
5	Ekspor/Impor					
	a. Ekspor					
	b. Impor					

Sumber: Kantor Pelabuhan Bau-Bau 1998

Fasilitas pelabuhan Satker Sikeli ini yaitu kedalaman kolam pelabuhan 7,5 M, kedalaman alur pelayaran 7 M, dermaga kayu 280 M², lapangan penumpukan 300 M².

Tabel 18
PERKEMBANGAN PRODUKTIFITAS PELABUHAN DONGKALA
TAHUN 1993-1997

NO	KEGIATAN	T A H U N				
		1993	1994	1995	1996	1997
1	Ship Call	113	169	139	88	104
2	a. GRT	1046	1315	1445	958	3543
	b. Rata-rata GRT	9	8	10	11	34
3	Penumpang (total)	1688	3511	4195	3092	3469
	a. Tiba	796	1745	2074	1507	1552
	b. Berangkat	892	1766	2121	1585	1017
4	Barang (Total/ton)	232	527	387	160	458
	a. Bongkar	69	269	217	63	318
	b. Muat	163	258	170	97	140
5	Ekspor/Impor					
	a. Ekspor					
	b. Impor					

Sumber: Kantor Pelabuhan Bau-Bau 1998

Fasilitas pelabuhan Satker Dongkala ini yaitu kedalaman kolam pelabuhan 6,5 M, kedalaman alur pelayaran 6 M, dermaga kayu 300 M², dan lapangan penumpukan 200 M².

Tabel 19
PERKEMBANGAN PRODUKTIFITAS PELABUHAN KALEDUPA
TAHUN 1993-1997

NO	KEGIATAN	T A H U N				
		1993	1994	1995	1996	1997
1	Ship Call	132	268	194	179	257
2	a. GRT	4739	9707	6645	9217	13103
	b. Rata-rata GRT	36	36	34	51	50
3	Penumpang (total)	1742	4172	3259	3603	5083
	a. Tiba	802	2134	1798	1901	2261
	b. Berangkat	940	2038	1461	1702	2822
4	Barang (Total/ton)	1419	1901	990	1588	1405
	a. Bongkar	1274	1327	723	1127	754
	b. Muat	145	574	267	461	651
5	Ekspor/Impor					
	a. Ekspor					
	b. Impor					

Sumber: Kantor Pelabuhan Bau-Bau 1998

Fasilitas pelabuhan Satker Kaledupa ini yaitu kedalaman kolam pelabuhan 7,5 M, kedalaman alur pelayaran 10 M, dermaga kayu 200 M², lapangan penempukan 100 M².

Tabel 20
PERKEMBANGAN PRODUKTIFITAS PELABUHAN LASALIMU
TAHUN 1993-1997

NO	KEGIATAN	T A H U N				
		1993	1994	1995	1996	1997
1	Ship Call	70	230	291	324	305
2	a. GRT	2721	15202	12619	19638	29782
	b. Rata-rata GRT	39	66	43	61	97
3	Penumpang (total)	2312	8399	11096	19321	22254
	a. Tiba	1131	4096	5209	8975	10234
	b. Berangkat	1181	4303	5887	10364	12020
4	Barang (Total/ton)		38		8	
	a. Bongkar					
	b. Muat		38		8	
5	Ekspor/Impor					
	a. Ekspor					
	b. Impor					

Sumber: Kantor Pelabuhan Bau-Bau 1998

Fasilitas pelabuhan Satker Lasalimu ini yaitu kedalaman kolam pelabuhan 33 M, kedalaman alur pelayaran 8 M, dermaga beton 250 M² dengan kapasitas dermaga beton 2 ton, lapangan penumpukan 75 M², lapangan parkir 50 M², dan jalan pelabuhan sepanjang 100 M.

Tabel 21
PERKEMBANGAN PRODUKTIFITAS PELABUHAN WAHA/USUKU
TAHUN 1993-1997

NO	KEGIATAN	T A H U N				
		1993	1994	1995	1996	1997
1	Ship Call	174	440	432	482	533
2	a. GRT	5575	6064	10712	13305	18262
	b. Rata-rata GRT	32	14	25	28	34
3	Penumpang (total)	976	1961	2968	5745	7798
	a. Tiba	488	1050	1327	3029	3902
	b. Berangkat	488	911	1641	2717	3896
4	Barang (Total/ton)	241	306	443	697	503
	a. Bongkar	237	306	420	596	467
	b. Muat	4		23	101	36
5	Ekspor/Impor					
	a. Ekspor					
	b. Impor					

Sumber: Kantor Pelabuhan Bau-Bau 1998

Fasilitas pelabuhan Satker Usuku ini yaitu kedalaman kolam pelabuhan 6 M, kedalaman alur pelayaran 3 M, dermaga kayu 304 M², lapangan penumpukan 75 M².

Tabel 22
PERKEMBANGAN PRODUKTIFITAS PELABUHAN PERTAMINA
TAHUN 1993-1997

NO	KEGIATAN	T A H U N				
		1993	1994	1995	1996	1997
1	Ship Call	37	43	43	44	53
2	a. GRT	52593	49919	57035	78291	86810
	b. Rata-rata GRT	1421	1161	1326	1779	1779
3	Penumpang (total)					
	a. Tiba					
	b. Berangkat					
4	Barang (Total/ton)	18716	19843	20622	28044	38499
	a. Bongkar	18716	19843	20622	28044	28499
	b. Muat					
5	Ekspor/Impor					
	a. Ekspor					
	b. Impor					

Sumber: Kantor Pelabuhan Bau-Bau 1998

Fasilitas pelabuhan Satker Pertamina ini yaitu kedalaman kolam pelabuhan 6,5 M, kedalaman alur pelayaran 6 M, dermaga beton 250 M², lapangan penumpukan 300 M².

Tabel 23
PERKEMBANGAN PRODUKTIFITAS PELABUHAN POPALIA
TAHUN 1993-1997

NO	KEGIATAN	T A H U N				
		1993	1994	1995	1996	1997
1	Ship Call	77	298	79	52	174
2	a. GRT	14297	4526	2302	1516	5133
	b. Rata-rata GRT	186	15	29	29	29
3	Penumpang (total)	953	4474	834		
	a. Tiba	489	2294	436		
	b. Berangkat	464	2180	398		
4	Barang (Total/ton)	89	410	63	13	173
	a. Bongkar	48	410	63	13	173
	b. Muat	41				
5	Ekspor/Impor					
	a. Ekspor					
	b. Impor					

Sumber: Kantor Pelabuhan Bau-Bau 1998

Fasilitas pelabuhan Satker Popalia ini yaitu kedalaman kolam pelabuhan 6,5 M, kedalaman alur pelayaran 19,3 M, dermaga kayu 250 M², lapangan penumpukan 75 M².

Berdasarkan data tersebut menunjukkan adanya peningkatan peran pelabuhan Bau-Bau dalam menunjang roda perekonomian masyarakat Buton pada umumnya dan pelayar niaga khususnya. Peningkatan sarana dan para sarana pelayaran tersebut berdampak terhadap peningkatan volume perdagangan dan arus bongkar muat kapal, bahkan permintaan kebutuhan masyarakat semakin bertambah sehingga Pelabuhan Bau-Bau membuka pelabuhan satelit atau Satun Kerja pada daerah-daerah strategis di daerah Buton dengan maksud efisiensi dalam pelayanan kebutuhan masyarakat Buton akan berbagai

kebutuhan sehari-hari yang harus diangkut dari dan keluar melalui laut.

F. Perkembangan Sosial Ekonomi Masyarakat Buton Akibat

Pelayaran Niaga

Akibat pelayaran niaga dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat, yaitu mereka sudah dapat memenuhi kebutuhan hidupnya sehari-hari. Hal ini berarti bahwa perkembangan pelayaran mereka dapat membawa pengaruh positif yang menguntungkan pertumbuhan sosial, ekonomi masyarakat Buton. Perkembangan ini mulai nampak dengan jelas setelah pelayaran masyarakat Buton memasuki tahap pelayaran Nusantara dan tahap pelayaran internasional. Karena tahap pelayaran ini masyarakat Buton mulai merasakan kehidupan yang lebih baik akibat keuntungan dibandingkan pada tahap sebelumnya.

Hasil keuntungan yang diperoleh dari usaha pelayaran ini cukup memuaskan yang mengakibatkan meningkatnya taraf hidup masyarakat pelayar di daerah Buton. Hal ini ditandai dengan perkembangan bangunan rumah mereka yang sebelumnya umumnya rumah berkonstruksi kayu, beratap nipa atau alang-alang, kemudian diganti dengan konstruksi beton beratap genteng/seng/sirat. Keadaan ini mulai nampak sejak tahun 1950-an. Demikian pula kepemilikan berbagai barang perabot rumah tangga seperti: TV, video, sepeda motor, mobil, perahu layar motor (PLM), kapal motor (KM), antena parabola, dan diantara putra-putri mereka telah banyak menjadi sarjana. Diantara putra-putri mereka banyak yang merantau untuk sekolah baik di Kendari, Ujung Pandang dan

berbagai kota di Pulau Jawa, bahkan ke luar negeri, seperti Singapura, dan Malaysia. Dewasa ini diantara generasi muda (putra-putri) pelayar ini telah banyak yang memegang posisi penting dalam pemerintahan dan dunia usaha. Demikian pula diantara keluarga pelayar ini banyak yang telah menunaikan ibadah haji di Mekah.

Banyaknya keuntungan yang diperoleh dari pelayaran sehingga sekarang banyak anggota masyarakat Buton yang semula berusaha di bidang pertanian, kemudian beralih dan atau bervariasi dengan usaha pelayaran niaga. Selain itu, perkembangan pelayaran niaga dapat membina dan memupuk terjalinnya rasa bersaudaraan dapat mengenal lebih dekat perkembangan kota dan daerah yang ada di Nusantara dan Mancanegara.

Berdasarkan data statistik menunjukkan bahwa Produk Domestik Bruto Kabupaten Buton Menurut Lapangan Usaha atas dasar Harga Berlaku Tahun 1989-1993, masing-masing sebagai berikut:

UNIVERSITAS TERBUKA

Tabel 24
 PRODUK DOMESTIK REGIONAL BRUTO KABUPATEN BUTON DAN POSISI
 TRASPORTASI LAUT ATAS DASAR HARGA BERLAKU TAHUN 1989-1993

No	Lapangan Usaha	1989	1990	1991	1992	1993
1.	Pertanian	50.514,72	78.805,03	101.300,33	109.861,66	124.747,40
2.	Pertamabangan dan Pengaliran	1.671,55	2.053,80	4.146,65	5.211,19	6.140,21
3.	Industri	2.248,95	2.592,60	3.636,23	4.732,36	4.949,96
4.	Listrik dan Air Minum	512,48	646,15	1.076,37	1.207,43	1.313,27
5.	Konstruksi/Bangunan	6.645,10	7.273,03	8.627,87	10.982,87	12.225,93
6.	Perdagangan, Hotel dan Rumah makan	21.944,36	26.986,11	34.3836,62	37.871,33	39.868,40
7.	Transportasi dan Komunikasi	8.994,80	9.932,77	10.432,81	11.158,00	12.213,34
	<i>Transportasi Laut</i>	<i>2.138,04</i>	<i>2.429,11</i>	<i>2.807,78</i>	<i>3.159,87</i>	<i>3.752,61</i>
8.	Keuangan dan Sewa Rumah	7.846,98	9.018,60	10.786,35	11.533,04	13.221,21
9.	Jasa Kemasyarakatan, Sosial & Perorangan	35.746,42	41.310,41	47.736,27	58.853,81	71.300,67
	PDRB Kab. Buton	145.125,25	178.820,50	224.218,93	251.123,49	280.197,83

Sumber: Kabupaten Buton Dalam Angka 1994

Tabel 25
 DISTRIBUSI PERSENTASE PDRB KABUPATEN BUTON DAN POSISI
 TRASPORTASI LAUT ATAS DASAR HARGA BERLAKU TAHUN 1989-1993

No	Lapangan Usaha	1989	1990	1991	1992	1993
1.	Pertanian	41,01	44,12	45,11	43,74	43,59
2.	Pertamabangan dan Pengaliran	1,15	1,15	1,85	2,08	2,15
3.	Industri	1,55	1,45	1,62	1,88	1,73
4.	Listrik dan Air Minum	0,35	0,36	0,48	0,48	0,46
5.	Konstruksi/Bangunan	4,58	4,07	3,85	4,36	4,27
6.	Perdagangan, Hotel dan Rumah makan	15,12	15,11	15,34	15,08	13,93
7.	Transportasi dan Komunikasi	8,20	5,58	4,85	4,44	4,27
	<i>Transportasi Laut</i>	<i>1,48</i>	<i>1,36</i>	<i>1,25</i>	<i>1,26</i>	<i>1,31</i>
8.	Keuangan dan Sewa Rumah	5,41	5,05	4,81	4,59	4,62
9.	Jasa Kemasyarakatan, Sosial & Perorangan	24,63	23,13	21,29	23,35	24,95

Sumber: Kabupaten Buton Dalam Angka 1994

Berdasarkan tabel tersebut menunjukkan bahwa sub-sektor transportasi laut mengalami perkembangan yang berfluktuasi, akan tetapi keberadaannya memberikan sumbangan terhadap PDRB Kabupaten Buton rata-rata 1,33% suatu angka yang tidak kecil jika dibandingkan dengan berbagai sub-sektor usaha lainnya. Indikator tersebut membuktikan bahwa perkembangan pelayaran niaga Orang Buton berpengaruh terhadap kehidupan sosialnya yang diperkuat dengan data statistik seperti terperikan pada halaman sebelumnya yang menunjukkan peningkatan jenis alat transportasi laut ke arah yang lebih modern dan kapasitas muatan yang semakin meningkat, demikian pula arus bongkar muat barang dari berbagai pelabuhan satker yang mengalami peningkatan.

Diakui bahwa selain ada pengaruh positif seperti tersebut di atas, maka ada juga dampak negatifnya. Pada tahap pelayaran ke luar negeri masyarakat Buton berlayar dengan tujuan berdagang, mencari hasil-hasil laut, dan merantau.

Usaha pelayaran niaga yang dilakukan ke luar negeri tanpa surat-surat resmi yang dikeluarkan oleh pemerintah RI. Dengan demikian berarti pelayaran ke luar negeri ini merupakan tindakan ilegal, sehingga usaha ini juga dapat merugikan pihak pemerintah dan negara RI dan pihak pelayar Buton sendiri.

Kerugian bagi pihak pemerintah yaitu masuknya barang impor dengan harga lebih murah dari produksi dalam negeri. Kerugian lain berupa masuknya barang-barang video cassette yang memutar film-film seks yang akan mempengaruhi mental dan moral masyarakat Buton terutama generasi muda. Sedangkan kerugian lain adalah adanya ancaman dari patroli perbatasan antara wilayah perairan Indonesia dengan wilayah negara yang mereka kunjungi. Demikian

pula penjualan barang-barang antik keluar Daerah Buton berupa guci, mangkuk, dan piring yang mengandung nilai historis dan telah mendapat perlindungan dari negara atau merupakan aset budaya bangsa yang harus di dilestarikan.

UNIVERSITAS TERBUKA

BAB VI

PENUTUP

A. Simpulan

1. Latarbelakang pelayaran niaga orang Buton pada awal abad XX adalah didorong oleh letak geografis yang dikelilingi oleh laut, berada pada jalur pelayaran dan perdagangan Nusantara dan Internasional yaitu antara kawasan Barat dan Timur Nusantara, dan antara Asia Tenggara/Selatan dan Australia/Oceania. Keadaan alam yang berbukit dan berbatu sehingga kurang mendukung untuk pertanian baik tanaman pangan maupun perkebunan, demikian pula falsafah hidup mereka yang menjunjung tinggi semangat kebaharian.
2. Peta jalur pelayaran niaga orang Buton adalah dilakukan baik pelayaran Nusantara yaitu meliputi segenap pelabuhan di Nusantara dan beberapa pelabuhan negara tetangga seperti Singapura, Johor Malaysia Barat, Tawau dan Lahadatuks di Sabah Malaysia Timur, pelabuhan di pesisir Utara Thailand, beberapa Pelabuhan di Cina (Kanton, Shanghai, Kanton, dan Peking), Davao di Philipina Selatan, pelayaran untuk penangkapan hasil laut di perairan Australia dan negara-negara Oceania.
3. Persebaran orang Buton di Nusantara tergambar dalam peta pelayarannya yaitu hampir setiap pelabuhan juga ditemukan pemukiman orang Buton yang umumnya terkonsentrasi pada suatu daerah di dekat pantai/pelabuhan dan bergerak dalam berbagai sektor kehidupan. Untuk di luar negeri ditemukan pemukiman orang Buton di Malaysia, Singapura, Philipina.

4. Teknologi navigasi yang digunakan dalam kegiatan pelayaran niaga orang Buton pada mulanya menggunakan tanda-tanda alam dan intuisi dalam pedoman pelayaran mereka dengan alat transportasi yang cukup sederhana yaitu perahu jarangka, soppe, dan lambo yang berukuran di bawah 10 ton, kemudian berkembang seiring dengan penemuan layar/sistem pelayaran, selanjutnya digunakan kompas, dan mesin perahu sehingga lahir PLM, dan bahkan KM yang mempercepat perkembangan pelayaran niaga dan tidak hanya terikat dengan pengetahuan dan teknologi tradisional yang hanya mengandalkan bantuan dan tanda-tanda alam.
5. Barang komoditi ekspor pada mulanya terbatas pada agel, damar, rotan, kopra, dan teripang, kemudian berkembang baik volume maupun jenisnya seperti jambu mete, kayu, dan berbagai hasil laut laut lainnya. Sedangkan barang komoditi impor adalah pada mulanya terbatas pada keramik dan tekstil kemudian berkembang seiring dengan kebutuhan dan kapasitas volume kapal seperti tekstil, dan berbagai jenis barang elektronik termasuk mesin kapal, dan sepeda motor.
6. Posisi pelabuhan Bau-Bau sebagai pelabuhan utama di daerah Buton merupakan sentral bagi pelayaran niaga Orang Buton, di Pelabuhan inilah umumnya mereka pernah berlabuh khususnya pelayaran Nusantara yang mengangkut barang komoditi seperti beras untuk kebutuhan dalam wilayah Buton yang didatangkan dari wilayah Indonesia lainnya. Sedangkan untuk pelayaran Internasional umumnya tidak berpangkalan di Pelabuhan Bau-bau tetapi mereka melakukan bongkar-muat pada pelabuhan-pelabuhan

satelit, seperti Wanci, Lasalimu, Tomia, Kabaena, dan Boepi-
nang.

7. Perkembangan kehidupan sosial ekonomi masyarakat Buton sebagai akibat kegiatan pelayaran niaga terlihat dari sumbangan sub-sektor transportasi laut dalam PDRB Kabupaten Buton sebesar 1,33% dan peningkatan jumlah dan volume perahu/kapal yang menjadi milik orang Buton. Selain itu juga dilihat dari pola kehidupan mereka yang telah memiliki peralatan elektronik seperti TV, vodo, parabola, sepeda motor, Kapal Motor. Demikian pula diantara mereka telah memiliki rumah batu dan telah mampu menyekolahkan anaknya di berbagai jenjang pendidikan termasuk beberapa diantaranya telah menyelesaikan pendidikannya pada perguruan tinggi di berbagai kota di Indonesia dan mancanegara bahkan diantaranya telah banyak yang memegang posisi penting baik dalam bidang pemerintahan maupun dalam dunia swasta.

B. Saran

1. Untuk memupuk sikap kebaharian masyarakat Buton, perlu dibangun Sekolah Pelayaran baik Tingkat Menengah maupun Pendidikan Tinggi di daerah Buton, dan perlunya penerapan muatan lokal bidang kemaritiman dalam pembelajaran di sekolah mulai dari Sekolah Dasar sampai Perguruan Tinggi.
2. Perlu adanya kegiatan lomba atau festival tentang kemaritiman di daerah Buton sehingga dapat memupuk semangat kebaharian masyarakat Buton khususnya generasi muda.
3. Untuk mencegah timbulnya penyelewengan terhadap pelanggaran perbatasan bagi pelayar Buton perlu setiap saat adanya peny-

luhan tentang hal itu, termasuk upaya pelestarian habitat terumbu karang di laut tempat para nelayan/pelayar Buton menangkap hasil laut.

4. Perlu adanya pelabuhan khusus yang dapat berhubungan langsung dengan pelabuhan negara lain yang diakui eksistensinya oleh pemerintah dan dipandang perlunya suatu terobosan dalam meliberalisasi dan debirokratisasi pelayaran internasional sehingga para pelayar Buton tidak lagi melakukan pelayaran ilegal ke luar negeri tetapi melalui prosedur yang legal sehingga lebih meningkatkan percepatan pembangunan daerah.
5. Perlu adanya suatu biro penerah tenaga kerja resmi di daerah Buton sehingga dapat mempermudah para calon tenaga kerja yang akan bepergian ke luar negeri yang selama ini dilakukan secara ilegal karena tidak adanya wadah yang mengurusnya.

UNIVERSITAS TERBUKA

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. 1974. Monografi Daerah Sulawesi Tenggara. Kendari: Pemda Tk.I Sultra.
- Anonim. 1994. Kabupaten Buton Dalam Angka. Bau-Bau: Kantor Statistik Kabupaten Buton.
- Anonim. 1996. Kabupaten Buton Dalam Angka. Bau-Bau: Kantor Statistik Kabupaten Buton.
- Anonim. 1997. Laporan Perkembangan Pelabuhan Bau-Bau dan Satker-Satkernya. Bau-Bau: Kantor Pelabuhan Bau-Bau.
- Anwar. 1989. Tinjauan Sejarah Teknologi Transportasi Laut Tradisional di Daerah Kendari. Kendari: Balai Penelitian Universitas Haluoleo.
- Anwar. 1991. Pelayaran Bangsa Portugis pada Abad XVI dan Pengaruhnya di Daerah Sulawesi Tenggara. Kendari: Balai Penelitian Universitas Haluoleo.
- Asraruddin, La Ode. 1998. Perkembangan Pelayaran dan Perdagangan Masyarakat Tomia Kabupaten Buton 1960-1990. Kendari: Skripsi FKIP Unhalu.
- Barlian, dkk. 1994. Dampak Sosial Perantau Musiman Terhadap Keluarga yang Ditinggalkan di Kecamatan Wangi-Wangi dan Kecamatan Mawasangka Kabupaten Dati II Buton. Kendari: Hasil Penelitian Kerjasama LEPPSEK dan FKIS Sulawesi Tenggara.
- Broeze, Frank. (1989). Brides of the Sea Port cities of Asia From 16-20 Centuries. Australia: New South Wales University Press.
- Campo, J.N. F.M.V. (1992) Koninklijke Poketvaart Maatschappi Stoomvaart en Staatsvoering in de Indonesische Archipel 1888-1914. Hilversum: Verloren.
- Cansil, C.S.T. dan Djulianto. 1984. Sejarah Perjuangan Pergerakan Kebangsaan Indonesia. Jakarta: Erlangga.
- DPRD Tk. I. Sulawesi Tenggara. 1982. Dokumenta. Kendari: DPRD TK.I Sultra.
- Dick, H.W. (1990). Industri Pelayaran Indonesia Kompetisi dan Reputasi. Jakarta: LP3ES.
- Echols, John M., dan Hassan Shadily. 1990. Kamus Inggris Indonesia Jakarta: Gramedia.
- Hamimu. 1989. Pengaruh Kebudayaan Asing Terhadap Kebudayaan Daerah di Kepulauan Wakatobi. Kendari: Skripsi FKIP Unhalu.
- Hayari. 1991. Mumela Sebagai Salah Satu Sistem Mata Pencaharian Masyarakat Kulisusu Kabupaten Muna. Kendari: Skripsi FKIP Unhalu.
- Heeren, H.J. 1972. Pelayaran dan Pengaruh Kebudayaan Makassar Bugis di Pantai Utara Australia. Jakarta: Bhratara Aksara.
- Indriyanto. 1995. Pelabuhan Rembang 1820-1900 (Profil Pelabuhan Kecil dan Pengaruhnya Terhadap Perkembangan Ekonomi Wilayah Rembang). Yogyakarta: Tesis S2 tidak diterbitkan.
- Lapian, A.B. 1987. Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX. Yogyakarta: Disertasi Doktor tidak diterbitkan, Universitas Gadjah Mada.
- Lapian, A.B. 1997. Kedaulatan di Laut: Dalam Perspektif Sejarah. Makalah Disajikan Dalam Seminar Nasional Sejarah dan Masyarakat Maritim di Kawasan Timur Indonesia. Universitas Haluoleo Kendari, 8-9 September 1997.

- Lewis, Wdward V dan Robert O. Brien. 1985. Kapal. Jakarta: Tira Pustaka.
- Ligvoet, A. 1877. Beschrijving en Geschiedenis van Boeton. Gravenhagen
- Lindblad, J. Thomas. 1997. The Duther Islands in the Nineteenth Century: Contest for the Periphery. Papaer Presented in Summer Course in Indonesian Modern Economic History. Yogyakarta: June 23-July 19 1997.
- Lubis, A. Hakim. 1991. Penjelasan Tentang Pelaksanaan Tugas Lima Tahun Masa Jabatan Bupati KDH Tk.II Buton. Bau-Bau: Pemda Tk.II Buton.
- Patton. 1980. Evaluation. New York: Prentice Hall.
- Poelinggoman, E.L. 1991. Proteksi dan Perdagangan Bebas Kajian Tentang Perdagangan Makassar pada Abad ke-19. Amsterdam: Disertasi Doktor tidak diterbitkan, Vrije Universiteit.
- Poesponegoro, Marwati Djoened dan Nugroho Notosusanto. 1984. Sejarah nasional Indonesia Jilid III. Jakarta: Balai Pustaka.
- Purba, Radiks. 1997. Angkutan Muatan Laut. Jakarta: Reneka Cipta.
- Purwaka, Tommy H. 1993. Pelayaran Antar Pulau Indonesia. Jakarta: Bumi Aksara.
- Sadaruddin. 1992. Sumbangan Pelaut-Pelaur Kaledupa Terhadap Perjuangan Kemerdekaan Republik Indonesia. Kendari: Skripsi FKIP Unhalu.
- Salim, Abbas. 1995. Manajemen Pelayaran Niaga dan Pelabuhan. Jakarta: Dunia Pustaka jaya.
- Sedyawati, Edi. 1992. Tuban: Kota Pelabuhan di Jalan Sutera. Jakarta: Depdikbud.
- Sien, Chia Lin and Colin Mac Andrews (ed). (1980). Southeast Asian Seas: Frontiers for Development. Singapore: Mc Grow-Hill.
- Sulistiyono, Singgih Iri. 1994. Perkembangan Pelabuhan Cirebon dan Pengaruhnya Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Kota Cirebon 1859-1930. Yogyakarta: Tesis S2 tidak diterbitkan.
- Tamburaka, Rustem E, et all. 1996. Sejarah Daerah Sulawesi Tenggara. Kendari: Pemda Tk.I Sulawesi Tenggara.
- Tan, F.J.E. 1995. Segi-Segi Historiografi Ekonomi Indonesia, dalam Soedjatmiko et all. Historiografi Indonesia. Jakarta: Gramedia
- Wonsonohadi, O., 1957. Visie Maritiem Untuk Indonesia. Djakarta: Tjinta Air.
- Zahari, A.M. 1976. Sejarah dan Adat fi Darul Butuni. Jakarta: Depdikbud.

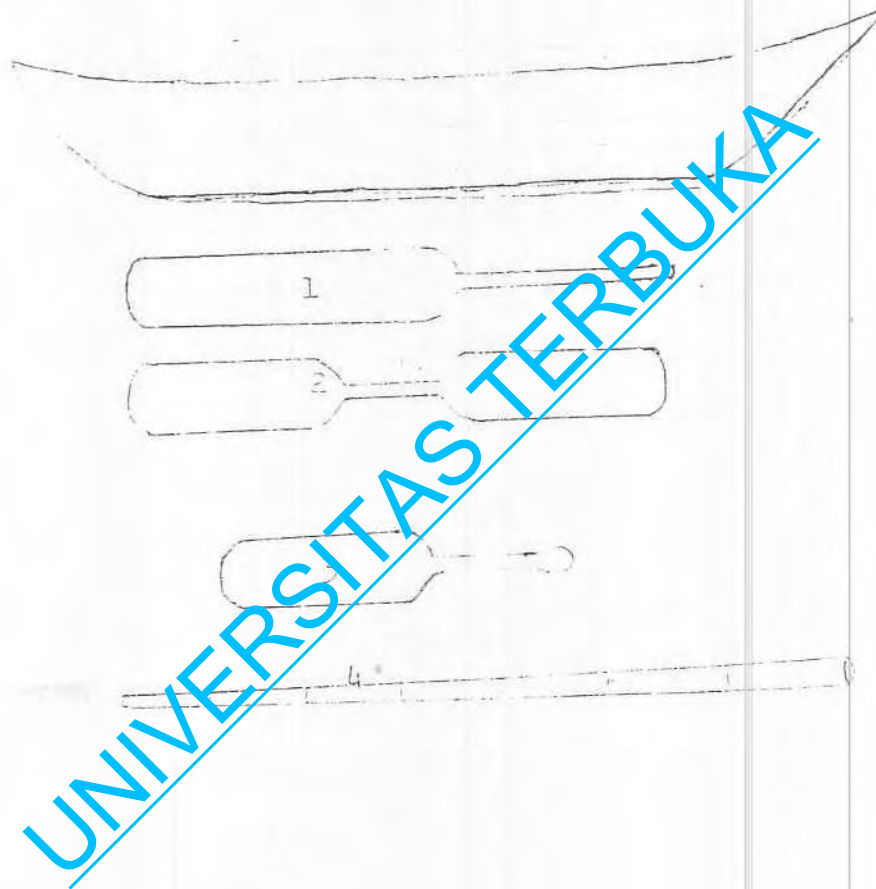
- Zuhdi, Susanto. 1991. Perkembangan Pelabuhan dan Kota Cilacap Jawa Tengah 1830-1940. Jakarta: Tesis S2 Universitas Indonesia tidak diterbitkan.
- Zuhdi, Susanto. 1994. Buton Dalam Jalur Pelayaran di Bagian Timur Nusantara Abad XVII-XVIII. Makalah Disajikan Dalam Simposium Internasional Kajian Budaya Austronesia I Mengenang Seabad Wafatnya Van Der Tuuk. Denpasar: 14-16 Agustus 1994.
- Zuhdi, Susanto. 1997. Sulawesi Tenggara Dalam Jalur Pelayaran dan Perdagangan Internasional Abad ke-17 dan ke-18. Makalah Disajikan Dalam Seminar Nasional Sejarah dan Masyarakat Maritim di Kawasan Timur Indonesia. Universitas Haluoleo Kendari, 8-9 September 1997.

UNIVERSITAS TERBUKA

Lampiran 1

JENIS-JENIS ALAT TRANSPORTASI LAUT YANG DIGUNAKAN DALAM PELAYARAN NIAGA ORANG BUTON PADA ABAD XX

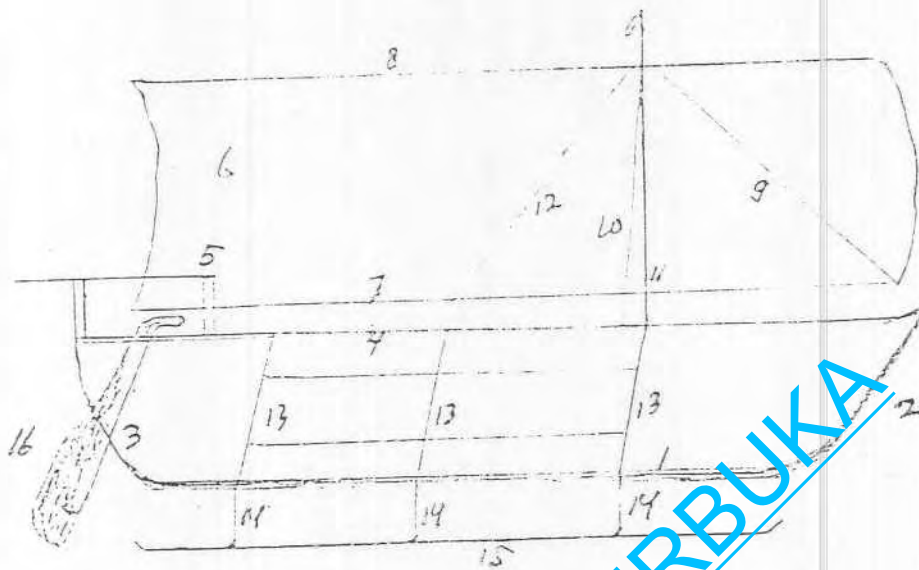
Gambar 1. Perahu Sampan (Perahu Lesung)



Keterangan:

1. Gayung
2. Dayung sebelah-menyebalah
3. Dayung tunggal
4. Tokong

Gambar 2. Perahu Jaranqka

Keterangan:

1. Lunas
2. Linggi depan
3. Linggi belakang
4. Dek
5. Tenda belakang
6. Layar
7. Bong layar bawah
8. Bong layar atas

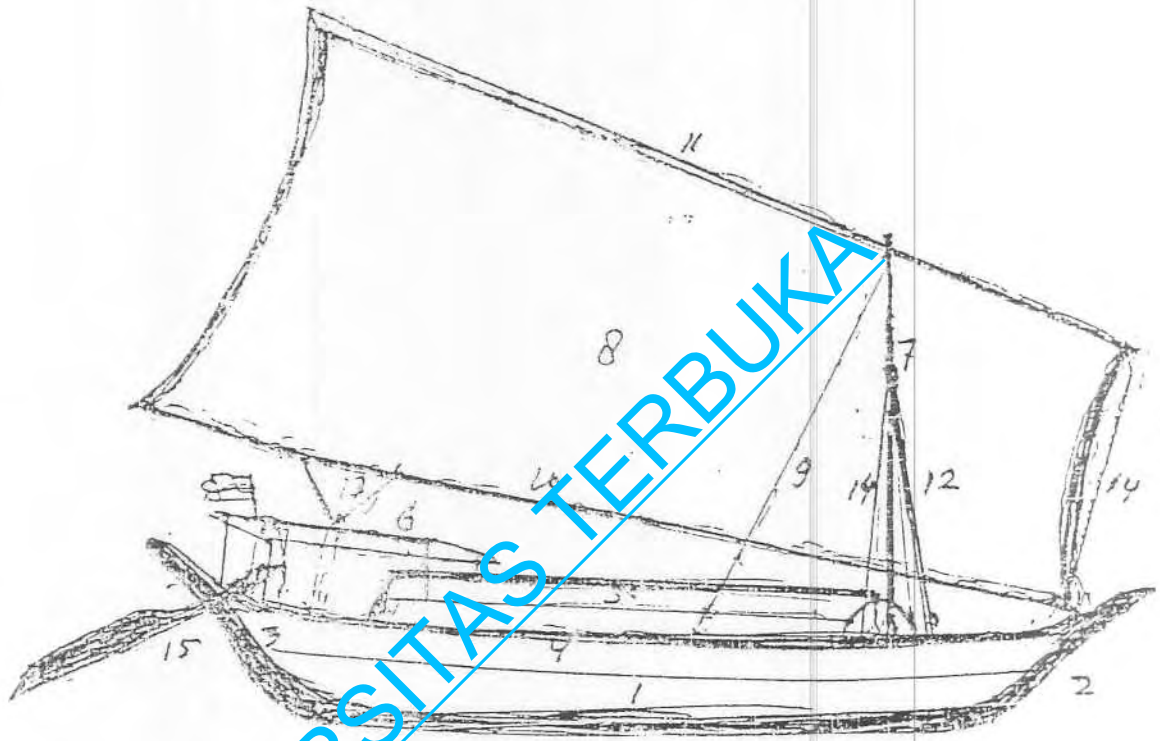
9. Tamberang tiang
10. Tali layar
11. Tiang layar
12. Tali pengaman
13. Kalang pengikat cadik
14. Kilu
15. Cadik
16. Kemudi

Gambar 3. Perahu Soppe

Keterangan:

- | | |
|--------------------|------------------------|
| 1. Lunas | 9. Tali pengaman layar |
| 2. Linggi depan | 10. Bong layar bawah |
| 3. Linggi belakang | 11. Bong layar atas |
| 4. Dek | 12. Tamberang tiang |
| 5. Kamar | 13. Daman jip |
| 6. Tenda Belakang | 14. Tali layar |
| 7. Tiang layar | 15. Kemudi |
| 8. Layar | |

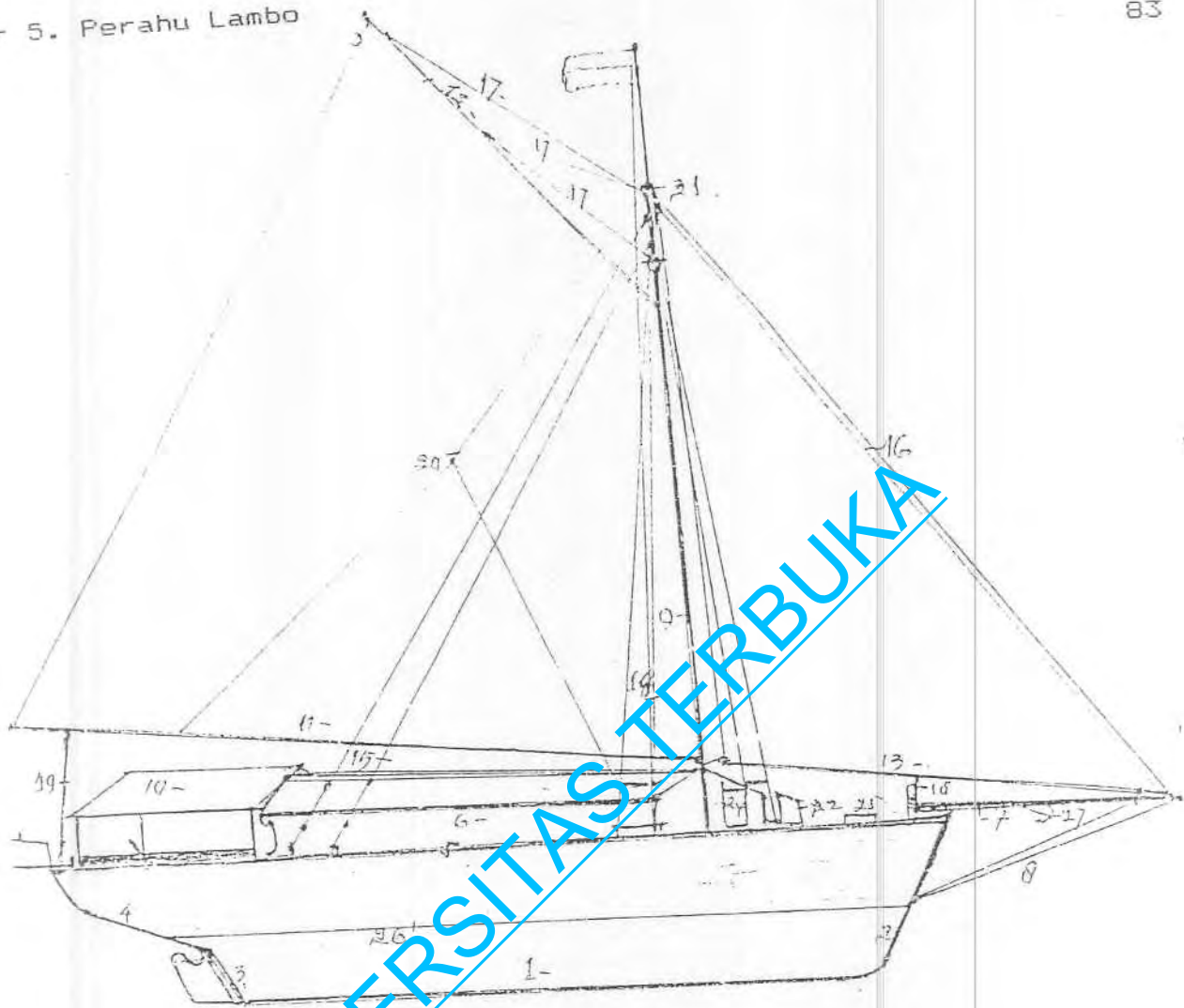
Gambar 4. Perahu Pajala

Keterangan:

1. Lunas
2. Linggi depan
3. Linggi belakang
4. Dek
5. Kamar
6. Tenda Belakang
7. Tiang layar
8. Layar

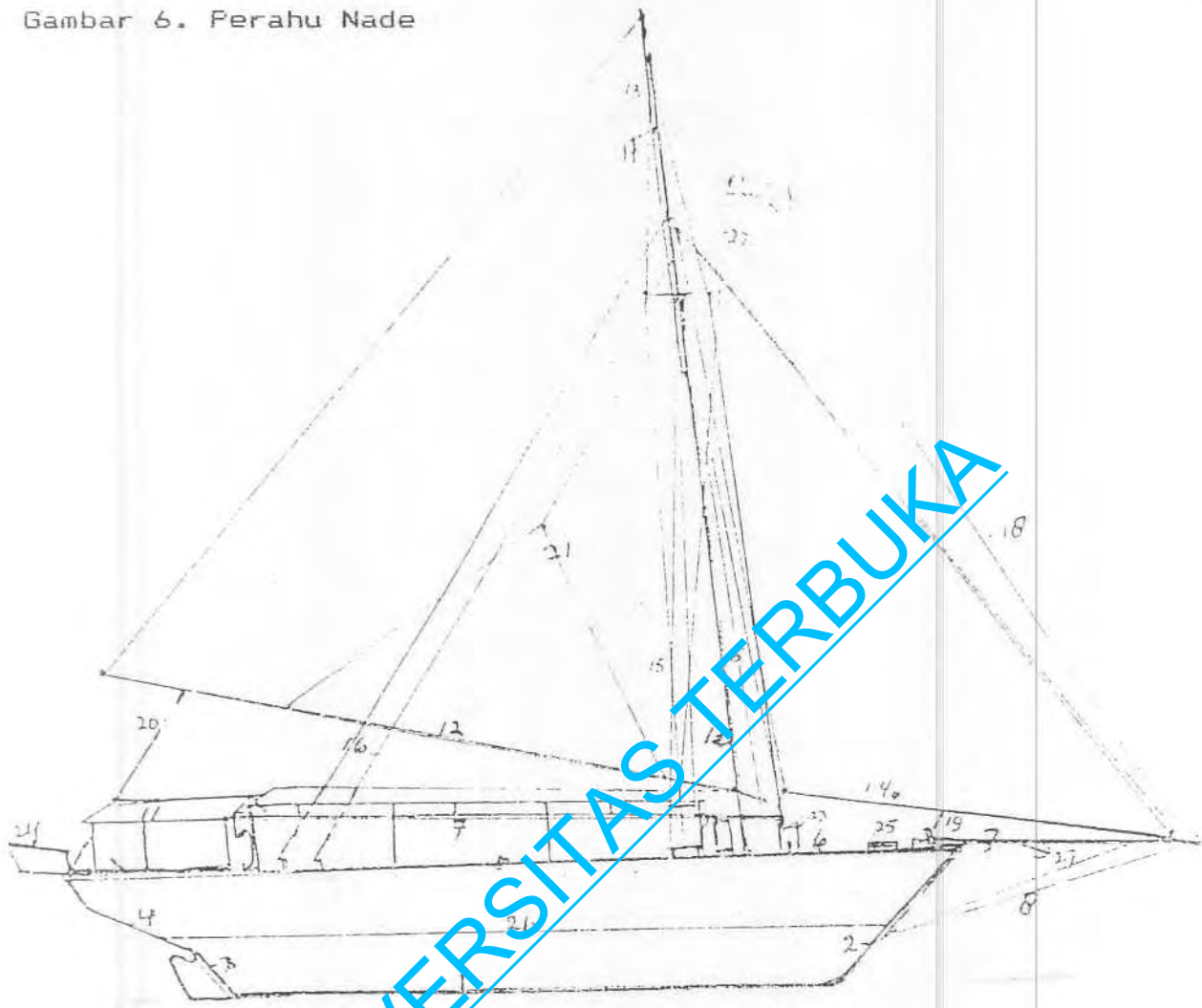
9. Tali pengaman layar
10. Bong layar bawah
11. Bong layar atas
12. Tamberang tiang
13. Daman jip
14. Tali layar
15. Kemudi

Gambar 5. Perahu Lambo

Keterangan:

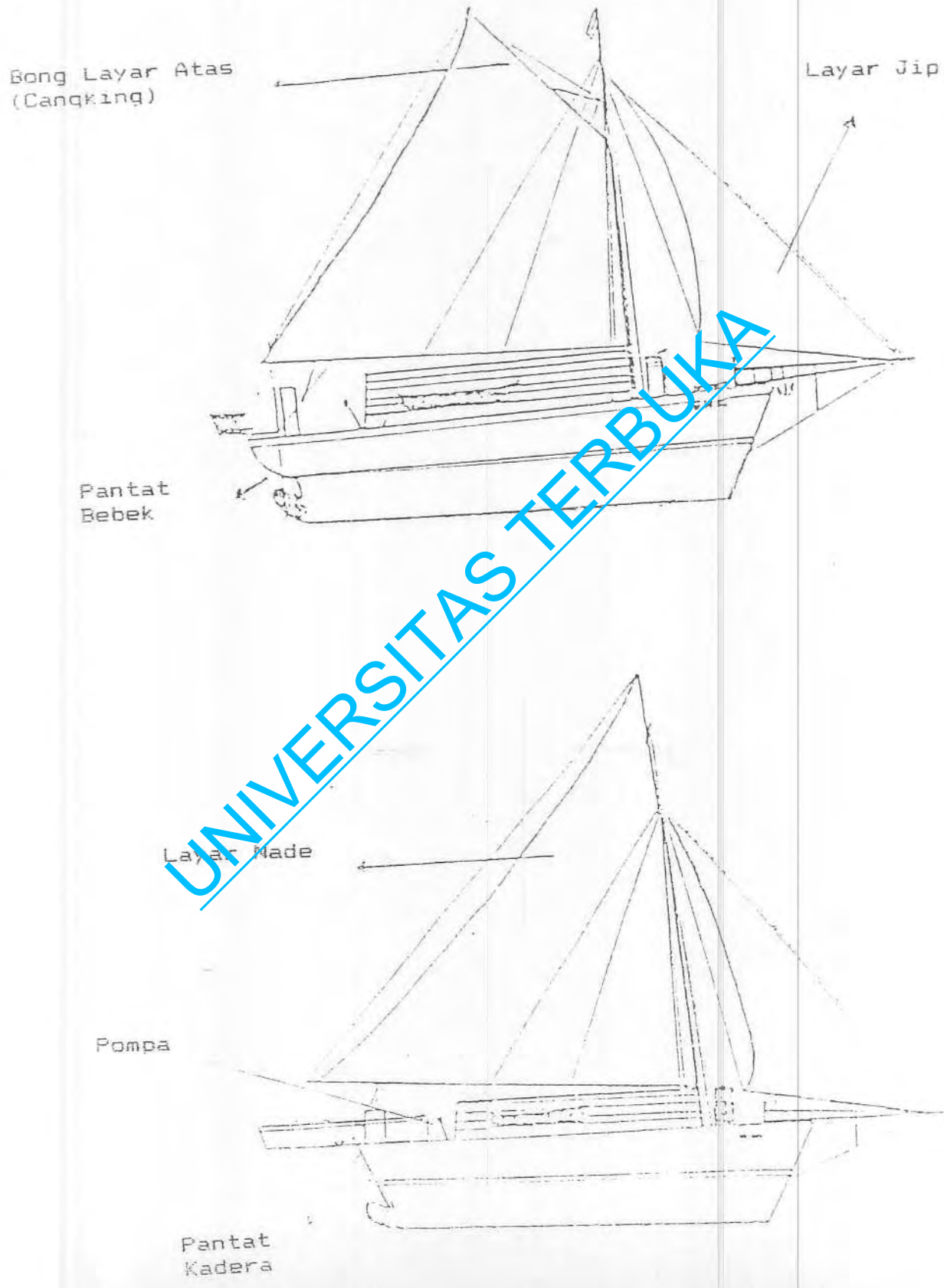
- | | |
|------------------------------|--------------------------------|
| 1. Lunas | 14. Tamberang tiang kiri-kanan |
| 2. Linggi depan | 15. Tamberang jalan kiri-kanan |
| 3. Linggi belakang | 16. Tamberang anjungan |
| 4. Induk pantat | 17. Tali penarik layar |
| 5. Balok-balok dek | 18. Daman jip (Tarengke) |
| 6. Dek/kamar | 19. Daman jip belakang |
| 7. Anjungan | 20. Tali pengaman |
| 8. Panganggo | 21. Tempat duduk tiang bendera |
| 9. Tiang | 22. Dapur |
| 10. Tenda belakang | 23. W.C. |
| 11. Song layar bawah | 24. Pintu kamar dek |
| 12. Song layar atas/cangking | 25. Pintu masuk |
| 13. Song jip | 26. Batas bawah lepa-lepa |
| | 27. Jangkar |

Gambar 6. Perahu Nade

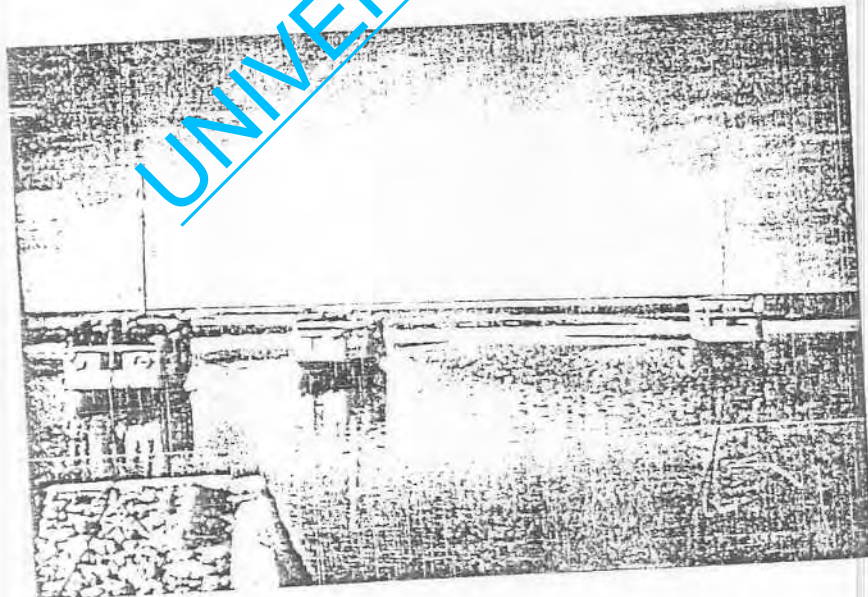
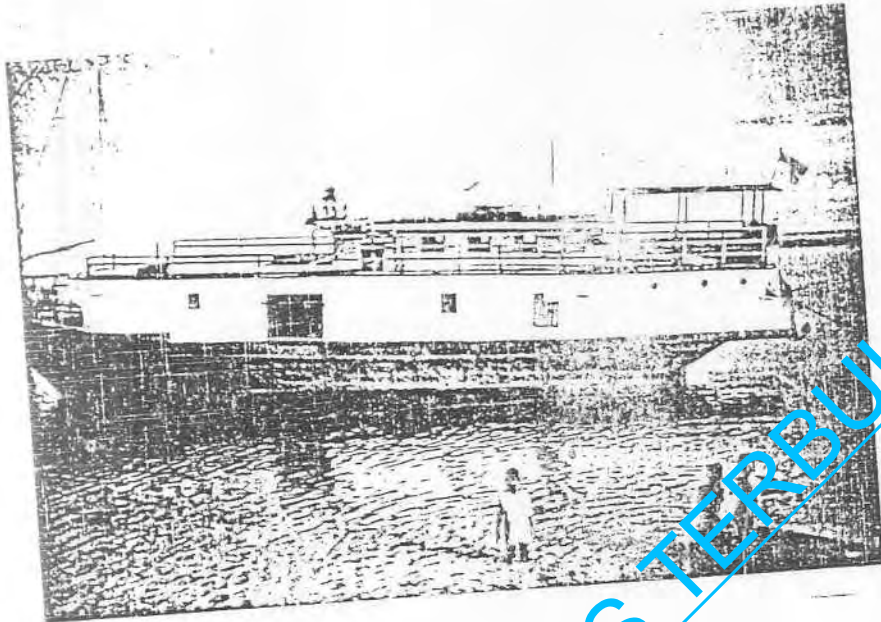
Keterangan:

- | | |
|------------------------------|--------------------------------|
| 1. Lunas | 14. Tamberang tiang kiri-kanan |
| 2. Linggi depan | 15. Tamberang jalan kiri-kanan |
| 3. Linggi belakang | 16. Tamberang anjungan |
| 4. Induk pantat | 17. Tali penarik layar |
| 5. Balok-balok dek | 18. Daman jip (Tarengke) |
| 6. Dek/kamar | 19. Daman jip belakang |
| 7. Anjungan | 20. Tali pengaman |
| 8. Panganggo | 21. Tempat duduk tiang bendera |
| 9. Tiang | 22. Dapur |
| 10. Tenda belakang | 23. W.C. |
| 11. Bong layar bawah | 24. Pintu kamar dek |
| 12. Bong layar atas/cangking | 25. Pintu masuk |
| 13. Bong jip | 26. Batas bawah lepa-lepa |
| | 27. Jangkar |

Gambar 7. Perkembangan Teknologi Perahu Layar Orang Buton

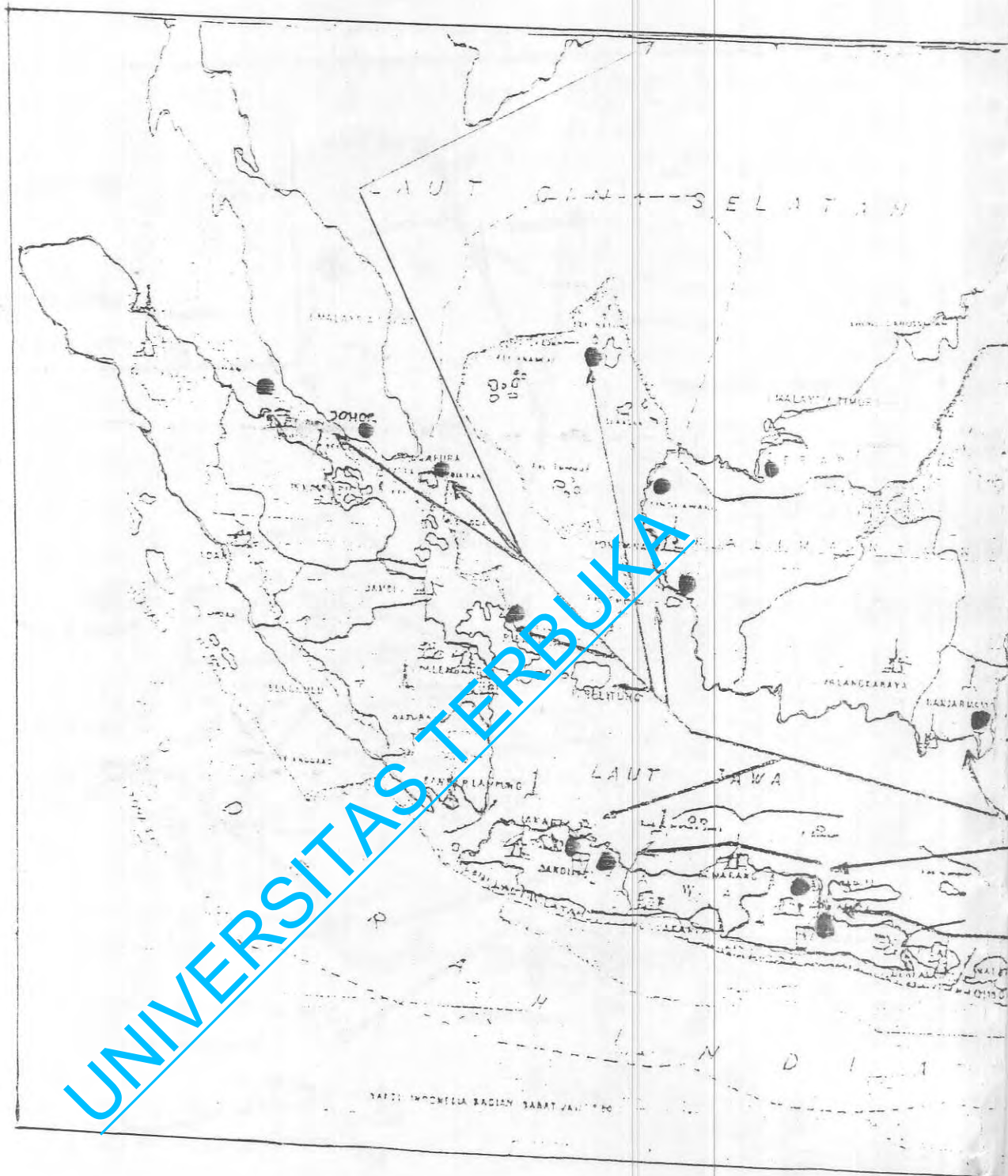


Gambar 8. PLM (Perahu Layar Motor)



UNIVERSITAS TERBUKA

JALUR-JALUR PELAYARA



N NIAGA ORANG BUTON ABAD XX

