

TRADISI PEMBUATAN PERAHU ORANG BUTON DI PULAU TALIABU

THE TRADITION OF BUTONESE BOATBUILDING IN TALIABU ISLAND

Sarifudin Bin La Kuma

Alumni Pendidikan Sejarah Universitas Tadulako

Komunitas Taliabu Story

Surel: sarifudinlakuma@ymail.com

Abstrak

Artikel ini mengkaji tradisi pembuatan perahu orang Buton yang berada di Pulau Taliabu. Pembuatan perahu tersebut merupakan pengetahuan yang diperoleh dari daerah asal di tanah Buton-Wakatobi. Pengetahuan tersebut terus dilestarikan dan diterapkan meskipun mereka telah berada jauh dari tanah kelahiran. Kajian ini menggunakan metode sejarah untuk menelusuri kedatangan orang-orang Buton dari Buton-Wakatobi ke Pulau Taliabu serta pengetahuan pembuatan perahu. Sedangkan pendekatan budaya digunakan untuk menguraikan proses pembuatan perahu dari pemilihan kayu, penggerjaannya, hingga menurunkan perahu ke laut. Sumber data yang digunakan diperoleh melalui kajian pustaka dan wawancara. Temuan dari kajian ini memperlihatkan bagaimana orang-orang Buton di Pulau Taliabu sangat memperhatikan secara detail proses pembuatan perahu yang dianggap sebagai saudara sendiri.

Kata Kunci: tradisi, pembuatan perahu, orang Buton, Pulau Taliabu

Abstract

This article examines the boatbuilding tradition of the Butonese people on Taliabu Island. This boatbuilding is a form of knowledge acquired from their homeland in Buton-Wakatobi. This knowledge continues to be preserved and practiced even though they have moved far from their homeland. This study uses historical methods to trace the arrival of the Butonese people from Buton-Wakatobi to Taliabu Island and their boatbuilding knowledge. A cultural approach is employed to describe the boatbuilding process, from selecting and processing wood to launching the boat into the sea. Data sources were obtained through literature review and interviews. The findings of this study demonstrate how the Butonese people on Taliabu Island pay close attention to the details of the boatbuilding process, which they consider to be a part of their own family.

Keywords: tradition, boatbuilding, Butonese People, Taliabu Island

PENDAHULUAN

Kabupaten Pulau Taliabu merupakan pemekaran dari Kabupaten Kepulauan Sula. Pemekaran Pulau Taliabu berdasarkan UU RI No. 6 Tahun 2013. Secara geografis, Pulau Taliabu terletak di titik koordinat $1^{\circ}48'LU$ dan $124^{\circ}41'BT$ ($01^{\circ}30'00"-02^{\circ}-30'-00"LS$ dan $124^{\circ}15'00"-126^{\circ}-33'00"BT$), dengan luas wilayah $15.078,05\text{ km}^2$. Ibukota kabupaten adalah Desa Bobong yang berada di Kecamatan Taliabu Barat. Pulau Taliabu diapit oleh dua laut dan dua selat yang menjadi batas wilayah. Sebelah utara berbatasan dengan Laut Maluku, sebelah timur berbatasan dengan Selat Capalulu, sebelah selatan berbatasan dengan Laut Banda, dan sebelah barat berbatasan dengan Laut Maluku/Selat Salue Timpaus.¹ Jumlah kecamatan di Pulau Taliabu sebanyak tujuh kecamatan, meliputi: Kecamatan Taliabu Barat, Kecamatan Taliabu Barat Laut, Kecamatan Lede, Kecamatan Taliabu Utara, Kecamatan Taliabu Timur, Kecamatan Taliabu Timur Selatan, Kecamatan Taliabu Selatan, dan Kecamatan Tabona².

Desa Lede – yang menjadi fokus pembahasan ini – adalah ibukota Kecamatan Lede. Kecamatan Lede berada diantara $1^{\circ}40'-1^{\circ}40'LS$ dan $124^{\circ}20'-124^{\circ}35'BT$ (BPS dan Bappeda, 2013). Umumnya, sejumlah desa terletak di pesisir pantai. Panjang pantai mencapai 19,32 mil, sedangkan luas wilayah daratan sekitar $637,36\text{ km}^2$.³ Ada lima desa yang termasuk dalam Kecamatan Lede, yaitu Desa Lede, Desa Langganu, Desa Tolong, Desa Todoli, dan Desa Natang Kuning.

Desa Lede kini terbagi menjadi tiga desa, yaitu Desa Lede, Desa Langganu, dan Desa Balohang. Desa Lede terletak di pesisir pantai. Desa Langganu meliputi bagian tengah desa. Dan Desa Balohang meliputi wilayah kampung sekitar kaki gunung hingga ke Desa Balohang dulu. Sebelumnya, hanya terdapat dua desa yaitu Desa Lede dan Desa Balohang. Langganu adalah salah satu dusun dari enam dusun yang ada di Desa Lede. Pembagian desa dilakukan untuk memenuhi syarat pemekaran kecamatan. Pemekaran kecamatan pun dilakukan demi mencapai syarat pembentukan Kabupaten Pulau Taliabu.

Dalam tulisan ini, yang dimaksud Desa Lede adalah Desa Lede sebelum mengalami pembagian desa seperti tersebut diatas. Luas wilayah Desa Lede adalah $105,96\text{ km}^2$ – gabungan antara Desa Lede dan Desa Langganu –,4 desa terbesar di Pulau Taliabu. Desa Lede merupakan bagian dari Kecamatan Taliabu Barat Kabupaten Kepulauan Sula Provinsi Maluku Utara. Batas-batas desa Lede yaitu: sebelah Utara dengan Laut Maluku, sebelah Selatan dengan Desa Ngelle, sebelah Barat dengan Selat Salue Timpaus, dan sebelah Timur dengan Desa Balohang. Meski secara administratif Desa Lede telah terbagi, namun dalam alam pikiran masyarakat desa belum mengalami pembagian.

¹ Undang-Undang Republik Indonesia No. 6 Tahun 2013, Pasal 5 Ayat 1, hal 5.

² Undang-Undang Republik Indonesia No. 6 Tahun 2013, Pasal 3 Ayat 1, hal. 4.

³ BPS dan Bappeda Kabupaten Kepulauan Sula, *Lede Dalam Angka 2012*, (2013), hal. 3-4.

⁴ BPS dan Bappeda Kabupaten Kepulauan Sula, hal. 3.

Desa Lede adalah bagian dari Pulau Taliabu Kabupaten Kepulauan Sula Provinsi Maluku Utara. Menurut Kementerian Negeri Lingkungan Hidup bahwa:

Dilihat dari iklimnya, wilayah Maluku Utara memang unik. Wilayah ini dipengaruhi oleh iklim laut tropis dan iklim musim. Oleh karena itu iklim di Maluku Utara sangat dipengaruhi oleh lautan (termasuk luas perairan) dan bervariasi antara tiap bagian wilayah. Dikenal ada empat daerah iklim; Halmahera Utara, Halmahera Tengah/Barat, Bacan dan Kepulauan Sula. Temperatur rata-rata tahunan yang diukur dari stasiun Duma Galela, Ternate dan Tobelo antara 25,6°C – 26,1°C dengan curah hujan rata-rata tahunan antara 2.138 mm - 3.693 mm.⁵

Sedangkan menurut Leirissa bahwa:

Letak geografis kepulauan Maluku tersebut di atas menjadikan wilayah ini beriklim tropis dengan sistem angin musim yang bertiup secara teratur dari utara atau dari selatan dengan arah yang berubah-ubah secara bergantian pula enam bulan sekali. Namun demikian arah angin di perairan ini tidak selalu menjamin kepastian pola lalu-lintas di laut⁶

Iklim seperti tergambar di atas disebabkan oleh wilayah berupa pulau-pulau yang dikelilingi oleh lautan luas. Menurut Biro Perencanaan Sekretariat Jenderal Kementerian bahwa:

Iklim di Provinsi Maluku Utara sangat dipengaruhi oleh eksistensi perairan laut yang luas dan bervariasi antara tiap bagian wilayah, yaitu iklim pada bagian Halmahera Utara, Halmahera Tengah dan Barat, Halmahera Selatan dan Kepulauan Sula. Selama Tahun 2011 terjadi hujan sepanjang tahun dengan intensitas beragam, curah hujan tertinggi dan hari hujan terbanyak terjadi pada bulan Nopember, serta penyinaran matahari terhesar sekitar 60% terjadi pada bulan Mei dan Oktober. Stasiun Meteorologi dan Geofisika Ternate mencatat suhu udara tertinggi sekitar 31,5°C pada bulan Oktober dan terendah sekitar 23,3°C pada bulan Agustus, sedangkan kelembaban udara rata-rata sebesar 84 persen.”⁷

Dua dekade terakhir, perubahan iklim di daerah Pulau Taliabu mengalami ketidakstabilan. Jumlah curah hujan tidak dapat diperkirakan. Hal ini berpengaruh pada musim panen cengkeh. Akibatnya, masyarakat sering mengalami ancaman gagal panen. Menurut Leirissa bahwa:

Hal ini disebabkan dua faktor yang tidak banyak terdapat di tempat-tempat lain. Pertama, pulau-pulau di Maluku Utara pada umumnya terletak sekitar garis khatulistiwa tempat sistem angin musim berubah-ubah arah ketika melewati garis itu; pada daerah konvergensi tersebut angin cenderung menjadi lemah, dan angin Barat semakin menjadi lemah lagi karena terhalang oleh rangkaian pegunungan di Sulawesi. Keadaan tersebut dirumitkan lagi dengan faktor yang kedua, yaitu letak

⁵ Kementerian Negara Lingkungan Hidup, *Laporan Akhir Analisis Potensi Rawan Bencana Alam di Papua dan Maluku (Tanah Longsor – Banjir – Gempa Bumi - Tsunami)*. Jakarta: Deputi Bidang Pembinaan Sarana Teknis dan Peningkatan Kapasitas, (2007), hal. 4.

⁶ R. Z. Leirissa, *Sejarah Kebudayaan Maluku*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI, (1999), hal. 31.

⁷ Biro Perencanaan Sekretariat Jenderal Kementerian Kehutanan, *Profil Kehutanan 33 Provinsi*, (2013), hal. 583.

matahari yang juga bergantian, yaitu di utara dan di selatan garis khatulistiwa, dan membentuk suatu wilayah “intertropical front” yang juga berubah-ubah letaknya mengikuti letak matahari tersebut. Pada saat-saat peralihan letak matahari itulah arah angin dalam wilayah itu samasekali tidak menentu dan disebut sebagai musim pancaroba dari satu musim ke musim lainnya (Dobby 1961:32-35; Encyl. van Ned. Ind. Jilid 13, 1917). Dalam wilayah ini sering angin tidak berhembus sama sekali (“angin mati”, menurut ucapan penduduk). Bagi para pedagang keadaa seperti itu bias sangat membahayakan karena sewaktu-waktu perahu dagang mereka bisa diserang oleh orang lain”.⁸

Kondisi topografi desa Lede beraneka ragam yaitu mulai dari datar, landai, curam dan sangat curam dengan bentuk wilayah mulai bentuk pantai, teras terbukit dan pegunungan. Topografi yang dominan adalah kelas bentuk pegunungan. Daerah pantai bisa mencapai sekitar 40% dari luas wilayah. Pemukiman penduduk berada di daerah pantai dan datar. Wilayah Lede juga meliputi beberapa pulau-pulau kecil yang tersebar di depan desa. Bentuk laut yang dangkal – masyarakat setempat menyebutnya *pasi* – juga menjadi bagian wilayah Desa Lede.

Pasi terdapat di sebelah selatan hingga barat (depan) Desa Lede. Bentuknya yang dangkal membuat *pasi* memiliki nilai positif dan negatif dalam proses pelayaran dan perdagangan. Dalam hal pelayaran, para pelaut atau pelayar dapat memanfaatkan *pasi* sebagai pelindung kapal untuk menghindari kontak langsung dengan lautan bebas saat musim ombak besar. Dibutuhkan keahlian dan pengetahuan para pelayar atau pelaut tentang daerah ini agar perahunya tidak karam. Jumlah *pasinya* yang begitu banyak. *Pasi* pun memiliki hasil yang dapat dijual oleh masyarakat sebagai konsumsi sehari-hari.

Dewasa ini diketahui Pulau Taliabu didiami oleh beberapa suku seperti; Mangei, Kadai, dan Siboyo. Dari ketiga suku tersebut hanya Kadai yang disebut dalam Zulhani Hidayah. Namun, perlu dilakukan penelitian lebih lanjut sehingga dapat mengetahuinya secara jelas. Penduduk Pulau Taliabu juga terdiri dari penduduk pendatang seperti Buton (Sulawesi Tenggara), Bugis (Sulawesi Selatan), Bajo (Sulawesi Selatan), Sanger (Sulawesi Utara), Gorontalo (Gorontalo), dan Jawa (Jawa). Suku-suku pendatang inilah yang sekarang mendominasi daerah Taliabu, baik dalam bidang pemerintahan, ekonomi, pendidikan, terutama pelayaran dan perdagangan.

METODE

Penelitian ini merupakan penelitian sejarah dan menggunakan metode penelitian sejarah. Metode merupakan langkah-langkah yang ditempuh dalam melaksanakan sebuah penelitian. Hal ini dilakukan untuk mengungkap peristiwa sejarah. Metode berbeda dengan metodologi. Metodologi ialah ilmu yang

⁸ R. Z. Leirissa, Masyarakat Halmahera dan Raja Jailolo: Studi Tentang Sejarah Masyarakat Maluku Utara, *Desertasi Program Doktor*, Ilmu Sastra Fakultas Pascasarjana Universitas Indonesia Jakarta. Tidak Diterbitkan, (1990), hal. 32.

membicarakan jalan atau langkah-langkah. Langkah-langkah yang dimaksud dalam penelitian ini adalah pemilihan topik, pengumpulan sumber, verifikasi, interpretasi, dan penulisan.⁹

Seperti penjelasan sebelumnya bahwa penelitian ini adalah penelitian sejarah sehingga menggunakan metodologi sejarah. Metodologi sejarah yang digunakan yaitu, pemilihan topik, pengumpulan sumber, verifikasi, interpretasi, dan historiografi. Langkah pertama yang diambil dalam penelitian ini yaitu pemilihan topik. Pemilihan topik diambil berdasarkan kedekatan emosional dan intelektual. Kedekatan emosional dan intelektual dapat mempermudah dalam mengetahui fenomena-fenomena yang ditemukan di lapangan. Setelah ditentukan topik maka dibuat rencana penelitian.

Penelitian ini mencoba untuk mengumpulkan sumber-sumber tertulis dan lisan. Pengumpulan sumber tertulis dilakukan pada buku-buku yang berhubungan dengan penelitian serta dokumen-dokumen terkait yang terdapat pada kantor-kantor pemerintah maupun arsip daerah dan Nasional. Sedangkan sumber lisan diperoleh melalui wawancara terhadap pelaku. Penulis juga melakukan pengamatan lapangan.

Setelah sumber-sumber diperoleh, maka langkah selanjutnya adalah verifikasi atau kritik sumber. Kritik sumber dikenal dalam dua cara yaitu, kritik eksternal dan kritik internal.¹⁰ Kritik eksternal merupakan pemeriksaan terhadap aspek-aspek luar sumber sejarah yang diperoleh. Pemeriksaan yang menekankan pada aspek dalam atau isi dari sumber dikenal dengan kritik internal. Kritik sumber bertujuan untuk mengetahui kredibilitas dan otentisitas sumber.

Sumber-sumber sejarah yang berhasil dikumpulkan dan telah melalui proses verifikasi kemudian diinterpretasi atau penafsiran. Interpretasi sumber dilakukan dengan menguraikan dan menyatukan data sehingga akan ditemukan fakta-fakta peristiwa yang diteliti. Diperlukan pemahaman dan ketelitian oleh seorang peneliti dalam melakukan interpretasi. Apabila langkah ini salah maka akan memperoleh fakta-fakta yang tidak sesuai dengan peristiwa sebenarnya. Interpretasi sangat menentukan model penulisan yang akan dilakukan sebagai proses akhir.

Setelah pemilihan topik, pengumpulan sumber, verifikasi, dan interpretasi, maka selanjutnya yaitu historiografi atau penulisan. Historiografi merupakan proses akhir dari seluruh rangkaian penelitian ini. Meskipun penelitian ini adalah penelitian sejarah, tetapi tidak terlepas pada ilmu-ilmu lain seperti, sosiologi, politik, dan antropologi sebagai penunjang terbentuk sebuah tulisan karya ilmiah.

PEMBAHASAN

Falsafah Hidup Orang Buton

⁹ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta: Tiara Wacana), 2013.

¹⁰ Helius Sjamsuddin, *Metodologi Sejarah*, (Yogyakarta: Ombak, 2007), hal. 132.

Masyarakat Buton memiliki falsafah hidup yang telah mengakar sejak lama. Falsafah hidup masyarakat Buton berinti pada pembagian empat dasar klasifikasi pemikiran¹¹ dalam berbagai bidang.¹² Pembagian ke dalam empat dasar klasifikasi dalam adat Buton disebut ‘pata palena’. Falsafah hidup ini terus menjadi panutan masyarakat hingga sekarang.

Perkembangan klasifikasi terus menyentuh ke segala aspek kehidupan dalam keseharian masyarakat Buton, bahkan komponen budaya masyarakat. Walaupun pembagian empat dasar klasifikasi pemikiran dalam berbagai bidang – seperti telah dijelaskan di atas – pada tulisan ini penulis hanya menjelaskan sistem teknologi tumpangan di laut. Sistem teknologi tumpangan di laut inilah yang membentuk budaya maritim Orang Buton. Dalam budaya maritim, masyarakat Buton mengenal empat teknologi transportasi laut yaitu *koli-koli* (sampan), *sope tobe-tobe* atau jarangka, *nade* atau *soppe*, dan *bangka* atau *boti*.¹³ Keempat buah alat transportasi ini masih ada hingga sekarang.

Alat transportasi laut mempengaruhi budaya masyarakat. Bentuk geografis (Wakatobi) terdiri dari beberapa pulau, sehingga masyarakat menggantungkan hidupnya pada laut untuk mengitari pulau guna memenuhi kehidupan sehari-hari, maka Orang Buton membuat alat tumpangan yang dikenal dengan koli-koli atau sampan. Koli-koli berukuran kecil. Panjangnya ±2-3 m dan memiliki diameter ±0,5 m. Koli-koli hanya dapat ditumpangi 1-3 orang saja. Memiliki sema atau barata atau alat penyeimbang yang terbuat dari kayu sepanjang ±3 m dan diletakkan melintang diatas perahu. Alat penggeraknya menggunakan dayung. Ukuran dan kapasitas yang terbatas membuat koli-koli hanya digunakan untuk mengitari pulau, apabila berjalan jauh koli-koli tidak tahan dengan terpaan ombak.

Masyarakat membuat alat transportasi agak besar dari koli-koli, yaitu *sope tobe tobe*. Ukuran *sope tobe-tobe* dapat mencapai panjang ±5 m dan diameter ±0,5

¹¹ Pembagian empat potong itu menciptakan keanekaragaman klasifikasi yang unik, pada tingkat individu atau diri (*karo*) ada empat orang peletak dasar kerajaan Buton yang disebut *mia pata miana* (*Si Panjonga*, *Si Tamanajo*, *Si Jawangkati*, dan *Si Malui*). Di Buton juga ada empat orang dukun *bias pata miana* (*bisana Kalau*, *Silae*, *Peropa*, *Waberongalu*) sebagai dukun kesultanan. Pembagian wilayah ada empat wilayah yakni wilayah *limbo*, wilayah *kadie*, wilayah *barata*, dan wilayah *kesultanan*. pada tataran adat (*syarat*) dibagi pula menjadi empat yakni *Syarana kadie*, *Syarana wolio*, *Syarana barata* dan *Syarana hukumu* (hukum agama). Selanjutnya, pada tataran “agama” sudah terjadi perubahan walaupun masih ada prinsip itu umpannya klasifikasi empat syarat menjadi pegawai kesultanan, yakni: *sidik* (benar dan jujur), *tablig* (menyampaikan perkataan yang bermanfaat), *amanat* (memiliki kepercayaan), dan *fathana* (pandai dan fasih berbicara). Pembagian ini masih kita jumpai pada empat macam sistem budaya lainnya, seperti pada empat macam jenis stratifikasi (*kaomu*, *walaka*, *papara*, dan *batua*). Di Buton juga dikenal empat macam sistem perkawinan (“*pobaisa*” atau kawin biasa menurut adat, “*uncura*” atau naik duduk, *humbuni* atau membawa lari, dan “*lawati*” atau menerima). Sistem teknologi tumpangan di laut orang Buton mengeal empat jenis perahu Buton (*koli-koli* (sampan), *sope tobe-tobe* atau *jarangka*, *nade* atau *soppe*, dan *bangka* atau *boti*). Lihat Haliadi, BUTON ISLAM DAN ISLAM BUTON: Islamisasi, Kolonialisasi, dan Sinkretisme Agama 1873-1938. *Tesis*. Program Studi Sejarah Jurusan Ilmu-Ilmu Sosial Humaniora Program Pascasarjana Universitas Gadjah Mada Yogyakarta. Tidak diterbitkan, (2000), hal 3-4.

¹² Haliadi, hal. 3.

¹³ Haliadi, hal. 4.

m. Sope tobe-tobe dapat memuat hingga sepuluh orang. Jarak tempuhnya juga masih sebatas antara pulau yang dekat, misalnya dari Kaledupa ke Wanci. Alat transportasi selanjutnya disebut nade atau soppe. Ukuran nade bisa mencapai panjang ±7 m dan diameter ±1 – 1,5 m. Selain penumpang nade juga dapat memuat barang-barang. Jumlah muatannya bisa mencapai ±1-2 ton.

Ketiga alat transportasi yang telah ada belum dapat memenuhi kebutuhan mereka dalam aktivitas maritim. Mereka masih ingin pergi lebih jauh lagi. Maka dibuatlah alat transportasi yang lebih besar. Alat transportasi itu dikenal dengan bangka atau boti. Bangka dapat memuat barang hingga ±30 ton. Ukurannya bisa mencapai panjang ±15 m dan diameter ±5 m. Alat penggerak utamanya adalah layar, namun dayung masih tetap digunakan saat terjadi angin mati.

Bangka memerlukan beberapa orang untuk menggerakkannya. Sejumlah orang yang ada membentuk struktur kerja dalam suatu kapal. Hukum laut Amanna Gappa menyebut sejumlah orang tersebut dengan nakhoda, juru mudi, dan juru batu. Setiap orang memiliki fungsi dan tugas masing-masing. Struktur dan pembagian kerja dalam kapal dijelaskan dalam hukum laut Amanna Gappa. Tobing mengatakan bahwa:

tugas-tugas dan hak nakhoda, jurumudi dan jurubatu. Seorang Jurumudi harus melakukan kehendak nakhoda, harus membereskan seluruh perkakas perahu, sedangkan nakhoda hanya mengurus pelayaran saja dan membagi-bagikan perintah. Jurubatu harus takluk kepada jurumudi. Mengenai pembahagian air jurumudi mendapat tiga, jurubatu dua dan tiap-tiap kelasi satu bahagian. Jurubatulah yang melakukan pembahagian itu.¹⁴

Pembagian kerja orang-orang yang terdapat dalam kapal dapat terciptanya solidaritas para pelaut. Solidaritas dalam kalangan pelaut Buton dikenal dengan '*Sabangka-asaroppe*' artinya satu perahu satu tujuan. Prinsip solidaritas *sabangka-asarope* tidak hanya berlaku dalam hal berlayar, tetapi berkaitan pula dengan segala konsekuensi yang terjadi dalam perahu.¹⁵ Konsep ini dapat terjadi pada orang-orang dalam satu kapal yang sama atau kedua kapal yang melakukan pelayaran secara bersamaan dengan tujuan yang sama.

Keempat jenis transportasi membantu masyarakat Buton dalam memenuhi kebutuhan sehari-hari. Besar dan kecil setiap jenisnya menjadi ukuran jarak tempuh yang dicapai. Masyarakat Buton menggunakan *koli-koli* dan *soppe tobe-tobe* untuk aktivitas sekitar pulau, dan *soppe* atau *nade* dan *bangka* untuk melakukan aktivitas keliling Nusantara atau lintas samudera. *Koli-koli* dan *soppe tobe-tobe* biasa digunakan untuk mata pencaharian di pinggir pantai atau antar karang, sedangkan *soppe* atau *nade* dan *bangka* biasa digunakan untuk mata pencaharian antar pulau

¹⁴ Philip O. L. Tobing, *Hukum Pelayaran dan Perdagangan Ammana Gappa*, (Ujung Padang: Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan, 1977), hal. 29.

¹⁵ Abd. Rahman Hamid, *Spirit Bahari Orang Buton*. Makassar: Rayhan Intermedia, 2010), hal. 132.

di sekeliling Pulau Buton dan antar pulau di Nusantara bahkan di luar Nusantara¹⁶, dan akhirnya sampai ke Pulau Taliabu.

Sekilas Sejarah Taliabu¹⁷

Banyak wilayah yang merdeka menjadi taklukkan Ternate. Kepulauan Sula merupakan dalam lingkaran daerah taklukkan yang jatuh pada akhir abad ke-XV. Ekspedisi penaklukkan terhadap Kepulauan Sula dilakukan oleh keluarga Tomaitu. Ekspedisi ini dilakukan hingga ke Mangole dan Taliabu. Tomaitu diangkat menjadi *Salahakan* atau Gubernur Sula. *Salahakan* dari keluarga Tomaitu berkuasa pada Sula Besi dan Mangole, sedangkan Taliabu di bawah pimpinan Kalaudi. Menurut Leonard Y. Andaya bahwa:

Unlike the other Ternate periphery areas in the west, the Sula Island were governed directly by representatives of the Sultan Ternate. He was represented in these islands by a salahakan from the Tomaitu family, who resided at Ipa on Sula Besi with a luga following of Ternatens, and had direct control over both the island of Sula Besi and Mangole. The island of Taliabu was under another of the Sultan Ternate's representatives, the kalaudi, who lived on this island with his own coterie of Ternaten followers.¹⁸

Awal abad XVI Tomaitu digantikan oleh keluarga Tomagola. Tomagola memperluas wilayah kekuasaanya dengan menaklukkan Ambon.¹⁹ Taliabu pernah berada dalam wilayah kekuasaan Kerajaan Banggai (Sulawesi) seperti yang dijelaskan oleh Andaya dalam bukunya (*The World of Maluku*) bahwa: "Taliabu was said to have been once under the Banggai kingdom,".²⁰

Taliabu muncul dalam penulis Eropa terutama sekitar abad ke XVIII. Salah satunya dalam *Memorie van Overgave* yang disusun oleh Jacob Claaszoon tahun 1794. Jacob Claaszoon menyebut Taliabu dengan 'Tanjung Valds'. Kemudian dalam *Soela - Eiland* tahun 1918 digambarkan peran penting Taliabu terhadap Ternate. Sula Besi, Taliabu dan Mangole menjadi penyedia bahan makanan untuk kesultanan Ternate terutama beras, sagu dan ikan. Di Taliabu, sagu terdapat di sekitar Samada yang terletak di sebelah barat Taliabu. Meski tidak ada data yang tersedia untuk mengetahui jumlah pohon sagu di Samada namun diperkirakan berjumlah hingga ribuan pohon. Ikan dapat diperoleh di sekitar pantai selatan Taliabu, tepatnya di

¹⁶ Haliadi, *Buton Islam Dan Islam Buton: Islamisasi, Kolonialisasi, dan Sinkretisme Agama 1873-1938*, Tesis, Program Studi Sejarah Jurusan Ilmu-Ilmu Sosial Humaniora Program Pascasarjana Universitas Gadjah Mada Yogyakarta. Tidak diterbitkan, (2000), hal. 65-66.

¹⁷ Taliabu terdiri dari dua suku kata yaitu *Tali* dan *Bu*. *Tali* sama dengan tali dalam bahasa Indonesia, dan *Bu* merupakan singkatan dari Buton. Sehingga Taliabu diartikan pertalian dengan Buton. Keterkaitan antara penamaan Taliabu dengan Buton jelas menjadi tanda tanya besar bagi kajian sejarah. Selama ini belum ada satu pun data yang menjelaskan tentang hal tersebut. Namun, isu ini diperkuat dengan cerita-cerita yang berkembang dalam masyarakat sehingga memperkuat anggapan persaudaraan antara Taliabu dan Buton.

¹⁸ Leonard Y. Andaya, *The World of Maluku: Eastren Indonesia in the Early Modern Period*, (Honolulu: University of Hawaii Press, 1998), hal. 89.

¹⁹ Wawancara dengan M. Adnan Amal di Ternate, Agustus 2014.

²⁰ Andaya, *The World of Maluku*, hal. 89.

Wai Kuyu. Penangkapan ikan menggunakan jaring yang dalam setiap tarikan bisa mencapai sekitar 2.800 ekor ikan.²¹

Peran Taliabu terhadap Sejarah Maluku Utara juga disampaikan oleh Leonard Y. Andaya. Andaya mengatakan bahwa: "Among the most valuable of Ternate's subjects were the Sula islanders who lived on the three principal islands of Sula Besi, Taliabu, and Mangole".

Orang Buton Ke Taliabu

Perpindahan masyarakat Tomia dan Kaledupa (KTB) [Kepulauan Tukang Besi (KTB) adalah nama lain dari Wakatobi] serta pulau-pulau lainnya di kawasan itu ke kepulauan Maluku tidak terlepas dari kebijaksanaan pemerintah Belanda, Gubernur Sulawesi (*Celebes*), Kesultanan Ternate, dan Kesultanan Buton.²² Kesultanan Ternate dan Kesultanan Buton selalu terlibat dalam hubungan sekutu maupun seteru. Di bawah komando VOC, Buton dan Ternate bersekutu melawan Gowa. Akan tetapi pada waktu yang lain, keduanya berseteru. Ternate selalu berusaha menganeksasi Kulisu dan Pulau Wowoni yang dianggapnya sebagai wilayah bagian utara kekuasaan Buton.²³ Ternate mulai menganeksasi Buton di abad ke XVI. Hal ini ditandai saat Sultan Baabullah berekspansi dan menyebarluaskan Islam di Buton. Pada tahun 1580, Sultan Baabullah bersama dengan Calapaya menganeksasi wilayah Tobungku, Tiworo, dan Wolio (Butun), Ambon, Selayar dan kerajaan-kerajaan di pantai timur dan utara Sulawesi dan di bagian selatan Mindanao dan menyebarluaskan agama Islam ke wilayah-wilayah itu.²⁴ Pengakuan wilayah yang dilakukan Ternate terhadap Buton berlangsung selama rentan waktu satu abad lebih (1580-1690).

Orang-orang Buton dikenal sebagai masyarakat yang rajin dan suka bekerja. Masyarakat KTB merupakan masyarakat yang terbentuk dari berbagai kelompok etnis (sosial) di Indonesia. Ciri khasnya adalah rajin, suka bekerja keras, fleksibel, dan toleran terhadap masyarakat luar.²⁵ Mereka diambil sebagai budak untuk dipekerjakan di wilayah Kesultanan Ternate. Namun dalam perkembangannya mereka tidak ingin lagi kembali ke daerah asal dan lebih memilih menetap. Orang-orang Buton yang banyak mengambil peran dalam kegiatan ini yaitu masyarakat Wakatobi, selanjutnya disebut Orang Buton atau Masyarakat Buton. Orang Buton

²¹ Medeelingen Van Het Bereau Voor De Bestuurszaken Der Buitenbezittingen Bewerke Door Het; Encyclopaedisch Bureau; Aflevering XV. *Soela Eilanden*. (terj. Umar van Morboosch), (Weltevreden: N. V. Boekhandel Visser & Co, 1918), hal. 97.

²² La Ode Rabani, *Migrasi dan Perkembangan Sosial Ekonomi Masyarakat Kepulauan Tukang Besi Kabupaten Buton 1961-1987, Skripsi, Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Gadjah Mada Yogyakarta*. Tidak diterbitkan, (1997), hal. 82-83.

²³ Susanto Zuhdi, *Sejarah Buton yang Terabaikan: Labu Rope Labu Wana*. (Jakarta: Rajawali Press, 2010), hal. 11.

²⁴ Reid dalam Zuhdi, hal. 115.

²⁵ Rabani, *Migrasi dan Perkembangan Sosial Ekonomi Masyarakat Kepulauan Tukang Besi Kabupaten Buton 1961-1987*, hal. 69.

banyak menetap di Pulau Taliabu. Mereka menjadi pelaku utama dalam sejumlah pelayaran perdagangan antara Pulau Taliabu dengan pulau-pulau lain.

Orang Buton memiliki budaya maritim yang membedakan mereka dengan suku bangsa lain. Budaya itu berasal dari empat klasifikasi yang telah ada sejak daerah ini menjadi *barata* (semacam distrik). Budaya ini terbentuk karena kondisi geografis dan ekologi yang membentuk Wakatobi. Dari empat klasifikasi ini dikenal tradisi *langke* atau bepergian di kalangan masyarakat.

Tradisi Pembuatan Perahu

Pelayaran mengambil peran urgen dalam sebuah negara kepulauan. Pelayaran dapat menghubungkan antar pesisir atau antar pulau. Sebelum munculnya sarana transportasi udara, kerajaan (baca negara) menggunakan pelayaran untuk dapat berhubungan dengan daerah kekuasaannya. Perdagangan, kontak budaya hingga kepentingan politik dapat dilakukan dengan mudah. Selain sebagai sarana transportasi, pelayaran sekaligus merupakan sarana komunikasi. Dalam perannya sebagai sarana transportasi, pelayaran mengembangkan perdagangan dan peningkatan mobilitas manusia dari satu tempat ke tempat lain. Adapun sebagai sarana komunikasi, pelayaran telah memungkinkan berlangsungnya kontak budaya antara berbagai kelompok masyarakat satu budaya dengan kelompok budaya lain. Dalam konteks politik dan kekuasaan, diketahui pula bahwa pelayaran berperan dalam mewujudkan terselenggaranya hubungan pemerintahan antara sebuah pusat kekuasaan dengan daerah di bawah pengaruhnya.²⁶

Pelayaran memerlukan sarana transportasi demi mendukung keberlangsungan aktivitas di lautan. Sarana transportasi laut digunakan sebagai penghubung antarpulau atau antarpesisir. Kegiatan pelayaran dipandang sebagai medium komunikasi masyarakat di suatu daerah dengan daerah lain. Untuk melakukan itu, diperlukan alat transportasi laut (kapal dan perahu).²⁷ Tanpa adanya sarana transportasi laut maka keberlangsungan aktivitas di lautan tidak akan tercapai. Fungsinya sebagai penghubung antarpulau menjadi tidak terlepaskan dalam dunia pelayaran dan perdagangan.

Di Buton alat transportasi laut telah berkembang sejak lama. Alat transportasi yang digunakan adalah perahu. Perahu digunakan untuk mengolah hasil laut sejak jaman neolitik. Penggunaan perahu secara arkeologis tampaknya dimulai ketika pada masa neolitik atau pada masa tersebut dikenal dengan masa bercocok tanam. Temuan di beberapa tempat onggokan-onggokan sampah kerang atau kyökkenmodingerd menunjukkan adanya penggunaan alat transportasi dengan perahu. Analisa ini dibuktikan dengan adanya gambar-gambar di gua-gua

²⁶ Bambang Budi Utomo (ed), *Pandanglah Laut Sebagai Pemersatu Nusantara*, (Jakarta: Departemen Kebudayaan dan Pariwisata, 2007), hal. 21.

²⁷ Abd. Rahman Hamid, *Spirit Bahari Orang Buton*, (Makassar: Rayhan Intermedia, 2010), hal. 12.

hunian di Pulau Muna Provinsi Sulawesi Tenggara. Dalam lukisan tersebut menggambarkan sebuah perahu yang sedang didayung oleh beberapa orang dengan cat warna merah. Di samping itu ada beberapa perahu yang tampak digambar menggunakan layar.²⁸

Dari data di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa Pulau Muna telah memiliki pengetahuan tentang alat transportasi terutama perahu. Masyarakat Pulau Muna telah menggunakan dayung dan layar sebagai alat penggerak perahu. Alam pikiran dalam dunia pelayaran telah berkembang dengan sangat baik.

Dalam wilayah kesultanan Buton, masyarakat Wakatobi memiliki keahlian dalam membuat perahu. Pada abad ke-17, orang Buton diakui sebagai komunitas yang mempunyai keahlian dalam pembuatan perahu.²⁹ Dari keempat wilayah tersebut (Wangi-Wangi, Kaledupa, Tomia dan Binongko) masyarakat Binongko terkenal sangat mahir dalam membuat kapal. Mereka membuat berbagai macam perahu terutama *galley*. Kemampuan membuat perahu masih tetap dimiliki Orang Buton saat berada di tanah perantauan, Taliabu. Bahan utama membuat perahu seperti kayu dapat diperoleh dengan mudah dari hasil hutan Taliabu. Kayu merupakan komoditas yang banyak dijumpai di Taliabu pada abad XX. Kayu dapat diperoleh di sebelah barat pulau Taliabu. Jenis kayu yang terdapat di Pulau Taliabu yaitu, *kayu bisi* (*Afzelia bijuga A. gray*), *kayu gofasa batu* (*Vitex cofassus Reinw*), *kayu linggoa* (?), *kayu pinang* (?), *kayu bintangor utan* (?), *kayu pos* (?), *kayu arang* (*Maba elliptica Forst.*), *kayu budinga* (?), *kayu hati bisi* (?), *kayu kuning* (*Cudrania javanensis Trecul.*) dan *kayu tuhutu* (?).³⁰

Kayu menjadi perhatian utama saat membuat perahu. Kayu dengan kualitas bagus dapat menghasilkan perahu yang bertahan lama dan memiliki pergerakan yang cepat. Jenis-jenis kayu yang menjadi pilihan utama Orang Lede, yaitu kayu *tena meha* (meranti merah) atau *tena mohute* (meranti putih), gupasa, dongkala, asana, dan linggu. Kayu *tena meha* (meranti merah) atau *tena mohute* (meranti putih) adalah jenis kayu yang sering digunakan. Jenis kayu ini dikategorikan sebagai jenis 'kelas satu'. Meranti dapat bertahan di air hingga puluhan tahun. Selain itu, Dongkala juga sebagai jenis kayu yang baik. Pohon kayu ini dapat tumbuh di gunung maupun di pantai.³¹ Kebutuhan Orang Lede terhadap perahu sangat besar, sehingga pohon kayu berkualitas sudah susah diperoleh di Taliabu.

Masyarakat maritim mempunyai berbagai macam teknik dalam membuat perahu. Berdasarkan hasil penelitian pada situs-situs runtuhannya perahu di Indonesia, serta memanfaatkan tinggalan sejenis di wilayah sekitarnya dapat diketahui adanya dua tradisi kuna pembangunan perahu Asia Tenggara, yakni perahu berteknologi ikat dan pasak.³² Teknik ikat menggunakan tali ijuk sebagai penyambung antar

²⁸ Bureau, *Soela Eiland*, hal. 55.

²⁹ Hamid, *Spirit Bahari Orang Buton*, hal. 93-94.

³⁰ Bureau *Soela Eiland*, hal. 101.

³¹ Wawancara dengan La Kuma di Lede, Juli 2014.

³² Utomo (ed), *Pandanglah Laut Sebagai Pemersatu Nusantara*, hal. 22.

papan. Tali ijuk dibuat simpul dengan tidak terputus. Simpul tersebut dapat mernbuat papan melekat dengan erat. Berbeda dengan teknologi ikat, teknologi pasak menggunakan kayu sebagai perekat antara papan. Teknik pasak banyak digunakan oleh Orang Lede.

Pada koli-koli (sampan) teknik pasak digunakan untuk membuat tempat berdirinya layar dan tempat duduk pendayung. Dan pada sope tobe-tobe atau jarangka selain pada tempat berdirinya layar dan tempat duduk pendayung, digunakan pula pada papan yang berfungsi untuk menambah tinggi perahu. Kedua jenis perahu ini terbuat dari pohon kayu yang memiliki diameter 0,5-1 m. Bagian dalam kayu dikeruk hingga membentuk seperti hurup ‘U’. Teknik ini digunakan pula pala nade atau soppe. Pembuatannya membutuhkan kayu yang besar, sehingga banyak menggunakan teknik pasak sejak awal. Pembuatan nade atau soppe sering pula dicampur antara teknik keruk dan teknik pasak. Kami menyebutnya tehik campur. Teknik keruk digunakan pada bagian bawah dan bagain selanjutnya digunakan teknik pasak. Teknik ini telah lama ditinggalkan dan lebih memilih teknik pasak sejak awal.

Teknik pasak banyak digunakan pada alat transportasi berjenis nade atau soppe dan bangka atau boti. Teknik ini digunakan sejak awal pembuatan perahu. Bagian perahu yang dibuat pertama yaitu bagian bawah disebut lunas. Tahap awal yang dilakukan dalam pembuatan perahu adalah membuat lunas perahu. Lunas tak lain adalah tulang utama yang terletak di bagian tengah perahu.³³ Lunas terbuat dari kayu berbentuk balok panjang (sesuai ukuran yang diinginkan). Bagian kiri dan kanan atas balok telah diukir untuk menyimpan papan. Saat ingin memulai pembuatan, masyarakat melakukan tahap awal dengan membaca doa yang dipimpin oleh seorang dukun. Pembacaan doa disertakan dengan meletakkan mbui dan kafefei. Mbui adalah kayu tunggal bagian depan perahu, sedangkan kafefei adalah kayu bagian belakang perahu. Fungsi kedua kayu ini sama dengan lunas, yaitu sebagai patokan papan. Setelah pembacaan doa maka dilanjutkan dengan menyusun papan-papan.

Papan direkatkan dengan lunas menggunakan kayu yang disebut paso. Paso terbuat dari kayu. Kayu dibuat sebesar jari kelingking dan panjang kira-kira 5 cm menyerupai paku. Pada papan dan lunas di buat lubang sebesar 5 cm. Lubang tersebut yang nantinya menjadi perekat kedua bagian. Antara papan satu dengan papan lainnya yang diletakkan sejajar pada ujungnya dibuat berbentuk huruf ‘L’ sebagai fungsi perekat juga. Begitu seterusnya hingga mencapai tinggi perahu yang diinginkan. Untuk memperkuat perahu, pada bagian dalam perahu terdapat kayu yang berbentuk huruf ‘V’. Masyarakat menyebutnya nei laro (isi dalam) atau gadi-

³³ Muhammad Jadul Maula, dkk., *Kesepakatan Tanah Wolio: Ideologi Kebhinnekaan dan Eksistensi Budaya Bahari di Buton*. (Depok: Titian Budaya bekerjasama dengan Pemerintah Daerah Kota Baubau dan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia, 2011), hal. 124.

gadi, karena bentuknya menyerupai gading. Bagian ini biasanya menggunakan baut besar sebagai perekat.

Pertemuan antara papan satu dengan lainnya masih menyisakan lubang yang dapat membuat air masuk. Sehingga masyarakat menambal menggunakan kabaru-baru. Kabaru-baru berasal dari sarung penutup buah pinang. Kabaru-baru dimasukkan ke dalam lubang tadi menggunakan kayu tumpul hingga padat. Seiring perkembang kabaru-baru sulit diperoleh maka digantikan dengan karung goni. Aktivitas ini dikenal dengan susuki. Setelah susuki, dilanjutkan dengan menambal hasil susuki demi mencegah kemungkinan air masuk dalam perahu. Bahan tambal yang digunakan berasal dari gala-gala atau getah pohon damar. Di Taliabu pohon damar sangat mudah diperoleh. Gala-gala atau getah damar ditumbuk hingga halus kemudian dicampur dengan minyak tanah. Bahan ini dapat merekat dengan cukup baik.

Pembuatan perahu biasanya dikerjakan oleh pembuat perahu yang dikenal sebagai pande bangka. Pengerjaannya diawasi oleh seorang yang dituakan (pale) yang memiliki pengetahuan mengenai cara pembuatan perahu hingga pantangan yang tidak boleh dilanggar dalam proses pembuatannya.³⁴ Setelah perahu atau bangka selesai, dilanjutkan dengan membaca doa. Dukun (pale) yang memimpin doa harus sama dengan saat pertama pembuatan kapal.³⁵ Mereka diumpamakan sebagai tuan dari perahu. Hubungan antara pemilik perahu harus baik dengan tuan perahu. Apabila terjadi kesalahpahaman maka akan berdampak buruk pada perahu.

Ketika perahu akan diturunkan ke laut, maka dilakukan upacara Kapipiria yang dimulai dari ritual pemotongan ayam di lambo puse perahu. Ayam dianggap memiliki pertanda baik yang akan digunakan dalam ritual pemotongan ayam di lambo puse.³⁶ Setelah pemotongan ayam, kepala ayam, sayap ayam, kaki ayam, serta *onsanga* (cikal bakal buah kelapa) yang *dipansoro* (dikalungkan) pada bagian depan perahu. Bagian belakang digantungkan buah pinang atau buah pisang yang nantinya akan diperebutkan orang banyak. Kegiatan ini dimaksudkan agar perahu atau *bangka* mendapatkan rezeki. Mengenai hal tersebut, Muhammad Jadul Maula, dkk., mencatat bahwa:

Setelah perahu selesai dibuat, akan diadakan upacara yang disebut sebagai *pombarua*. Dalam upacara tersebut diadakan pemotongan ayam dan kambing di *lambo puse* dan *kabile* perahu. Selain itu, juga dilaksanakan upacara pemberian makan perahu atau yang disebut sebagai *pakande bangka*. Upacara yang serupa juga dilaksanakan oleh mereka ketika perahu yang mereka gunakan selesai diperbaiki misalnya mengganti papan-papan yang telah lapuk. Berbeda dengan *pombarua*, dalam upacara yang dilaksanakan setelah memperbaiki perahu itu hanya dilakukan pemotongan ayam saja. Upacara ini disebut sebagai *Kapipiria*. Upacara *pombarua* maupun *Kapipiria* sama-sama melibatkan masyarakat banyak. Sanak saudara sang tuan perahu juga para tetaga turut berpartisipasi

³⁴ Maula, dkk., hal. 124.

³⁵ Wawancara dengan La Kuma melalui telepon seluler, Nopember 2014.

³⁶ Maula, dkk., hal. 129.

dalam acara tersebut. Dalam konteks inilah, upacara yang dilakukan memiliki fungsi sosialnya.³⁷

Perahu merupakan sesuatu yang sangat berharga bagi orang Lede. Matapencaharian masyarakat (sebagian besar) ditujukan pada laut membuat mereka tidak bisa terlepas dari sarana transportasi tersebut. Ketergantungan orang Lede terhadap perahu menjadikan mereka memiliki keterpedulian yang tinggi dalam merawatnya. Tidak jarang perhatian khusus yang ekstra diberikan agar perahu bertahan lama. Menurut La Kuma bahwa “Pelihara perahu itu kalah-kalah pelihara anak. Perahu dapat diumpamakan sebagai adik atau kakak kita”.³⁸ Sedangkan menurut Muhammad Jadul Maula, dkk. bahwa:

Selain itu, analogi perahu sebagai anak itu juga merupakan cerminan dari jalinan hubungan yang sangat erat antara seorang pelaut dengan perahunya. Karena hubungan yang terjalin sangat erat erat itulah dalam kepercayaan mereka, pantang bagi seorang tuan perahu mengganti perahu lamanya dengan yang baru hingga perahu lama tersebut karam dan sudah tidak bias dipergunakan lagi. Alih-alih menggantinya dengan yang baru, mereka akan berusaha se bisa mungkin memperbaiki kapal yang mengalami kerusakan atau mengganti kayu-kayu yang lapuk bagi perahu tua.³⁹

KESIMPULAN

Orang Buton di Pulau Taliabu telah mengukuhkan diri sebagai salah satu suku bangsa maritim yang masih melestarikan budaya asalnya. Falsafah hidup yang berinti pada pembagian empat dasar klasifikasi pemikiran dalam kehidupan terutama transpotasi laut menjadi dasar budaya orang Buton mengarungi lautan. Keempat jenis alat transportasi seperti *koli-koli*, *soppe tobe-tobe*, *soppe* atau *nade*, dan *bangka* membantu orang Buton mengarungi lautan hingga sampai di Pulau Taliabu.

Perkembangan zaman di era teknologi tidak berpengaruh secara signifikan ke pengetahuan budaya orang Buton. Kekayaan kayu yang terdapat di Pulau Taliabu membuat orang Buton seakan memperoleh berlian. Banyaknya jenis kayu dengan kualitas tinggi seperti *kayu bisi* (*Afzelia bijuga A. gray*), *kayu gofasa batu* (*Vitex cofassus Reinw.*), *kayu linggoa* (?), *kayu pinang* (?), *kayu bintangor utan* (?), *kayu posi* (?), *kayu arang* (*Maba elliptica Forst.*), *kayu budinga* (?), *kayu hati bisi* (?), *kayu kuning* (*Cudrania javanensis Trecul.*) dan *kayu tuhutu* (?) merupakan faktor pendukung terciptanya jenis-jenis perahu yang beragam. Orang Buton sangat teliti dalam pembuatan perahu mulai dari pemilihan pembuat perahu (*pande bangka*), pengawas penggerjaan perahu (*pale*), kayu yang akan digunakan, hingga upacara penurunan perahu ke laut (*Kapipiria*).

³⁷ Maula, dkk., hal. 126-127.

³⁸ Wawancara dengan La Kuma melalui telepon seluler, 8 Desember 2014.

³⁹ Maula, dkk., hal. 122.

DAFTAR PUSTAKA

- Andaya, Leonard Y. *The World of Maluku: Eastern Indonesia in the Early Modern Period*. Honolulu: University of Hawaii Press, 1998.
- Biro Perencanaan Sekretariat Jenderal Kementerian Kehutanan. *Profil Kehutanan 33 Provinsi*. 2013.
- Haliadi. *Buton Islam dan Islam Buton: Islamisasi, Kolonialisasi, Dan Sinkretisme Agama 1873-1938. Tesis*. Program Studi Sejarah Jurusan Ilmu-Ilmu Sosial Humaniora Program Pascasarjana Universitas Gadjah Mada Yogyakarta. Tidak diterbitkan, 2000.
- Hamid, Abd. Rahman Hamid. *Spirit Bahari Orang Buton*. Makassar: Rayhan Intermedia, 2010.
- Kementerian Negara Lingkungan Hidup. *Laporan Akhir Analisis Potensi Rawan Bencana Alam di Papua dan Maluku (Tanah Longsor – Banjir – Gempa Bumi - Tsunami)*. Jakarta: Deputi Bidang Pembinaan Sarana Teknis dan Peningkatan Kapasitas, 2007.
- Kuntowijoyo. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana, 2013.
- Leirissa, R. Z. *Sejarah Kebudayaan Maluku*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI, 1999.
- Leirissa, R. Z. Masyarakat Halmahera dan Raja Jailolo: Studi Tentang Sejarah Masyarakat Maluku Utara. *Disertasi*. Program Doktor dalam Ilmu Sastra Fakultas Pascasarjana Universitas Indonesia Jakarta. Tidak diterbitkan, 1990.
- Maula, Muhammad Jadul, dkk. *Kesepakatan Tanah Wolio: Ideologi Kebhinnekaan dan Eksistensi Budaya Bahari di Buton*. Depok: Titian Budaya bekerjasama dengan Pemerintah Daerah Kota Baubau dan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia, 2011.
- Medeelingen Van Het Bereau Voor De Bestuurszaken Der Buitenbezittingen Bewerke Door Het; Encyclopaedisch Bureau; Aflevering XV. *Soela Eilanden*. (terj. Umar van Morboosch). Weltevreden: N. V. Boekhandel Visser & Co, 1918.
- Rabani, La Ode Rabani. *Migrasi dan Perkembangan Sosial Ekonomi Masyarakat Kepulauan Tukang Besi Kabupaten Buton 1961-1987. Skripsi*. Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Gadjah Mada Yogyakarta. Tidak diterbitkan, 1997.
- Sjamsuddin, Helius. *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Ombak, 2007.
- Tobing, Philip O. L. *Hukum Pelayaran dan Perdagangan Ammanu Gappa*. Ujung Padang: Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan, 1977.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2013 Tentang Pembentukan Kabupaten Pulau Taliabu Di Provinsi Maluku Utara.

Utomo, Bambang Budi Utomo. *Pandanglah Laut Sebagai Pemersatu Nusantara*. Jakarta: Departemen Kebudayaan dan Pariwisata, 2007.

Wawancara dengan La Kuma di Lede, Juli 2014.

Wawancara dengan M. Adnan Amal di Ternate, Agustus 2014.

Zuhdi, Susanto. *Sejarah Buton yang Terabaikan: Labu Rope Labu Wana*. Jakarta: Rajawali Press, 2010.